

MIĘDZYNARODOWE NORMY

Załącznik do obwieszczenia nr 14
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 28 listopada 2016 r.



Załącznik 2
do Konwencji o międzynarodowym
lotnictwie cywilnym

Przepisy ruchu lotniczego

Niniejsze wydanie obejmuje wszystkie zmiany przyjęte przez Radę przed dniem 10 marca 2008 r. i z dniem 20 listopada 2008 r. zastępuje ono wszystkie poprzednie wydania Załącznika 2.

Informacje w sprawie stosowania norm ujęto w przedmowie.

Wydanie dziesiąte
Lipiec 2005 r.

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO (ICAO)

ZMIANY

Zawiadomienia o wprowadzaniu poprawek regularnie podawane są w *Dzienniku ICAO* i w comiesięcznym uzupełnieniu do *Katalogu wydawnictw i środków audiowizualnych ICAO*, które zaleca się wykorzystywać w celach informacyjnych. Poniżej umieszczono tabelę do rejestracji zmian i poprawek.

REJESTRACJA ZMIAN I POPRAWEK

ZMIANY			
Nr	Data, od kiedy obowiązuje	Data wprowadzenia	Kto wprowadził
1-38	Wprowadzone do niniejszego wydania		
39	23/11/2006	23/11/2006	ICAO
40	22/11/2007	22/11/2007	ICAO
41	20/11/2008	20/11/2008	ICAO
42	19/11/2009	19/11/2009	ICAO
43	15/11/2012	15/11/2012	ICAO
44	13/11/2014	13/11/2014	ICAO
45	10/11/2016	10/11/2016	ICAO

POPRAWKI			
Nr	Data wydania	Data wprowadzenia	Kto wprowadził

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA.....(iv)	
ROZDZIAŁ 1. Definicje..... 1-1	
ROZDZIAŁ 2. Stosowanie przepisów ruchu lotniczego.....2-1	
2.1. Terytorialne stosowanie przepisów ruchu lotniczego.....2-1	
2.2. Stosowanie się do przepisów ruchu lotniczego.....2-1	
2.3. Odpowiedzialność za stosowanie się do przepisów ruchu lotniczego.....2-1	
2.4. Uprawnienia dowódcy statku powietrznego.....2-2	
2.5. Ryzyko użycia środków psychoaktywnych.....2-2	
ROZDZIAŁ 3. Przepisy ogólne.....3-1	
3.1. Zabezpieczenie osób i mienia.....3-1	
3.2. Zapobieganie kolizjom.....3-2	
3.3. Plany lotów.....3-6	
3.4. Sygnały.....3-9	
3.5. Czas.....3-9	
3.6. Służba kontroli ruchu lotniczego.....3-9	
3.7. Bezprawna ingerencja.....3-13	
3.8. Przechwytywanie statków powietrznych.....3-14	
3.9. Minima widzialności i odległości od chmur w VMC.....3-15	
ROZDZIAŁ 4. Przepisy wykonywania lotów z widocznością.....4-1	
ROZDZIAŁ 5. Przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów.....5-1	
5.1. Przepisy dotyczące wszystkich lotów IFR.....5-1	
5.2. Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.....5-1	
5.3. Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną.....5-2	
DODATEK 1.. Sygnały..... APP 1-1	
1. Sygnały niebezpieczeństwa i nagłace..... APP 1-1	
2. Sygnały stosowane w przypadku przechwytywania..... APP 1-2	
3. Sygnały wzrokowe stosowane do ostrzegania nieupoważnionego statku powietrznego, lecącego w strefie ograniczonej, zakazanej lub niebezpiecznej albo wlatującego do takich stref..... APP 1-3	
4. Sygnały dla ruchu lotniskowego..... APP 1-4	
5. Sygnały manewrowania.....APP 1-5	
6. Standardowe ręczne sygnały niebezpieczeństwa..... APP 1-19	
DODATEK 2.. Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych.....APP 2-1	
1. Zasady do stosowania przez Państwa.....APP 2-1	
2. Postępowanie przechwytywanego statku powietrznego.....APP 2-1	
3. Łączność radiowa podczas przechwytywania.....APP 2-2	
DODATEK 3.. Tabele poziomów przelotu.....APP 3-1	
DODATEK 4.. Systemy zdalnie pilotowanego statku powietrznego.....APP 4-1	
1. Ogólne przepisy operacyjne.....APP 4-1	
2. Certyfikacja i licencjonowanie.....APP 4-1	
3. Wniosek o wydanie zezwolenia.....APP 4-2	
DODATEK 5.. Balony wolne bezzałogowe.....APP 5-1	
1. Klasyfikacja balonów wolnych bezzałogowych.....APP 5-1	
2. Ogólne przepisy operacyjne.....APP 5-1	
3. Ograniczenia operacyjne i wymagania dotyczące wyposażenia.....APP 5-3	
4. Przerwanie lotu.....APP 5-4	
5. Zawiadomienie o locie.....APP 5-4	
6. Rejestracja pozycji i meldunki.....APP 5-5	
ZAŁĄCZNIK A. Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych.....ATT A-1	
ZAŁĄCZNIK B. Bezprawna ingerencja ATT B-1	

PRZEDMOWA

Tło historyczne

Dział przepisów ruchu lotniczego i kontroli ruchu lotniczego (RAC), na swojej 1 sesji w październiku 1945 r., opracował zalecenia w sprawie Norm, Zalecanych Metod Postępowania i Procedur do Przepisów ruchu lotniczego. Zalecenia, po rozpatrzeniu przez ówczesny Komitet Żeglugi Powietrznej, zostały zatwierdzone przez Radę w dniu 25 lutego 1946 r. i opublikowane jako „Zalecenia w sprawie norm, zalecanych metod postępowania i procedur – Przepisy ruchu lotniczego” w części I dokumentu Doc 2010, wydanego w lutym 1946 r.

Na 2 sesji, od grudnia 1946 r. do stycznia 1947 r., Dział RAC, po ponownym rozpatrzeniu dokumentu Doc 2010, zaproponował normy i zalecane metody i zasady postępowania do Przepisów ruchu lotniczego. Zostały one przyjęte przez Radę, w dniu 15 kwietnia 1948 r., jako normy i zalecane metody postępowania do Przepisów ruchu lotniczego, na podstawie Artykułu 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago 1944 r.) i określone jako Załącznik 2 do Konwencji, pod tytułem „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania – Przepisy ruchu lotniczego”, weszły w życie 15 września 1948 r.

27 listopada 1951 r. Rada przyjęła całkowicie nowy tekst tego Załącznika, który nie zawiera już norm i zalecanych metod postępowania. Normy poprawionego Załącznika 2 (Poprawka 1) weszły w życie 1 kwietnia 1952 r. i mają zastosowanie od 1 sierpnia 1952 r.

Tabela A przedstawia kolejne zmiany wraz z listą głównych zagadnień, których dotyczą oraz daty, kiedy zmiany zostały przyjęte przez Radę, kiedy wchodzi w życie i od kiedy mają zastosowanie.

Zastosowanie

Normy zawarte w niniejszym dokumencie, wraz z normami i zalecanymi metodami postępowania Załącznika 11 ICAO, regulują stosowanie przepisów zawartych w dokumentach „Procedury służb żeglugi powietrznej – Zarządzanie ruchem lotniczym” (PANS-ATM, Doc 4444) i „Regionalne procedury uzupełniające” – Przepisy ruchu lotniczego i służb ruchu lotniczego, zawarte w Doc 7030. Ostatni dokument zawiera procedury pomocnicze do stosowania regionalnego.

Loty nad morzem pełnym. Należy zwrócić uwagę, że Rada, przyjmując Załącznik 2 w kwietniu 1948 r. i

Poprawkę 1 do omawianego Załącznika w listopadzie 1951 r., ustaliła, że Załącznik 2 stanowi *Przepisy dotyczące lotu i manewrów statków powietrznych*, w rozumieniu Artykułu 12 Konwencji. W związku z tym, przepisy odnoszą się do lotów nad morzem pełnym bez wyjątku.

15 listopada 1972 r., przyjmując Poprawkę 14 do Załącznika 2, dotyczącą sprawowania władzy nad statkami powietrznymi wykonującymi loty nad morzem pełnym, Rada podkreśliła, że celem tej Poprawki było jedynie polepszenie bezpieczeństwa lotu i należyte zapewnienie służb ruchu lotniczego nad morzem pełnym. Poprawka ta, w żadnym przypadku, nie narusza praw jurysdykcji państw nad zarejestrowanymi w nich statkami powietrznymi lub odpowiedzialności Umawiających się Państw, wynikającej z Artykułu 12 Konwencji, za wdrożenie przepisów ruchu lotniczego.

Działania podejmowane przez Umawiające się Państwa

Powiadomienia o występujących różnicach. Uwagę zainteresowanych Państw kieruje się na zobowiązanie nałożone Artykułem 38 Konwencji, na mocy którego od Umawiających się Państw wymaga się poinformowania Organizacji o wszelkich różnicach występujących między ich krajowymi przepisami, metodami postępowania a międzynarodowymi normami podanymi w niniejszym Załączniku, jak również wszelkich wprowadzanych do nich zmianach. Umawiające się Państwa proszone są o rozszerzenie takiego powiadomienia o wszelkie różnice w zaleconych metodach i zasadach postępowania zawartych w niniejszym Załączniku i o wszelkich do niego zmianach, szczególnie w sytuacji, gdy jest to istotne dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Ponadto, od Umawiających się Państw wymaga się informowania na bieżąco i bez opóźnienia o wszelkich różnicach, które mogą występować, bądź też o wyeliminowaniu wszelkich różnic, które wcześniej zostały zgłoszone. Wniosek dotyczący zgłaszania różnic zostanie wysłany do Umawiających się Państw niezwłocznie po przyjęciu każdej poprawki do niniejszego Załącznika.

Zwraca się uwagę Państw na postanowienia Załącznika 15 ICAO dotyczące publikowania różnic istniejących między ich krajowymi przepisami i metodami postępowania a odpowiednimi normami i zalecanymi metodami i zasadami postępowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, przez służbę informacji lotniczej, dodatkowo poza obowiązkiem Państw wynikającym z Artykułu 38 Konwencji.

Ogłaszanie informacji. Informacje dotyczące zastosowania krajowych przepisów i procedur oraz zmian do nich, ustalonych zgodnie z normami podanymi w niniejszym Załączniku, są publikowane zgodnie z Załącznikiem 15 ICAO.

Stosowanie treści załącznika w przepisach krajowych. Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w dniu 13 kwietnia 1948 r., przyjęła Rezolucję zachęcającą Umawiające się Państwa do stosowania we własnych przepisach krajowych, na ile jest to możliwe, sformułowań zgodnych z normami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, mającymi charakter przepisów regulujących. Uchwała ta zachęca także do wykazywania odchyleń od norm Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego oraz podawania wszelkich dodatkowych przepisów krajowych, istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej. W miarę możliwości przepisy niniejszego Załącznika zostały zredagowane w taki sposób, aby ułatwić ich włączenie, bez większych zmian, do prawodawstwa krajowego.

Status poszczególnych części Załącznika

Załącznik składa się z niżej podanych części, z których jednak nie wszystkie muszą znajdować się w każdym załączniku; charakter ich jest następujący:

1. – Materiał stanowiący Załącznik właściwy:

- a) *Normy i zalecane metody postępowania* przyjęte przez Radę na mocy postanowień Konwencji. Są one zdefiniowane w sposób następujący:

Norma: Jest to każdy wymóg dotyczący cech fizycznych, konfiguracji, materiałów, działania, personelu lub procedur, którego jednolite zastosowanie uznawane jest za konieczne dla bezpieczeństwa lub regularności międzynarodowej żeglugi powietrznej, i do którego Umawiające się Państwa będą stosować się zgodnie z Konwencją; zaś w przypadku niemożności zastosowania się, na mocy Artykułu 38, obowiązuje przesłanie stosownego powiadomienia Radzie.

Zalecana metoda postępowania: Jest to każdy wymóg dotyczący cech fizycznych, konfiguracji, materiałów, działania, personelu lub procedur, którego jednolite zastosowanie uznawane jest za pożądane w interesie bezpieczeństwa, regularności lub efektywności międzynarodowej żeglugi powietrznej i którego Umawiające się Państwa podejmą próbę stosowania zgodnie z Konwencją.

- b) *Dodatki:* materiał, dla wygody, oddzielnie pogrupowany, jakkolwiek tworzący część norm i zalecanych metod i zasad postępowania przyjętych przez Radę.
- c) *Definicje:* terminy używane w normach i zalecanych metodach i zasadach postępowania, które nie mają zatwierdzonych znaczeń, ale można je znaleźć w słowniku. Definicja nie ma niezależnego statusu, lecz stanowi integralną część każdej normy i zalecanej metody i zasady postępowania, w której dany termin jest użyty, ponieważ jakakolwiek zmiana znaczenia terminu miałaby wpływ na wymagania przedstawiane w niniejszym dokumencie.
- d) *Tabele i rysunki,* które uzupełniają lub ilustrują dane normy i zalecane metody postępowania, i do których czynione jest odniesienie, tworzą część norm lub zalecanych metod i zasad postępowania i mają ten sam status.

2. – Materiał zatwierdzony przez Radę do opublikowania wraz z normami i zalecanymi metodami postępowania:

- a) *Przedmowy* zawierają materiał historyczny i wyjaśniający, oparty na działaniach Rady i uwzględniający wyjaśnienie zobowiązań Państw w zakresie zastosowania norm i zalecanych metod i zasad postępowania wynikających z Konwencji i Rezolucji o jej przyjęciu.
- b) *Wstępy* zawierają materiał wyjaśniający wprowadzany na początku poszczególnych części, rozdziałów lub sekcji Załącznika w celu pomocy w zrozumieniu zastosowania tekstu.
- c) *Uwagi* włączane do tekstu, tam gdzie ma to zastosowanie, w celu przedstawienia informacji opartych na faktach, względnie odniesień do danych norm lub zalecanych metod i zasad postępowania, lecz nie stanowiących części norm lub zalecanych metod i zasad postępowania.

- d) *Załączniki* zawierają materiał uzupełniający do norm i zalecanych metod postępowania lub ujęty w charakterze wytycznych do ich zastosowania.

Wybór wersji językowej

Niniejszy Załącznik został sporządzony w sześciu językach: angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Każde spośród Umawiających się Państw proszone jest o wybór jednej wersji językowej dokumentu, w celu jego wdrożenia na szczeblu krajowym lub w innych celach określonych Konwencją, poprzez jego bezpośrednie zastosowanie lub poprzez przetłumaczenie na własny język, o czym należy powiadomić Organizację.

Praktyki wydawnicze

Zastosowano następujące rozwiązanie w celu odróżnienia statusu każdego zdania: *Normy* zostały wydrukowane antykwą; *Uwagi* są wydrukowane kursywą i poprzedzone tytułem *Uwaga*. W Załączniku 2 nie zastosowano zalecanych metod i zasad postępowania.

Jednostki miary używane w niniejszym dokumencie, pozostają w zgodzie z Międzynarodowym Układem Jednostek Miar (SI), zgodnie z wyszczególnieniem podanym w Załączniku 5 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Tam, gdzie Załącznik 5 ICAO zezwala na użycie alternatywnych jednostek nienależących do Układu SI, jednostki te zostały przedstawione w nawiasach, po jednostkach podstawowych. Tam, gdzie cytowane są dwa zestawy jednostek, nie należy zakładać, iż pary wartości są równe i wymienne. Można jednak przyjąć, iż osiągnięty został ekwiwalentny poziom bezpieczeństwa, gdy używany jest wyłącznie jeden lub drugi zestaw jednostek.

Jakiegokolwiek odniesienie do części niniejszego dokumentu, które oznaczone jest numerem, obejmuje wszystkie podrozdziały tej części.

Tabela A. Zmiany do Załącznika 2

<i>Zmiany</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Temat(y)</i>	<i>Zatwierdzenie Wejście w życie Stosowanie</i>
1 wydanie (1948 r.)	Dział RAC, druga sesja (1947 r.).	Międzynarodowe normy i zalecane metody i zasady postępowania – Przepisy ruchu lotniczego.	15 kwietnia 1948 r. 15 września 1948 r. -
1 (2 wydanie)	Dział RAC, czwarta sesja (1950 r.).	Całkowita rewizja i przeredagowanie Załącznika.	27 listopada 1951 r. 1 kwietnia 1952 r. 1 września 1952 r.
2	Czwarte specjalne posiedzenie Komitetu RAC dla regionu Europy - Morza Śródziemnego (1952 r.).	Procedury w przypadku utraty łączności radiowej; plan lotu.	17 listopada 1953 r. 1 kwietnia 1954 r. 1 września 1954 r.
3 (3 wydanie)	Druga Konferencja Żeglugi Powietrznej (1955 r.).	Definicje i terminologia; loty VFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną; sygnały niebezpieczeństwa i nagłące; sygnały dla ruchu lotniskowego; sygnały manewrowania.	11 maja 1956 r. 15 września 1956 r. 1 grudnia 1956 r.
4	Komisja Żeglugi Powietrznej.	Wytyczne nt. stosowania definicji strefy niebezpiecznej, strefy zakazanej i strefy ograniczonej.	14 listopada 1958 r. - -
5 (4 wydanie)	Posiedzenie Działu RAC/SAR (1958 r.); Komisja Żeglugi Powietrznej.	Definicje; zakaz lotów VFR w nocy w przestrzeni powietrznej kontrolowanej; unikanie zderzeń; plany lotu; przepisy wykonywania lotów z widocznością i według wskazań przyrządów; SELCAL; sygnały manewrowania.	8 grudnia 1959 r. 1 maja 1960 r. 1 sierpnia 1960 r.
6	Posiedzenie Działu RAC/SAR (1958 r.); Komitet zdatności do lotu, czwarte posiedzenie (1960 r.).	Lot VFR; tabela poziomów przelotu; światła nawigacyjne statków powietrznych.	13 grudnia 1961 r. 1 kwietnia 1962 r. 1 lipca 1962 r.
7	Czwarte regionalne Północno-Atlantyckie posiedzenie żeglugi powietrznej (1961 r.).	Stosowanie tabeli poziomów przelotu w przestrzeniach powietrznych podbiegunowych.	27 czerwca 1962 r. 1 listopada 1962 r. 1 grudnia 1962 r.
8 (5 wydanie)	Posiedzenie Działu RAC/OPS (1963 r.); Komisja Żeglugi Powietrznej.	Definicje; przepisy dotyczące poziomu przelotu i wysokości bezwzględnych; przedkładanie planów lotu; ustanowienie tabeli kryteriów dla lotów VFR; zakaz lotów VFR w nocy w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej oraz powyżej FL 200; środki łączności dla lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną; zastąpienie tabeli ćwiartkowego podziału poziomów przelotu przez tabelę półłukowego podziału poziomów przelotu; separacja pionowa powyżej FL 290.	29 listopada 1965 r. 29 marca 1966 r. 25 sierpnia 1966 r.
9	Komisja Żeglugi Powietrznej	Wytyczne; wyjątki z Międzynarodowych przepisów przeciwdziałania zderzeniom na morzu.	29 listopada 1965 r. - -
10	Zespół automatyzacji kontroli ruchu lotniczego (ATCAP), piąte posiedzenie (1966 r.); Komisja Żeglugi Powietrznej.	Plany lotu; usunięcie wytycznych odnośnie Międzynarodowych przepisów przeciwdziałania zderzeniom na morzu i związanych z ich stosowaniem Norm.	7 czerwca 1967 r. 5 października 1967 r. 8 lutego 1968 r.

<i>Zmiany</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Temat(y)</i>	<i>Zatwierdzenie Wejście w życie Stosowanie</i>
11	Piąta Konferencja Żeglugi Powietrznej (1967 r.).	Biuro odpraw załóg; sygnały manewrowania.	23 stycznia 1969 r. 23 maja 1969 r. 18 września 1969 r.
12 (6 wydanie)	Szósta Konferencja Żeglugi Powietrznej (1969 r.).	Definicje; minimalne wysokości względne/poziomy; loty VFR kontrolowane; nowa terminologia dla oznaczania przestrzeni powietrznej kontrolowanej.	25 maja 1970 r. 24 września 1970 r. 4 lutego 1971 r.
13	Ograniczone regionalne spotkanie Europejsko-Śródziemnomorskie (RAC/COM) (1969 r.); Komisja Żeglugi Powietrznej.	Procedury w przypadku utraty łączności; oznaczenia nieprzydatnych do wykorzystania pól manewrowych.	24 marca 1972 r. 24 lipca 1972 r. 7 grudnia 1972 r.
14	Komisja Żeglugi Powietrznej.	Władza nad statkami powietrznymi, operującymi nad morzem pełnym.	15 listopada 1972 r. 15 marca 1973 r. 16 sierpnia 1973 r.
15	Zespół automatyzacji kontroli ruchu lotniczego (ATCAP), Piąte posiedzenie (1966 r.).	Powtarzalne plany lotów.	13 grudnia 1972 r. 13 kwietnia 1973 r. 16 sierpnia 1973 r.
16	Siódma Konferencja Żeglugi Powietrznej (1972 r.).	Uwaga odnosząca się do transmisji SSR w modzie C wysokości bezwzględnej barometrycznej.	23 marca 1973 r. - 23 maja 1974 r.
17	Działanie Rady po wydaniu przez Zgromadzenie Rezolucji A17-10 i A18-10.	Wytyczne działania w przypadku, gdy statek powietrzny stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji.	7 grudnia 1973 r. 7 kwietnia 1974 r. 23 maja 1974 r.
18	Komisja Żeglugi Powietrznej.	Procedury w przypadku utraty łączności; uwaga dotycząca wypożyczenia, wynajmowania i zamiany statków powietrznych.	8 kwietnia 1974 r. 8 sierpnia 1974 r. 27 lutego 1975 r.
19	Zespół techniczny operacji transportu naddźwiękowego (SSTP), czwarte zebranie (1973 r.); Komisja Żeglugi Powietrznej.	Działania przechwytywanego statku powietrznego; sygnały optyczne stosowane przy przechwytywaniu; wytyczne pomagające Państwom w eliminowaniu lub zmniejszeniu ilości przechwyceń; przepisy dotyczące lotów z prędkościami pod- i naddźwiękowymi; zmiany odzwierciedlające pojęcie wznoszeń podczas przelotu.	4 lutego 1975 r. 4 czerwca 1975 r. 9 października 1975 r.
20	Komisja Żeglugi Powietrznej.	Utrzymywanie dokładnego czasu przez organy ATS i na pokładach statków powietrznych; użycie kodu 7500 SSR w przypadku bezprawnej ingerencji.	7 kwietnia 1976 r. 7 sierpnia 1976 r. 30 grudnia 1976 r.
21	Dziewiąta Konferencja Żeglugi Powietrznej (1976 r.).	Definicje dotyczące punktów zmiany namiaru i bezwzględnych wysokości przejściowych; wymagania odnośnie utrzymywania się statku powietrznego na linii centralnej trasy ATS i stosowania punktów zmiany namiaru; poziomy przelotu; plany lotu i meldunki pozycyjne; sprostowanie definicji poziomu lotu zgodnie z Załącznikiem 3 ICAO i Załącznikiem 10 ICAO, tom II.	7 grudnia 1977 r. 7 kwietnia 1978 r. 10 sierpnia 1978 r.

<i>Zmiany</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Temat(y)</i>	<i>Zatwierdzenie Wejście w życie Stosowanie</i>
22	Komisja Żegluga Powietrznej.	Balony wolne bezzalogowe; przewidywany czas przylotu.	2 marca 1981 r. 2 lipca 1981 r. 26 listopada 1981 r.
23 (7 wydanie)	Komisja Żegluga Powietrznej.	Przechwytywanie cywilnego statku powietrznego.	1 kwietnia 1981 r. 1 sierpnia 1981 r. 26 listopada 1981 r.
24	Komisja Żegluga Powietrznej.	Światła zewnętrzne statku powietrznego.	19 marca 1982 r. 19 lipca 1982 r. 25 listopada 1982 r.
25	Komisja Żegluga Powietrznej; posiedzenie Działu AGA (1981 r.).	Definicje dotyczące wysokości względnej, procedury podejścia według wskazań przyrządów, pola manewrowego i pola ruchu naziemnego, kołowania i dróg kołowania; użycie terminu „HIJACK” w przypadku przechwytywania cywilnego statku powietrznego; uwaga odnośnie dzierżawy, wynajmowania lub wymiany statku powietrznego; przepisy związane z ruchem naziemnym statku powietrznego i kołowaniem; sygnały pozycji 2 używane przez śmigłowce w przypadku przechwytywania; jednostki miary.	21 marca 1983 r. 29 lipca 1983 r. 24 listopada 1983 r.
26	Komisja Żegluga Powietrznej - Zespół zbierania, opracowywania i przekazywania danych ATS, trzecie posiedzenie (1981 r.).	Definicje; zawartość planów lotu; powtarzalne plany lotów; dane wymiany ATS; wymowa wyrażeń używanych przez statek powietrzny przechwytyjący; zgranie radiotelefonicznego sygnału nagłośności z Załącznikiem 10 ICAO, tom II; Uniwersalny Czas Skoordynowany (UTC).	22 czerwca 1984 r. 22 października 1984 r. 21 listopada 1985 r.
27 (8 wydanie)	Rada, Komisja Żegluga Powietrznej.	Rozpoznawanie i przechwytywanie cywilnego statku powietrznego.	10 marca 1986 r. 27 lipca 1986 r. 20 listopada 1986 r.
28	Komisja Żegluga Powietrznej.	Definicja „płyty”; specjalne procedury do stosowania podczas bezprawnej ingerencji.	16 marca 1987 r. 27 lipca 1987 r. 19 listopada 1987 r.
29 (9 wydanie)	Zespół operacji wg przepisów lotów z widocznością, trzecie posiedzenie (1986 r.); Sekretariat; Zespół pomocy wzrokowych, jedenaste posiedzenie (1987 r.); Komisja Żegluga Powietrznej; zmiany wynikające z przyjęcia zmian w Załączniku 6 ICAO.	Operacje statków powietrznych w mieszanych warunkach VFR/IFR; ruch naziemny statków powietrznych oraz kierowanie i kontrola ruchu; akty bezprawnej ingerencji; śmigłowce jako przechwytyjące statki powietrzne.	12 marca 1990 r. 30 lipca 1990 r. 14 listopada 1991 r.
30	Zespół ds. modernizacji radaru wtórnego dozoru i systemów zapobiegania kolizjom, czwarte posiedzenie (SICAS/4) (1989 r.). Zespół ds. ogólnej koncepcji separacji, siódme posiedzenie (1990 r.); Komisja Żegluga Powietrznej;	Definicje; pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS).	26 lutego 1993 r. 26 lipca 1993 r. 11 listopada 1993 r.
31	Zespół ds. automatycznego zależnego dozoru, drugie posiedzenie (1992 r.).	Definicje: „podlot”, „separacja między statkami powietrznymi”, „loty grupowe cywilnych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej kontrolowanej”, „automatyczne zależne dozoruwanie”.	18 marca 1994 r. 25 lipca 1994 r. 10 listopada 1994 r.
32	Komisja Żegluga Powietrznej.	Uwaga dotycząca wymagań wyposażenia statków powietrznych w pokładowe systemy zapobiegania kolizjom.	19 lutego 1996 r. 19 lutego 1996 r.
33	Komisja Żegluga Powietrznej.	Procedury w przypadku utraty łączności.	26 lutego 1997 r. 21 lipca 1997 r. 6 listopada 1997 r.
34	Zespół ds. automatycznego zależnego dozoru; czwarte posiedzenie (1996 r.); Zespół ds. przeglądu generalnego koncepcji separacji; dziewiąte posiedzenie (1996 r.), wynikające ze Zmiany 162 w Załączniku I ICAO.	Definicje; systemy i procedury automatycznego zależnego dozoru; wymiana danych między zautomatyzowanymi systemami ATS; zastosowanie linii przesyłania danych powietrze-ziemia dla celów ATS; problematyczne użycie środków psychoaktywnych.	19 marca 1998 r. 20 lipca 1998 r. 5 listopada 1998 r.

<i>Zmiany</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Temat(y)</i>	<i>Zatwierdzenie Wejście w życie Stosowanie</i>
35	Komisja Żeglugi Powietrznej; Zespół ds. pomocy wzrokowych, trzynaste posiedzenie (1997 r.). Konsekwencje Zmiany 40 do Załącznika 11 ICAO; Zmiany 23 i 25 do Załącznika 6 ICAO, część I;	Klasyfikacje przestrzeni powietrznej ATS; zezwolenie w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością; miejsce oczekiwania przy drodze startowej.	10 marca 1999 r. 19 lipca 1999 r. 4 listopada 1999 r.
36	Zmiany 20 i 7 do Załącznika 6 ICAO, część II i III odpowiednio; oraz Zmiana 72 do Załącznika 3 ICAO.	Poprawione definicje: „organu kontroli ruchu lotniczego”, „organu kontroli zbliżania”, „lotniska zapasowego”, „członka załogi latającej”, „dowódcy statku powietrznego” oraz „widzialności”; zmiany edytorskie.	12 marca 2001 r. 16 lipca 2001 r. 1 listopada 2001 r.
37	Panel ds. separacji i bezpieczeństwa przestrzeni powietrznej (SASP).	Procedury pilotażu w przypadku bezprawnej ingerencji; zmiany edytorskie.	28 lutego 2003 r.-
38 (10-ta edycja)	Sekretariat	Definicje; sygnały manewrowania; procedury stosowane w razie utraty łączności; manewry przechwytywania; zmiany redakcyjne.	23 lutego 2005 r. 11 lipca 2005 r. 24 listopada 2005 r.
39	Sekretariat	Przeredagowanie tekstu w celu zwrócenia uwagi na obowiązki dowódcy statku powietrznego w odniesieniu do wszystkich aspektów związanych z unikaniem kolizji.	20 lutego 2006 r. 17 lipca 2006 r. 23 listopada 2006 r.
40	Komisja Żeglugi Powietrznej	Definicje i procedury związane z ADS-B, ADS-C i porozumieniem ADS-C; procedury w przypadku bezprawnej ingerencji.	26 lutego 2007 r. 16 lipca 2007 r. 22 listopada 2007 r.
41	Sekretariat przy udziale Grupy Studyjnej RNPSOR	Zmiana definicji i Normy w celu uzgodnienia terminologii charakterystyki nawigacyjnej (RNP) i nawigacji obszarowej (RNAV) z pojęciem nawigacji opartej o charakterystyki systemu (PBN).	10 marca 2008 r. 20 lipca 2008 r. 20 listopada 2008 r.
42	Sekretariat przy udziale Grupy zadaniowej RVSM	Nowelizacje ręcznych sygnałów niebezpieczeństwa dla komunikacji pomiędzy kierującymi akcją ratowniczą a załogą i/lub personelem pokładowym zagrożonego statku powietrznego.	4 marca 2009 r. 20 lipca 2009 r. 11 listopada 2009 r.
43	Sekretariat przy udziale Grupy zadaniowej ds. systemów bezzałogowych statków powietrznych (UASSG)	Definicje; Zdalnie pilotowany statek powietrzny, zmiany prędkości.	7 marca 2012 r. 16 lipca 2012 r. 15 listopada 2012 r.
44	Sekretariat, Grupa zadaniowa ds. klasyfikacji podejść (ACTF)	Definicje związane z operacjami podejścia według wskazań przyrządów.	25 lutego 2013 15 lipca 2013 13 listopada 2014
45	Panel ds. bezpieczeństwa przestrzeni powietrznej i separacji	Procedury w przypadku odchylenia prędkości.	22 lutego 2016 11 lipca 2016 10 listopada 2016

MIĘDZYNARODOWE NORMY

ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE

Uwaga 1. — W treści niniejszego dokumentu wyraz „usługa” („service”) jest użyty jako rzeczownik abstrakcyjny dla oznaczenia czynności lub spełnianych usług, a wyraz „organ” („unit”) jest użyty dla oznaczenia zespołu sprawującego daną służbę.

Uwaga 2. — Oznaczenie (RR) stosowane w definicjach określa termin, który został zapożyczony z Regulaminu Radiokomunikacyjnego Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU) (patrz Podręcznik na temat wymogów spektrum częstotliwości radiowych dla lotnictwa cywilnego włącznie z deklaracją na temat zatwierdzonej polityki ICAO (Doc 9718)).

Wyrażenia użyte w międzynarodowych normach, odnoszących się do przepisów ruchu lotniczego, mają następujące znaczenia:

Automatyczne zależne dozоровanie – kontrakt (ADS-C) (Automatic dependent surveillance – contract – ADS-C). Sposób, za pomocą którego będzie dokonywana wymiana informacji, zgodnie z warunkami kontraktu ADS-C między systemem naziemnym a statkiem powietrznym, wykorzystując łącze transmisji danych, z określeniem sytuacji, w których meldunki ADS-C będą nadawane oraz danych w nich zawartych.

Uwaga. – Skrót „kontrakt ADS” jest powszechnie stosowany do określenia kontraktu ADS doraźnego, kontraktu ADS na żądanie, kontraktu ADS okresowego lub w trybie zagrożenia.

Automatyczne zależne dozоровanie – rozgłaszanie (ADS-B) (Automatic dependent surveillance – broadcast (ADS-B)). Sposób, za pomocą którego statki powietrzne, pojazdy lotniskowe i inne obiekty mogą w sposób automatyczny przekazywać i/lub otrzymywać dane, tj. znak rozpoznawczy, pozycja i odpowiednio dodatkowe dane w trybie rozgłaszania wykorzystując łącze transmisji danych.

Balon wolny bezzalogowy (Unmanned free balloon). Statek powietrzny lżejszy od powietrza, bez napędu i załogi, w locie swobodnym.

Uwaga. – Balony wolne bezzalogowe klasyfikowano, zgodnie ze specyfikacją podaną w Dodatku 4, jako ciężkie, średnie i lekkie.

Barometryczna wysokość bezwzględna (Pressure-altitude). Ciśnienie atmosferyczne wyrażone jako wysokość bezwzględna, która odpowiada ciśnieniu w międzynarodowej atmosferze wzorcowej¹.

Bieżący plan lotu (CPL) (Current flight plan). Plan lotu z ewentualnymi zmianami wynikającymi z kolejnych zezwoleń.

Biuro odpraw załóg (Air traffic services reporting office). Organ ustanowiony w celu przyjmowania meldunków dotyczących służb ruchu lotniczego oraz planów lotu składanych przed odlotem.

Uwaga. – Biuro odpraw załóg może być ustanowione jako organ samodzielny, względnie może być połączone z istniejącym organem, np. innym organem służb ruchu lotniczego lub organem służby informacji lotniczej.

Całkowity przewidywany czas przelotu (Total estimated elapsed time). Dla lotów IFR — przewidywany czas, określony w odniesieniu do pomocy nawigacyjnych, potrzebny od startu do przybycia nad wyznaczony punkt, od którego jest zamierzone rozpoczęcie procedury podejścia według wskazań przyrządów, lub gdy nie ma pomocy nawigacyjnej związanej z lotniskiem docelowym, do przybycia nad lotnisko docelowe. Dla lotów VFR — przewidywany czas niezbędny od startu do przybycia nad lotnisko docelowe.

Członek załogi lotniczej (Flight crew member). Członek załogi posiadający licencję, któremu powierzono pełnienie obowiązków istotnych dla prowadzenia statku powietrznego w czasie trwania lotu.

Dowódca statku powietrznego (Pilot in-command). Pilot wyznaczony przez użytkownika lub właściciela statku powietrznego, w przypadku lotnictwa ogólnego przeznaczenia, do pełnienia obowiązków dowódcy i ponoszenia odpowiedzialności za bezpieczne wykonanie lotu.

Droga kołowania (Taxiway). Określona droga na lotnisku lądowym, wyznaczona do kołowania statków powietrznych i zapewniająca połączenie między określonymi częściami lotniska, włączając:

- a) *Linie kołowania do stanowiska postojowego (Aircraft stand taxiway).* Część płyty wyznaczona jako droga kołowania i przeznaczona do zapewnienia dostępu tylko do stanowisk postojowych statków powietrznych,
- b) *Drogę kołowania po płycie (Apron taxiway).* Część systemu dróg kołowania zlokalizowana na płycie i mająca na celu zapewnienie kołowania bezpośrednio przez tę płytę,
- c) *Drogę szybkiego skołowania (Rapid exit taxiway).* Droga kołowania połączona pod kątem ostrym z drogą startową i przeznaczona do ułatwienia lądującym statkom powietrznym opuszczenia drogi startowej, przy prędkościach większych niż osiągnęte na innych drogach kołowania i przez to zmniejszająca do minimum czas zajmowania drogi startowej.

Droga lotnicza (Airway). Obszar kontrolowany lub jego część, ustanowiona w postaci korytarza.

Droga startowa (Runway). Prostokątna powierzchnia wyznaczona na lotnisku lądowym, przygotowana do startów i lądowań statków powietrznych.

Granica zezwolenia (Clearance limit). Punkt, do którego zostało udzielone statkowi powietrznemu zezwolenie kontroli ruchu lotniczego.

IFR. Skrót oznaczający przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

IMC. Skrót oznaczający warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów.

Informacja o ruchu (Traffic information). Informacja podana przez organ służb ruchu lotniczego celem ostrzeżenia pilota o innym znanym lub zaobserwowanym ruchu lotniczym, który może znajdować się w pobliżu jego pozycji lub zamierzonej trasy lotu, i udzielenia mu pomocy w celu zapobieganiu kolizjom.

Kołowanie (Taxiing). Ruch statku powietrznego po powierzchni lotniska przy użyciu mocy własnej, wyłączając start i lądowanie.

Kurs (Heading). Kierunek osi podłużnej statku powietrznego, wyrażany zwykle w stopniach w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego, busoli lub siatki).

Linia drogi (Track). Rzut toru lotu statku powietrznego na powierzchnię ziemi, którego kierunek w każdym jego punkcie jest zwykle wyrażony w stopniach, w odniesieniu do północnego kierunku południka (geograficznego, magnetycznego lub siatki).

Lot akrobacyjny (Acrobatic flight). Umyślne wykonywanie manewrów przez statek powietrzny, powodujące nagłą zmianę jego położenia, nienormalne położenie lub nienormalną zmianę prędkości.

Lot IFR (IFR flight). Lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów.

Lot kontrolowany (Controlled flight). Każdy lot, na który wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego.

Lot specjalny VFR (Special VFR flight). Lot VFR, wykonywany na podstawie zezwolenia kontroli ruchu lotniczego w strefie kontrolowanej lotniska, w warunkach meteorologicznych gorszych niż VMC.

Lot VFR (VFR flight). Lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością.

Lotnisko (Aerodrome). Wydzielony obszar na lądzie lub wodzie (włączając wszystkie budynki, instalacje i wyposażenie) w całości lub w części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych.

Lotnisko kontrolowane (Controlled aerodrome). Lotnisko, na którym zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego.

Uwaga. — Wyrażenie „lotnisko kontrolowane” wskazuje, że służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana w odniesieniu do ruchu lotniskowego, co niekoniecznie oznacza istnienie strefy kontrolowanej lotniska.

Lotnisko zapasowe (Alternate aerodrome). Lotnisko, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli nie jest możliwe lub celowe wykonywanie lotu do lotniska zamierzonego lądowania lub wykonanie na nim lądowania. Lotniska zapasowe dzielą się na:

Zapasowe po starcie (Take-off-alternate). Lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny może lądować, jeżeli byłoby to konieczne, wkrótce po starcie, a nie jest możliwe wykorzystanie lotniska startu;

Zapasowe na trasie (En-route alternate). Lotnisko, na którym statek powietrzny, znajdując się na trasie w warunkach nadzwyczajnych lub zagrożenia, mógłby lądować;

Zapasowe na trasie ETOPS (ETOPS en-route alternate). Dogodne i odpowiednie lotnisko zapasowe, na którym statek powietrzny, lecąc na trasie w trakcie operacji ETOPS, może lądować w przypadku zgaśnięcia silnika lub w innych warunkach nadzwyczajnych lub zagrożenia;

Zapasowe docelowe (Destination alternate). Lotnisko zapasowe, na które statek powietrzny może lecieć, jeżeli lądowanie na lotnisku zamierzonego lądowania stanie się niemożliwe lub niecelowe.

Uwaga. — Lotnisko, z którego nastąpi odlot, może być również lotniskiem zapasowym na trasie lub zapasowym docelowym w danym locie.

Łącze dowodzenia i sterowania. Łącze transmisji danych między zdalnie pilotowanym statkiem powietrznym i stanowiskiem zdalnego pilota służące do kierowania lotem.

Łączność kontroler-pilot łączem transmisji danych (CPDLC) (Controller-pilot data link communications). Sposób komunikacji pomiędzy kontrolerem i pilotem z zastosowaniem łącza transmisji danych dla łączności ATC.

Łączność łączem transmisji danych (Data link communications). Rodzaj łączności przeznaczonej do wymiany depesz przy wykorzystaniu łącza transmisji danych.

Miejsce oczekiwania przy drodze startowej (Runway-holding position). Miejsce przeznaczone do zabezpieczenia drogi startowej, powierzchni ograniczenia przeszkód lub strefy krytycznej/czułości ILS/MLS, gdzie kołujące statki powietrzne i inne pojazdy zatrzymują się i oczekują, zgodnie z poleceniem organu kontroli lotniska.

Uwaga. — We frazeologii radiotelefonicznej, wyrażenie „punkt oczekiwania” jest stosowane do oznaczenia miejsca oczekiwania przy drodze startowej.

Nawigacja obszarowa (RNAV) (Area navigation). Metoda 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, lub przy stosowaniu kombinacji tych urządzeń.

Uwaga. — Nawigacja obszarowa obejmuje nawigację opartą o charakterystyki systemu, jak również inne operacje, które nie mieszczą się w definicji nawigacji opartej o charakterystyki systemu.

Obserwator zdalnie sterowanego statku powietrznego (RPA observer). Wyszkolona i kompetentna osoba, wyznaczona przez operatora, która poprzez obserwację wzrokową zdalnie pilotowanego statku powietrznego pomaga pilotowi w bezpiecznym wykonywaniu lotu.

Obszar kontrolowany (Control area). Przestrzeń powietrzna kontrolowana, rozciągająca się w górę od określonej granicy nad ziemią.

Operator (Operator). Osoba, organizacja lub przedsiębiorstwo zajmujące się lub zamierzające zajmować się prowadzeniem/wykorzystaniem operacji lotniczych.

Uwaga. – W kontekście zdalnie pilotowanego statku powietrznego operacje, które obejmują system zdalnego pilotowania statkiem powietrznym.

Operacje podejścia według wskazań przyrządów (Instrument approach operations). Operacje podejścia i lądowania, wykorzystujące urządzenia do prowadzenia nawigacji w oparciu o procedurę podejścia według wskazań przyrządów:

- a) dwuwymiarowa (2D) operacja podejścia według wskazań przyrządów, wykorzystująca w nawigacji tylko prowadzenie poziome; oraz
- b) trójwymiarowa (3D) operacja podejścia instrumentalnego według wskazań przyrządów, wykorzystująca w nawigacji zarówno prowadzenie poziome, jak i pionowe.

Uwaga. - Prowadzenie pionowe i poziome w nawigacji oznacza prowadzenie zapewnione przez:

- a) *naziemną pomoc nawigacyjną; lub*
- b) *wytworzone komputerowo dane nawigacyjne pochodzące z naziemnych, satelitarnych, niezależnych pomocy nawigacyjnych lub ich kombinacji.*

Operacje w zasięgu widoczności wzrokowej – VLOS (Visual line-of-sight operation). Operacje, w których pilot lub obserwator bezpilotowego statku powietrznego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z bezpilotowym statkiem powietrznym.

Organ/wieża kontroli lotniska (Aerodrome control tower). Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego.

Organ kontroli ruchu lotniczego (Air traffic control unit). Wyrażenie ogólne, oznaczające zarówno ośrodek kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania, jak i organ kontroli lotniska.

Organ służb ruchu lotniczego (Air traffic services unit). Wyrażenie ogólne, oznaczające zarówno organ kontroli ruchu lotniczego, organ informacji powietrznej, jak i biuro odpraw załóg.

Organ kontroli zbliżania (Approach control unit). Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do lotów kontrolowanych statków powietrznych, przylatujących lub odlatujących z jednego lub więcej lotnisk.

Ośrodek informacji powietrznej (Flight information centre). Organ ustanowiony w celu zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej.

Ośrodek kontroli obszaru (Area control centre). Organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego — w odniesieniu do lotów kontrolowanych w podległych mu obszarach kontrolowanych.

Personel, od którego zależy bezpieczeństwo (Safety-sensitive personnel). Osoby mogące zagrozić bezpieczeństwu lotniczemu, jeżeli niewłaściwie wykonują swe obowiązki i funkcje, nie wyłączając członków załogi, personelu obsługi statków powietrznych i kontrolerów ruchu lotniczego.

Pilot zdalnie sterowanego statku powietrznego (Remote pilot). Osoba upoważniona przez użytkownika do pełnienia obowiązków istotnych dla funkcjonowania zdalnie sterowanego statku powietrznego, która w należyty sposób steruje statkiem powietrznym w czasie jego lotu.

Plan lotu (Flight plan). Określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego, dostarczane organom służb ruchu lotniczego.

Płyta (Apron). Część powierzchni lotniska lądowego, wydzielona dla postoju statków powietrznych, na której odbywa się wsiadanie lub wysiadanie pasażerów, załadowanie lub wyładowanie poczty lub towaru, zaopatrywanie w paliwo, parkowanie lub obsługa statków.

Podlot (Air-taxiing). Poruszanie się śmigłowca/statku powietrznego VTOL nad powierzchnią lotniska, zwykle z wykorzystaniem wpływu ziemi, z prędkością podrózną zwykle mniejszą niż 37 km/h (20 kt).

Uwaga. — Aktualna wysokość względna może się zmieniać i niektóre śmigłowce mogą wymagać podlotu powyżej 8 m (25 ft) AGL, aby zmniejszyć turbulencję powodowaną wpływem ziemi lub zapewnić niezbędny zapas wysokości dla ładunków podwieszonych na zewnątrz.

Pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS) (Airborne collision avoidance system). System pokładowy statku powietrznego oparty na wykorzystaniu sygnałów transpondera radaru wtórnego (SSR), który działa niezależnie od wyposażenia naziemnego i zapewnia pilotowi informacje o potencjalnym zagrożeniu kolizją ze statkami powietrznymi wyposażonymi w transpondery SSR.

Pole manewrowe (Manoeuvring area). Część lotniska, wyłączając płyty, przeznaczona do startów, lądowań i do kołowania statków powietrznych.

Pole ruchu naziemnego (Movement area). Część lotniska przeznaczona do startów, lądowań i do kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego i płyt(y).

Pole sygnałowe (Signal area). Powierzchnia na lotnisku, wykorzystana do umieszczania na niej sygnałów naziemnych.

Pole wzlotów (Landing area). Część pola ruchu naziemnego, przeznaczona do startów i lądowań statków powietrznych.

Porozumienie ADS-C (ADS-C agreement). Plan przekazywania meldunków, ustalający warunki przekazywania danych ADS-C (tj. danych wymaganych przez organ służb ruchu lotniczego i częstotliwość meldunków ADS-C, które muszą być uzgodnione przed zastosowaniem ADS-C w zapewnianiu służb ruchu lotniczego).

Uwaga. — Wymiana informacji o warunkach porozumienia między systemem naziemnym i statkiem powietrznym, będzie zapewniana poprzez kontrakt lub serię kontraktów.

Powtarzalny plan lotu (RPL) (Repetitive flight plan). Plan lotu, dotyczący serii często powtarzających się, regularnie wykonywanych, pojedynczych lotów, o identycznych danych podstawowych, przedstawiony przez użytkownika statku powietrznego do przechowywania i powtarzalnego wykorzystania przez organy ATS.

Poziom (Level). Wyrażenie ogólne, odnoszące się do pozycji statku powietrznego w locie w płaszczyźnie pionowej i oznaczające zarówno wysokość względną, wysokość bezwzględną, jak i poziom lotu.

Poziom lotu (Flight level). Powierzchnia o stałym ciśnieniu atmosferycznym, odniesiona do szczególnej wartości ciśnienia atmosferycznego 1013,2 hektopaskala (hPa) i oddzielona od innych takich powierzchni określonymi różnicami ciśnienia.

Uwaga 1. — Wysokościomierz barometryczny, wyskalowany według atmosfery wzorcowej:

- a) będzie wskazywał wysokość bezwzględną — jeżeli został nastawiony na ciśnienie QNH,
- b) będzie wskazywał wysokość względną nad podstawą odniesienia QFE — jeżeli został nastawiony na ciśnienie QFE,
- c) może być wykorzystany do określenia poziomów lotów — jeżeli został nastawiony na ciśnienie 1013,2 hPa.

Uwaga 2. — Wyrażenia „wysokość względna” i „wysokość bezwzględna”, użyte w Uwadze 1, oznaczają wysokości uzyskane przez pomiar ciśnienia, a nie wysokości geometryczne względne i bezwzględne.

Poziom przelotu (Cruising level). Poziom utrzymywany podczas znacznej części lotu.

Procedura podejścia według wskazań przyrządów (IAP) (Instrument approach procedure). Szereg uprzednio ustalonych manewrów wykonywanych według wskazań przyrządów pokładowych z określonym zabezpieczeniem przed zderzeniem z przeszkodami, od pozycji (*fix*) rozpoczęcia podejścia początkowego lub — gdzie jest to stosowane — od początku określonej trasy dolotu do punktu, od którego może być wykonane lądowanie, a gdy lądowanie nie zostało wykonane, do pozycji, w której obowiązują odpowiednie kryteria przewyższenia nad przeszkodami dla lotu w fazie oczekiwania lub dla lotu po trasie. Podział procedur podejścia według wskazań przyrządów przebiega następująco:

Procedura podejścia nieprecyzyjnego (NPA) (Non-precision approach procedure). Procedura podejścia według wskazań przyrządów zaprojektowana dla operacji podejścia według wskazań przyrządów 2D typu A.

Uwaga. — Procedury podejścia nieprecyzyjnego mogą być wykonywane z wykorzystaniem metody końcowego podejścia z ciągłym niżaniem (CDFA). CDFA z prowadzeniem VNAV obliczanym przez wyposażenie pokładowe (patrz PANS-OPS (Doc 8168), Tom I, Część I, Dział 4, Rozdział 1, paragraf 1.8.1) traktuje się jako operacje podejścia według wskazań przyrządów 3D. CDFA z ręcznie obliczaną wymaganą prędkością niżania traktuje się jako operacje podejścia według wskazań przyrządów 2D. Więcej informacji dotyczących CDFA znajduje się w Działach 1.7 i 1.8.

Procedura podejścia z prowadzeniem pionowym (APV) (Approach procedure with vertical guidance). Procedura podejścia według wskazań przyrządów, w koncepcji nawigacji opartej na charakterystykach (PBN), zaprojektowana dla operacji podejścia według wskazań przyrządów 3D typu A.

Procedura podejścia precyzyjnego (PA) (Precision approach procedure). Procedura podejścia według wskazań przyrządów, oparta o systemy nawigacyjne (ILS, MLS, GLS i SBAS kat. I), zaprojektowana dla operacji podejścia według wskazań przyrządów 3D typu A.

Uwaga. — Typy operacji podejścia według wskazań przyrządów zawarte są w Załączniku 6.

Przelot ze wznoszeniem (Cruise climb). Technika przelotu samolotu, polegająca na zwiększaniu wysokości bezwzględnej w wyniku zmniejszania się masy samolotu.

Przestrzeń powietrzna służb ruchu lotniczego (ATS) (Air traffic services airspace). 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.

Uwaga. — Przestrzenie powietrzne ATS są klasyfikowane jako klasy od A do G.

Przestrzeń powietrzna kontrolowana (Controlled airspace). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której służba kontroli ruchu lotniczego jest zapewniana zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej.

Uwaga. — Wyrażenie „przestrzeń powietrzna kontrolowana” jest określeniem ogólnym, które obejmuje przestrzeń powietrzną ATS klasy A, B, C, D i E, zgodnie z Załącznikiem 11 ICAO, punkt 2.6.

Przestrzeń powietrzna ze służbą doradczą (Advisory airspace). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach lub wyznaczona trasa, wewnątrz której zapewniana jest służba doradcza ruchu lotniczego.

Przewidywany czas odblokowania (Estimated-off-block time). Przewidywany czas, w którym statek powietrzny rozpocznie ruch związany z odlotem.

Przewidywany czas podejścia (Expected approach time). Czas przewidywany przez kontrolę ruchu lotniczego (ATC), kiedy przybywający statek powietrzny, w wyniku opóźnienia opuści pozycję (*fix*) oczekiwania w

celu wykonania podejścia do lądowania.

Uwaga. — Aktualny czas opuszczenia pozycji (fix) oczekiwania będzie zależny od zezwolenia na podejście.

Przewidywany czas przylotu (Estimated time of arrival). Dla lotów IFR — przewidywany czas przybycia statku powietrznego nad wyznaczony punkt, określony w odniesieniu do pomocy nawigacyjnych, od którego rozpoczęte zostaną procedury podejścia według wskazań przyrządów lub gdy nie ma pomocy nawigacyjnej związanej z lotniskiem, czas, w którym statek powietrzny przybędzie nad lotnisko. Dla lotów VFR jest to przewidywany czas przybycia statku powietrznego nad lotnisko.

Pułap chmur (Ceiling). Wysokość, nad ziemią lub wodą, podstawy najniższej warstwy chmur znajdujących się poniżej 6 000 m (20 000 ft) i pokrywających więcej niż połowę nieba.

Punkt meldowania (Reporting point). Określone miejsce geograficzne, w odniesieniu do którego podawana jest pozycja statku powietrznego.

Punkt zmiany zamiaru (Change-over point). Punkt, w którym statek powietrzny, wykonujący lot na odcinku trasy ATS, określony za pomocą ogólnokierunkowych radiolarń bardzo wysokiej częstotliwości, przejdzie – według przewidywań – z wykorzystania, jako podstawowej pomocy prowadzącej, urządzenia znajdującego się za statkiem powietrznym na wykorzystanie następnego urządzenia, które znajduje się przed statkiem powietrznym.

Uwaga. — Punkty zmiany zamiaru są ustalone w celu zapewnienia optymalnego zrównoważenia, pod względem natężenia i jakości sygnału, między urządzeniami na wszystkich wykorzystywanych poziomach i w celu zapewnienia wspólnego źródła informacji azymutalnej dla wszystkich statków powietrznych wykonujących loty wzdłuż tej samej części odcinka trasy.

Rada dla zapobieżenia kolizji (Traffic avoidance advice). Rada udzielana przez organ służb ruchu lotniczego, określająca manewry pomagające pilotowi uniknąć kolizji.

Radiostacja kontroli powietrze-ziemia (Air-ground control radio station). Radiokomunikacyjna stacja lotnicza, która przede wszystkim jest odpowiedzialna za obsługę łączności operacji i kontroli statków powietrznych w danym obszarze.

Radiotelefony (Radiotelephony). Rodzaj łączności radiowej przeznaczonej głównie do wymiany informacji w postaci fonicznej.

Rejon informacji powietrznej (FIR) (Flight information region). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której zapewniona jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa.

Rejon kontrolowany lotnisk(a) (TMA) (Terminal control area). Część obszaru kontrolowanego, ustanawiana zwykle u zbiegu tras ATS, w pobliżu jednego lotniska lub kilku ważniejszych lotnisk.

Ruch lotniczy (Air traffic). Ruch wszystkich statków powietrznych podczas lotu oraz na polu manewrowym lotniska.

Ruch lotniskowy (Aerodrome traffic). Wszelki ruch na polu manewrowym lotniska i ruch wszystkich statków powietrznych, wykonujących loty w pobliżu lotniska.

Uwaga. — Statek powietrzny jest w pobliżu lotniska, gdy znajduje się w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub z niego wychodzi.

Ryzyko użycia środków (Problematic use of substances). Użycie przez personel lotniczy jednego lub kilku środków psychoaktywnych w sposób, który:

- a) powoduje bezpośrednie ryzyko dla używającego ich człowieka lub zagraża życiu, zdrowiu lub dobru innych, i/lub
- b) pogarsza zdolność zawodową, socjalną, umysłową lub psychiczną albo powoduje fizyczne dolegliwości.

Samolot (Aeroplane). Statek powietrzny o własnym napędzie silnikowym cięższy od powietrza, uzyskujący swoją siłę nośną w locie głównie na skutek reakcji aerodynamicznych na powierzchnie, które pozostają nieruchome w danych warunkach lotu.

Służba alarmowa (Alerting service). Służba ustanowiona w celu zawiadamiania właściwych organów o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz w celu współdziałania z tymi organami w razie potrzeby.

Służba doradcza ruchu lotniczego (Air traffic advisory service). Służba zapewniana w przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą w celu zapewnienia, w miarę możliwości, separacji między statkami powietrznymi, wykonującymi loty według planów lotu IFR.

Służba informacji powietrznej (Flight information service). Służba ustanowiona w celu udzielania wskazówek i informacji, użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów.

Służba kontroli lotniska (Aerodrome control service). Służba kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego.

Służba kontroli obszaru (Area control service). Służba kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych, wykonywanych w obszarach kontrolowanych.

Służba kontroli ruchu lotniczego (Air traffic control service). Służba ustanowiona w celu:

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

Służba kontroli zbliżania (Approach control service). Służba kontroli ruchu lotniczego dla lotów kontrolowanych, przylatujących lub odlatujących statków powietrznych.

Służba ruchu lotniczego (ATS) (Air traffic service). 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).

Stacja lotnicza (RR S1.81) (Aeronautical station). Stacja naziemna ruchomej służby lotniczej. W pewnych przypadkach stacja lotnicza może być umieszczona, np. na pokładzie statku wodnego lub na platformie morskiej.

Statek powietrzny (Aircraft). Każde urządzenie, które może utrzymywać się w atmosferze pod wpływem działania powietrza innego niż działanie powietrza na powierzchnię ziemi.

Stacja zdalnego sterowania statkiem powietrznym – RPAS (Remote pilot station). Element systemu zdalnie pilotowanego statku powietrznego, zawierającego wyposażenie umożliwiające zdalne pilotowanie statkiem powietrznym.

Strefa kontrolowana lotniska (Control zone). Przestrzeń powietrzna kontrolowana, rozciągająca się od powierzchni ziemi do określonej górnej granicy.

Strefa niebezpieczna (Danger area). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której mogą odbywać się, w podanym czasie, działania niebezpieczne dla lotów statków powietrznych.

Strefa ograniczona (Restricted area). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi Państwa, w której lot statku powietrznego jest ograniczony pewnymi określonymi warunkami.

Strefa ruchu lotniskowego (Aerodrome traffic zone). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach,

ustanowiona wokół lotniska dla ochrony ruchu lotniskowego.

Strefa zakazana (Prohibited area). Przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach nad obszarami lądowymi lub wodami terytorialnymi Państwa, w której lot statku powietrznego jest zakazany.

System stacji zdalnego sterowania statkiem powietrznym – RPAS (Remotely piloted aircraft system). Zdalnie pilotowany statek powietrzny, stacja zdalnego pilotowania, wymagane łącza dowodzenia i sterowania oraz inne elementy określone w projekcie typu.

Środki psychotropowe (Psychoactive substances). Alkohol, opioidy, pochodne konopi indyjskich, środki uspokajające i preparaty hipnotyzujące, kokaina, inne stymulatory psychiczne, halucynogenne, lotne rozpuszczalniki, wyłączając kawę i tytoń.

Trasa ATS (ATS route). Określona trasa, przeznaczona do kanalizowania przepływu ruchu według potrzeb, w celu zapewnienia służb ruchu lotniczego.

Uwaga 1. — Wyrażenie „trasa ATS” jest używane do określenia odpowiednio: drogi lotniczej, trasy ze służbą doradczą, trasy kontrolowanej lub niekontrolowanej, trasy dolotu lub odlotu, itp.

Uwaga 2. — Trasa ATS jest określana za pomocą charakterystyk zawierających: oznacznik trasy ATS, kąt drogi do/od znaczących punktów nawigacyjnych (punktów drogi RNAV), odległość między znaczącymi punktami nawigacyjnymi, wymagania dotyczące meldunków i najmniejszą bezpieczną wysokość bezwzględną, określoną przez właściwą instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego.

Trasa ze służbą doradczą (Advisory route). Wyznaczona trasa, na której zapewniana jest służba doradcza ruchu lotniczego.

Warunki meteorologiczne dla lotów według wskazań przyrządów (Instrument meteorological conditions). Warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, mniejsze niż minima warunków meteorologicznych ustalonych dla lotów z widocznością.

Uwaga. — Minima warunków meteorologicznych dla lotów z widocznością podane są w rozdziale 4.

Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (Visual meteorological conditions). Warunki meteorologiczne wyrażone widzialnością, odległością od chmur i pułapem chmur, równe lub większe od ustalonych minimów.

Uwaga. — Minima warunków meteorologicznych dla lotów z widocznością podane są w rozdziale 4.

Widzialność (Visibility). Widzialność, przyjęta dla celów lotniczych, jest wartością większą niż:

- a) największa odległość, z której czarny obiekt odpowiednich rozmiarów, umieszczony w pobliżu ziemi, obserwowany na jasnym tle, może być widziany i rozpoznany,
- b) największa odległość, z której światła o wartości około 1 000 kandel mogą być widziane i zidentyfikowane na nieoświetlonym tle.

Uwaga 1. — Wyżej wymienione odległości mają różne wartości w powietrzu o określonym współczynniku tłumienia, przy czym wartość ujęta pod literą b) zmienia się wraz z oświetleniem tła, a wartość ujęta pod literą a) jest przedstawiana jako meteorologiczny zasięg optyczny (MOR).

Uwaga 2. — Definicję stosuje się do obserwacji widzialności w lokalnych regularnych i specjalnych raportach, do obserwacji przeważającej i minimalnej widzialności przedstawianej w METAR i SPECI oraz do obserwacji widzialności przy ziemi.

Widzialność przy ziemi (Ground visibility). Widzialność na lotnisku podawana przez upoważnionego obserwatora lub przez systemy automatyczne.

Widzialność w locie (Flight visibility). Widzialność do przodu z kabiny pilota podczas lotu statku powietrznego.

Właściwa władza (Appropriate authority).

- a) *W odniesieniu do lotu nad morzem pełnym:* odpowiednia władza Państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.
- b) *W odniesieniu do lotu innego niż nad morzem pełnym:* odpowiednia władza Państwa, pod którego zwierzchnictwem znajduje się terytorium, nad którym odbywa się lot.

Właściwa władza ATS (Appropriate ATS authority). Odpowiednia władza wyznaczona przez Państwo, odpowiedzialna za zapewnianie służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej.

Wykrywanie i zapobieganie. Zdolność do obserwowania, przewidywania lub wykrywania ruchu kolizyjnego lub innych zagrożeń oraz podejmowania odpowiednich działań.

Wysokość bezwzględna (Altitude). Odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od średniego poziomu morza (MSL).

Wysokość bezwzględna przejściowa (Transition altitude). Wysokość bezwzględna, na/poniżej której pozycja statku powietrznego w płaszczyźnie pionowej jest określana w odniesieniu do wysokości bezwzględnych.

Wysokość względna (Height). Odległość pionowa poziomu, punktu lub przedmiotu rozpatrywanego jako punkt, mierzona od określonego poziomu odniesienia.

Zbiór Informacji Lotniczych – AIP Polska (Aeronautical Information Publication – Poland (AIP – Poland)). Publikacja wydawana przez Państwo, zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej.

Zdalnie sterowany statek powietrzny – RPA (Remotely piloted aircraft). Bezałogowy statek powietrzny, który jest pilotowany ze stacji zdalnego pilotowania statkiem powietrznym.

Zezwolenie kontroli ruchu lotniczego (Air traffic control clearance). Upoważnienie dowódcy statku powietrznego do postępowania zgodnie z warunkami określonymi przez organ kontroli ruchu lotniczego.

Uwaga 1. — Zamiast wyrażenia „zezwolenie kontroli ruchu lotniczego” w tekście jest stosowana często, dla wygody, skrócona forma „zezwolenie”.

Uwaga 2. — 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 tej części fazy lotu, do której odnosi się zezwolenie kontroli ruchu lotniczego.

Złożony plan lotu (Filed flight plan). Plan lotu bez ewentualnych zmian, przedstawiony organowi ATS przez pilota lub jego upoważnionego przedstawiciela.

VFR. Skrót oznaczający przepisy wykonywania lotów z widocznością.

VMC. Skrót oznaczający warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością.

ROZDZIAŁ 2. STOSOWANIE PRZEPISÓW RUCHU LOTNICZEGO

2.1. Terytorialne stosowanie przepisów ruchu lotniczego

2.1.1. Gdziekolwiek mogą znajdować się statki powietrzne mające znaki przynależności państwowej i znaki rejestracyjne Umawiającego się Państwa, niniejsze przepisy stosuje się w odniesieniu do tych statków w takim zakresie, w jakim nie będą one sprzeczne z przepisami opublikowanymi przez Państwo mające jurysdykcję nad terytorium, nad którym odbywa się lot.

Uwaga. – Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego postanowiła, przyjmując Załącznik 2 w kwietniu 1948 r. i Zmianę 1 do niego w listopadzie 1951 r., że Załącznik stanowi Przepisy dotyczące lotu i manewrowania statków powietrznych w rozumieniu Artykułu 12 Konwencji, dlatego też nad otwartymi morzami przepisy te obowiązują bez wyjątku.

2.1.2. Jeżeli Umawiające się Państwo nie zawiadomi Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o braku aprobaty, uważa się, że w stosunku do statków powietrznych Państwo rejestracji zgadza się z poniższym:

Dla lotów nad tymi częściami morza pełnego, co do których Umawiające się Państwo przyjęło odpowiedzialność za zapewnienie służb ruchu lotniczego, w myśl regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej, „właściwą władzą ATS”, o której mowa w niniejszym Załączniku, jest odpowiednia instytucja wyznaczona przez Państwo odpowiedzialne za zapewnienie tych służb.

Uwaga. – Wyrażenie „regionalne porozumienie żeglugi powietrznej” odnosi się do porozumienia zatwierdzonego przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie zalecenia regionalnej Konferencji Żeglugi Powietrznej.

2.2. Stosowanie się do przepisów ruchu lotniczego

Użytkowanie statku powietrznego, zarówno w locie, jak i na polu naziemnego ruchu lotniczego, jest zgodne z przepisami ogólnymi, a ponadto gdy statek powietrzny wykonuje lot:

- a) z przepisami wykonywania lotów z widocznością, lub
- b) z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

Uwaga 1. – Informacja o służbach zapewnianych statkowi powietrznemu, wykonującemu lot zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością i z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w siedmiu klasach przestrzeni powietrznej, jest zawarta w punktach 2.6.1 i 2.6.3 Załącznika 11 ICAO.

Uwaga 2. — Dowódca statku powietrznego może wykonywać lot zgodnie z przepisami wykonywania lotu według wskazań przyrządów w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością, z własnego wyboru lub może być do tego zobowiązany przez właściwą władzę ATS.

2.3. Odpowiedzialność za stosowanie się do przepisów ruchu lotniczego

2.3.1 Odpowiedzialność dowódcy statku powietrznego

Dowódca statku powietrznego jest odpowiedzialny za użytkowanie statku powietrznego zgodnie z przepisami wykonywania lotów — bez względu na to czy pilotuje sam czy nie — z tym, że może odstąpić od tych przepisów w okolicznościach czyniących takie odstępstwo bezwzględnie koniecznym ze względów bezpieczeństwa.

2.3.2 Czynności przed lotem

Przed rozpoczęciem lotu dowódca statku powietrznego zapoznaje się ze wszystkimi dostępnymi informacjami dotyczącymi zamierzonego lotu. Czynności przed lotami, poza sąsiedztwem lotniska i przed wszystkimi lotami IFR, obejmują dokładne zapoznanie się z dostępnymi aktualnymi komunikatami pogody i prognozami, uwzględniając wymagania dotyczące paliwa oraz sposób postępowania w przypadku, gdyby lot nie mógł odbyć się zgodnie z planem.

2.4. Uprawnienia dowódcy statku powietrznego

Ostateczną decyzję w sprawach dotyczących statku powietrznego podejmuje, w ramach wykonywania powierzonych mu zadań, dowódca statku powietrznego.

2.5. Ryzyko użycia środków psychoaktywnych

Żadna osoba, której funkcja jest ściśle związana z bezpieczeństwem lotniczym (personel, od którego zależy bezpieczeństwo lotów), nie może wykonywać swej funkcji będąc pod wpływem jakichkolwiek środków psychoaktywnych, ograniczających zdolności postrzegania. Żadna z tych osób nie może podejmować ryzyka związanego z użyciem środków psychoaktywnych.

ROZDZIAŁ 3. PRZEPISY OGÓLNE

3.1. Zabezpieczenie osób i mienia

3.1.1 Niedbałe lub nierozsądne prowadzenie statku powietrznego

Statku powietrznego nie prowadzi się w sposób niedbały lub nierozważny, zagrażający życiu lub mieniu innych osób.

3.1.2 Minimalne wysokości lotu

Statek powietrzny nie wykonuje lotu nad obszarami zabudowanymi dużych miast i osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu, chyba że lot odbywa się na takiej wysokości względnej, która pozwoli w przypadku zagrożenia, na wykonanie lądowania bez niepotrzebnego narażania osób lub mienia znajdujących się na ziemi. Wymaganie to nie obowiązuje w sytuacjach koniecznych przy starcie lub lądowaniu, albo gdy właściwa władza zezwoliła na niestosowanie się do powyższego wymagania.

Uwaga. – Patrz punkt 4.6 odnośnie minimalnych wysokości względnych dla lotów VFR oraz punkt 5.1.2 odnośnie minimalnych poziomów dla lotów IFR.

3.1.3 Poziomy przelotu

Poziomy przelotu, na których ma się odbyć lot lub jego część, są wyrażane jako:

- a) poziomy lotu dla lotów na najniższym dostępnym poziomie lotu lub powyżej tego poziomu, albo odpowiednio powyżej wysokości bezwzględnej przejściowej,
- b) wysokości bezwzględne dla lotów poniżej najniższego możliwego do wykorzystania poziomu lotu, albo odpowiednio na lub poniżej wysokości bezwzględnej przejściowej.

Uwaga. — System poziomów przelotu został opisany w Procedurach Służb Żeglugi Powietrznej – Operacje statków powietrznych (Doc 8168).

3.1.4 Zrzuty i rozpylanie ze statków powietrznych

Statek powietrzny w locie niczego nie zrzuca ani nie rozpyla, chyba że czyni to zgodnie z warunkami ustalonymi przez właściwą władzę i w sposób podany w odpowiedniej informacji, radzie i/lub zezwoleniu właściwego organu służb ruchu lotniczego.

3.1.5 Holowanie

Żaden statek powietrzny lub przedmiot nie jest holowany przez statek powietrzny, chyba że odbywa się to zgodnie z wymaganiami ustalonymi przez właściwą władzę i w sposób podany w odpowiedniej informacji, radzie i/lub zezwoleniu właściwego organu służb ruchu lotniczego.

3.1.6 Skoki ze spadochronem

Skoki ze spadochronem, inne niż w niebezpieczeństwie, nie są wykonywane, chyba że odbywają się zgodnie z wymaganiami ustalonymi przez właściwą władzę i w sposób podany w odpowiedniej informacji, zaleceniu i/lub zezwoleniu właściwego organu służb ruchu lotniczego.

3.1.7 Lot akrobacyjny

Żaden statek powietrzny nie wykonuje lotu akrobacyjnego, chyba że jest on wykonywany zgodnie z wymaganiami ustalonymi przez właściwą władzę i w sposób podany w odpowiedniej informacji, radzie i/lub zezwoleniu właściwego organu służb ruchu lotniczego.

3.1.8 Loty grupowe

Statki powietrzne nie wykonują lotów w grupie, chyba że dowódcy statków powietrznych uczestniczących w locie grupowym uzgodnili to wcześniej, a loty grupowe w przestrzeni powietrznej kontrolowanej spełniają warunki ustalone przez właściwą(e) władzę(e) ATS. Warunki te określają, że:

- a) pod względem nawigacji jak i składania meldunku pozycyjnego, grupa wykonuje lot jako pojedynczy statek powietrzny,
- b) za zapewnienie separacji pomiędzy statkami powietrznymi w locie odpowiadają: dowódca statku powietrznego prowadzącego oraz dowódcy statków powietrznych prowadzonych, a zapewnienie to obejmuje okresy, w których statki powietrzne manewrują, ustalając własną separację w grupie, a także podczas formowania i rozformowywania grupy,
- c) odległość każdego statku powietrznego od prowadzącego nie przekracza wartości: podłużnej i bocznej - 1 km (0,5 NM) oraz pionowej - 30 m (100 ft).

3.1.9 Zdalnie pilotowany statek powietrzny

Operacje zdalnie sterowanego statku powietrznego będą prowadzone w taki sposób, aby zminimalizować zagrożenia dla osób, mienia i innych statków powietrznych, zgodnie z warunkami określonymi w Dodatku 4.

3.1.10 Balony wolne bezzałogowe

Lot balonu wolnego bezzałogowego jest wykonywany w taki sposób, aby nie stwarzać zagrożenia dla osób, mienia lub innych statków powietrznych oraz zgodnie z warunkami określonymi w Dodatku 5.

3.1.11 Strefy zakazane i strefy ograniczone

Statki powietrzne nie wykonują lotów w strefie zakazanej lub w strefie ograniczonej, których warunki zostały we właściwy sposób opublikowane, chyba że loty odbywają się zgodnie z warunkami ograniczenia lub za zezwoleniem Państwa, nad którego terytorium strefy te zostały ustanowione.

3.2. Zapobieganie kolizjom

Żaden z przepisów nie zwalnia dowódcy statku powietrznego z odpowiedzialności za podejmowanie działań, włączając w to manewry mające na celu uniknięcie kolizji, oparte na wskazaniach urządzeń ACAS, pokazujących najlepszy sposób jej uniknięcia.

Uwaga 1. – Ważnym elementem zapobiegania kolizjom jest zachowanie czujności na pokładzie statku powietrznego, w celu wykrywania potencjalnych kolizji, niezależnie od rodzaju lotu lub klasy przestrzeni powietrznej, w której statek powietrzny wykonuje lot i podczas poruszania się na polu ruchu naziemnego lotniska.

Uwaga 2. – Procedury operacyjne związane z użyciem ACAS, określające obowiązki dowódcy statku powietrznego, są zawarte w dokumencie PANS-OPS (Doc 8168), Tom I, Część VIII, Rozdział 3.

Uwaga 3. – Wymogi dotyczące użycia urządzeń ACAS będących na pokładzie statku powietrznego są zawarte w Załączniku 6 ICAO, Część I, Rozdział 6 oraz Części II, Rozdział 6.

3.2.1. Zbliżenie

Statek powietrzny nie zbliża się do drugiego statku powietrznego, tak by powodować niebezpieczeństwo kolizji.

3.2.2. Pierwszeństwo drogi

Dowódca statku powietrznego mający pierwszeństwo drogi utrzymuje swój kurs i prędkość.

3.2.2.1. Dowódca statku powietrznego, który na podstawie poniższych przepisów zobowiązany jest do utrzymywania się z dala od drogi innego statku powietrznego, unika przelatywania nad, pod lub przed nim, chyba że jest całkowicie przekonany, że minie go bezpiecznie, uwzględniając skutek turbulencji w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego.

3.2.2.2. *Zbliżanie się na kierunkach przeciwnych.* Jeśli dwa statki powietrzne zbliżają się do siebie na kierunkach przeciwnych lub prawie przeciwnych i grozi to niebezpieczeństwem zderzenia, dowódca każdego z nich zmienia swój kurs w prawo.

3.2.2.3. *Zbliżanie się na kierunkach zbieżnych.* Jeśli dwa statki powietrzne lecą na kierunkach zbieżnych mniej więcej na tym samym poziomie lotu, dowódca statku powietrznego, który ma inny statek powietrzny po swojej prawej stronie, daje mu pierwszeństwo drogi, jednakże:

- a) statki powietrzne o napędzie silnikowym cięższe od powietrza dają pierwszeństwo drogi sterowcom, szybowcom i balonom,
- b) sterowce dają pierwszeństwo drogi szybowcom i balonom,
- c) szybowce dają pierwszeństwo drogi balonom,
- d) statki powietrzne o napędzie silnikowym dają pierwszeństwo drogi statkom powietrznym holującym inne statki powietrzne lub przedmioty.

3.2.2.4. *Wyprzedzanie.* Statkiem powietrznym wyprzedzającym jest statek powietrzny, który zbliża się do innego statku powietrznego od tyłu, z kierunku tworzącego kąt mniejszy niż 70° z płaszczyzną symetrii statku wyprzedzanego, tj. znajduje się on w takiej pozycji względem wyprzedzanego statku, z której w nocy jego lewe i prawe światła nawigacyjne nie byłyby widoczne. Statek powietrzny wyprzedzany ma pierwszeństwo, a dowódca statku powietrznego wyprzedzającego, niezależnie od tego czy się wznosi lub zniża, czy też wykonuje lot poziomy, utrzymuje się z dala od statku wyprzedzanego, zmieniając swój kurs w prawo. Żadna kolejna zmiana we wzajemnym położeniu obu statków nie zwalnia dowódcy statku powietrznego wyprzedzającego od wyżej wymienionego obowiązku, dopóki nie minie statku wyprzedzanego i nie oddali się od niego.

3.2.2.5. *Lądowanie*

3.2.2.5.1. Dowódca statku powietrznego w locie lub poruszającego się na ziemi albo na wodzie, daje pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym lądującym lub będącym w końcowej fazie podejścia do lądowania.

3.2.2.5.2. Jeśli dwa lub więcej statków powietrznych cięższych od powietrza zbliżają się do lotniska z zamiarem lądowania, dowódca statku powietrznego znajdujący się na wyższym poziomie daje pierwszeństwo drogi statkowi powietrznemu na niższym poziomie, który nie wykorzystuje tego przepisu w celu przecięcia drogi innego statku powietrznego, który znajduje się w końcowej fazie podejścia do lądowania lub w celu wyprzedzenia tego statku powietrznego. Niemniej jednak statki powietrzne cięższe od powietrza i z napędem silnikowym dają pierwszeństwo drogi szybowcom.

3.2.2.5.3. *Lądowanie przymusowe.* Dowódca statku powietrznego wiedząc, że inny statek powietrzny zmuszony jest do lądowania, daje temu statkowi pierwszeństwo drogi.

3.2.2.6. *Start.* Dowódca statku powietrznego, kołujący na polu manewrowym lotniska daje pierwszeństwo drogi statkom powietrznym startującym lub przygotowującym się do startu.

3.2.2.7. *Ruch naziemny statków powietrznych*

3.2.2.7.1. W przypadku niebezpieczeństwa kolizji między dwoma statkami powietrznymi kołującymi na polu naziemnego ruchu lotniczego stosuje się, co następuje:

- a) gdy dwa statki powietrzne zbliżają się czołowo lub na kierunku zbliżonym do czołowego, każdy z nich zatrzymuje się, lub gdy jest to możliwe, zmienia swój kierunek w prawo tak, aby wyminąć

mogło być wykonane w odpowiedniej odległości,

- b) gdy dwa statki powietrzne znajdują się na kierunkach zbieżnych, to ten statek powietrzny, który ma drugi statek powietrzny po prawej stronie daje mu pierwszeństwo drogi,
- c) statek powietrzny, który jest wyprzedzany przez inny statek powietrzny, posiada pierwszeństwo drogi, a statek powietrzny wyprzedzający utrzymuje się w odpowiedniej odległości od statku powietrznego wyprzedzanego.

Uwaga. — Określenie statku powietrznego wyprzedzającego — patrz punkt 3.2.2.4.

3.2.2.7.2. Dowódca statku powietrznego, kołujący na polu manewrowym zatrzymuje się i oczekuje na wszystkich miejscach oczekiwania przy drodze startowej, chyba że otrzymał inne polecenie od organu kontroli lotniska.

Uwaga. – Odnośnie informacji o znakach miejsca oczekiwania przy drodze startowej i odpowiednich sygnałach patrz Załącznik 14 ICAO, tom I, punkty 5.2.10 i 5.4.2.

3.2.2.7.3. Dowódca statku powietrznego, kołujący na polu manewrowym zatrzymuje się i oczekuje przy wszystkich zapalonych poprzeczkach zatrzymania. Może rozpocząć dalsze kołowanie, gdy światła zgasną.

3.2.3. Światła, które powinny być zapalone na statkach powietrznych

Uwaga 1. - Charakterystyki świateł mających spełniać wymagania podane w punkcie 3.2.3 dla samolotów, przedstawione zostały w Załączniku 8 ICAO. Dokładne opisy świateł nawigacyjnych samolotów zawarte są w Dodatkach do części I i II Załącznika 6 ICAO. Szczegółowe dane techniczne świateł samolotów zawarte są w tomie II, część A, rozdział 4 Podręcznika o podatności technicznej statku powietrznego do lotu (Doc 9760), a dla śmigłowców w części A, rozdział 5 tego dokumentu.

Uwaga 2. – Zgodnie z punktami 3.2.3.2. c) i 3.2.3.4. a) za poruszający się statek powietrzny uważa się statek, który kołuje lub jest holowany albo jest czasowo zatrzymany podczas kołowania lub holowania.

Uwaga 3. – Odnośnie statków powietrznych na wodzie, patrz punkt 3.2.6.2.

3.2.3.1. Za wyjątkiem przypadków wymienionych w punkcie 3.2.3.5, od zachodu do wschodu słońca lub w każdym innym okresie, który może być ustanowiony przez właściwe władze, na wszystkich statkach powietrznych w locie są zapalone:

- a) światła antykolizyjne przeznaczone do zwracania uwagi na statki powietrzne, i
- b) światła nawigacyjne przeznaczone do wskazywania obserwatorowi względnego toru lotu statku powietrznego, a inne światła nie są zapalone, jeżeli mogą być pomyłone z tymi światłami.

Uwaga. – Światła przeznaczone do innych celów, takie jak reflektory do lądowania i światła kierunkowego oświetlenia płatowca, mogą być użyte dodatkowo ze światłami antykolizyjnymi, określonymi w Podręczniku o podatności technicznej statku powietrznego do lotu (Doc 9760), aby statek powietrzny był bardziej widoczny.

3.2.3.2. Z wyjątkiem przypadków wymienionych w punkcie 3.2.3.5, w okresie między zachodem a wschodem słońca na wszystkich statkach powietrznych:

- a) poruszających się na polu ruchu naziemnego lotniska, zapalone są światła nawigacyjne przeznaczone do wskazywania obserwatorowi względnego toru poruszającego się statku powietrznego, a inne światła nie są zapalone, jeżeli mogą być pomyłone z tymi światłami,
- b) znajdujących się na polu naziemnego ruchu lotniczego lotniska, z wyjątkiem stojących lub w inny sposób odpowiednio oświetlonych, zapalone są światła przeznaczone do oznaczenia krańcowych punktów konstrukcji,

- c) poruszających się na polu naziemnego ruchu lotniczego lotniska, zapalone są światła mające na celu zwrócenie uwagi na statek powietrzny, i
- d) znajdujących się na polu ruchu naziemnego z pracującymi silnikami, zapalone są światła sygnalizujące ich pracę.

Uwaga. – Jeżeli światła nawigacyjne wymienione w punkcie 3.2.3.1 b) są odpowiednio umieszczone, mogą również spełniać wymagania punktu 3.2.3.2 b). Czerwone światła antykolizyjne dostosowane do wymagań punktu 3.2.3.1 a) mogą również spełniać wymagania punktów 3.2.3.2 c) i 3.2.3.2 d), pod warunkiem, że nie spowodują oślepienia obserwatorów.

3.2.3.3. Z wyjątkiem przypadków wymienionych w punkcie 3.2.3.5, na wszystkich statkach powietrznych w locie wyposażonych w światła antykolizyjne dla spełnienia wymagań punktu 3.2.3.1 a), zapalone są takie światła również poza okresem podanym w punkcie 3.2.3.1.

3.2.3.4. Z wyjątkiem przypadków wymienionych w punkcie 3.2.3.5, na wszystkich statkach powietrznych:

- a) poruszających się na polu naziemnego ruchu lotniczego lotniska oraz wyposażonych w światła antykolizyjne spełniające wymagania punktu 3.2.3.2 c), lub
- b) na polu naziemnego ruchu lotniczego lotniska oraz wyposażonych w światła spełniające wymagania punktu 3.2.3.2 d),

zapalone są takie światła również poza okresem podanym w punkcie 3.2.3.2.

3.2.3.5. Pilot ma prawo wyłączenia lub zmniejszenia intensywności wszystkich świateł błyskowych, stosowanych zgodnie z wymaganiami punktów 3.2.3.1, 3.2.3.2, 3.2.3.3 i 3.2.3.4, jeśli powodują one lub mogą powodować:

- a) poważne utrudnienia w wykonywaniu jego obowiązków lub
- b) oślepienie obserwatorów znajdujących się na zewnątrz.

3.2.4. Symulowane loty według wskazań przyrządów

Lot w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów jest wykonywany tylko wtedy, gdy:

- a) na statku powietrznym zainstalowane są w pełni sprawne podwójne urządzenia sterownicze, oraz
- b) jedno z miejsc przy urządzeniach sterowniczych zajmuje wykwalifikowany pilot, jako pilot bezpieczeństwa dla osoby wykonującej lot w symulowanych warunkach lotu według wskazań przyrządów. Pilot bezpieczeństwa posiada odpowiednią widoczność do przodu i na każdą stronę statku powietrznego lub na statku powietrznym znajduje się kompetentny obserwator, utrzymujący łączność z pilotem bezpieczeństwa w takim miejscu, z którego pole widzenia odpowiednio uzupełnia pole widzenia pilota bezpieczeństwa.

3.2.5. Poruszanie się statku powietrznego na lotnisku i w pobliżu lotniska

Dowódca statku powietrznego, poruszającego się na lotnisku i w pobliżu lotniska, niezależnie od tego czy znajduje się w strefie ruchu lotniskowego czy też nie:

- a) obserwuje ruch lotniskowy, w celu uniknięcia kolizji,
- b) dostosowuje się do odbywającego się ruchu innych statków powietrznych lub omija strefę tego ruchu,
- c) w czasie podejścia do lądowania lub po starcie wykonuje wszystkie zakręty w lewo, chyba że otrzyma inne instrukcje,

- d) ląduje i startuje pod wiatr, chyba że bezpieczeństwo, konfiguracja drogi startowej lub względy ruchu lotniczego, uzasadniają przyjęcie korzystniejszego kierunku.

Uwaga 1. – Patrz punkt 3.6.5.1.

Uwaga 2. – W strefach ruchu lotniskowego mogą obowiązywać dodatkowe przepisy.

3.2.6. Poruszanie się statku powietrznego na wodzie

Uwaga. – Oprócz ustaleń zawartych w punkcie 3.2.6.1 niniejszego Załącznika, mogą mieć zastosowanie, w pewnych przypadkach, ustalenia zawarte w międzynarodowych przepisach w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu, opracowanych przez Międzynarodową Konferencję w sprawie „Rewizji Międzynarodowych przepisów w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu” (Londyn 1972 r.).

3.2.6.1. Jeśli jeden lub dwa statki powietrzne i statek wodny zbliżają się do siebie tak, że grozi to niebezpieczeństwem zderzenia, dowódca statku powietrznego porusza się ze szczególnym uwzględnieniem istniejących okoliczności i warunków, włącznie ze zdolnościami manewrowymi drugiego statku.

3.2.6.1.1. *Na kierunkach zbieżnych.* Dowódca statku powietrznego mający po swojej prawej stronie inny statek powietrzny lub statek wodny daje mu pierwszeństwo drogi tak, aby utrzymywać się z dala od niego.

3.2.6.1.2. *Na kierunkach przeciwnych.* Dowódca statku powietrznego, zbliżający się do innego statku powietrznego lub statku wodnego na kierunku przeciwnym lub zbliżonym do przeciwnego, zmienia swój kurs w prawo tak, aby utrzymywać się z dala od niego.

3.2.6.1.3. *Wyprzedzanie.* Statek powietrzny lub statek wodny wyprzedzany ma pierwszeństwo drogi, a statek wyprzedzający zmienia swój kurs tak, aby utrzymywać się z dala od wyprzedzanego.

3.2.6.1.4. *Lądowanie i start.* Dowódca statku powietrznego lądującego na wodzie lub startującego z wody w miarę możliwości trzyma się z dala od wszystkich statków wodnych i unika utrudniania im nawigacji.

3.2.6.2. *Światła, które mają być zapalone na statkach powietrznych znajdujących się na wodzie.*

Między zachodem a wschodem słońca lub w innym okresie między zachodem a wschodem słońca, wszystkie statki powietrzne znajdujące się na wodzie mają zapalone światła wymagane przez międzynarodowe przepisy w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu, chyba że jest to dla nich niepraktyczne. Wtedy zapalone są światła o charakterystyce i pozycji jak najbardziej zbliżonej do światel wymaganych przez międzynarodowe przepisy.

Uwaga 1. — Szczegóły dotyczące światel, jakie mają być zapalone na statkach powietrznych znajdujących się na wodzie, zawarte są w Dodatkach do części I i II Załącznika 6 ICAO.

Uwaga 2. — Międzynarodowe przepisy w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu podają, że ustalenia dotyczące światel stosuje się od zachodu do wschodu słońca. Dlatego też krótsze okresy między zachodem a wschodem słońca, ustalone zgodnie z punktem 3.2.6.2, nie mogą być stosowane w obszarach, gdzie obowiązują przepisy w sprawie zapobiegania zderzeniom na morzu, np. na pełnym morzu.

3.3. Plany lotów

3.3.1. Składanie planu lotu

3.3.1.1. Informacje dotyczące zamierzonego lotu lub jego części, które dostarczane są organom służb ruchu lotniczego, przedstawia się w postaci planu lotu.

3.3.1.2. Plan lotu jest składany przed rozpoczęciem każdego lotu:

- a) dla którego w całości lub w części ma być zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego,

- b) IFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej,
- c) VFR w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, jeżeli ma być zapewniona służba informacji powietrznej i służba alarmowa,
- d) którego trasa lub jej część przebiega w opublikowanej strefie identyfikacji obrony powietrznej, w celu ułatwienia koordynacji z właściwymi organami wojskowymi oraz uniknięcia ewentualnej potrzeby przechwytywania i dokonywania identyfikacji lub w innej części przestrzeni, dla której taki wymóg opublikowano,
- e) z przekraczaniem granicy państwowej.

Uwaga. — Wyrażenie „plan lotu” odnosi się zarówno do pełnych informacji dotyczących wszystkich szczegółów zawartych w opisie lotu, obejmujących całą trasę lub ograniczonych informacji, gdy chodzi o uzyskanie zezwolenia dla części lotu, np. dla przekroczenia drogi lotniczej, startu z kontrolowanego lotniska lub lądowania na takim lotnisku.

3.3.1.3. Plan lotu jest składany przed odlotem w biurze odpraw załóg lub przekazywany podczas lotu właściwemu organowi służb ruchu lotniczego albo do radiostacji kontroli powietrze-ziemia, chyba że zostało zawarte porozumienie dotyczące przedstawiania powtarzalnych planów lotu.

3.3.1.4. Jeżeli właściwa władza ATS nie ustaliła inaczej, plan lotu, dla którego ma być zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego lub służba doradcza ruchu lotniczego, składany jest na co najmniej 1 godzinę przed odlotem, lub jeżeli jest składany podczas lotu, to w takim czasie, który umożliwi jego odbiór przez zainteresowany organ służb ruchu lotniczego na co najmniej 10 minut przed przewidywanym przybyciem statku powietrznego do:

- a) zamierzonego punktu wejścia do obszaru kontrolowanego lub obszaru ze służbą doradczą, albo
- b) punktu przekroczenia drogi lotniczej lub trasy ze służbą doradczą.

3.3.2. Treść

Plan lotu zawiera informacje dotyczące niżej wymienionych danych:

- znak rozpoznawczy statku powietrznego,
- przepisy wykonywania lotu i rodzaj lotu,
- liczba i typ(y) statku(ów) powietrznego(nych) i kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym,
- wyposażenie,
- lotnisko odlotu (patrz Uwaga 1),
- przewidywany czas odblokowania (patrz Uwaga 2),
- prędkość(i) przelotowa(e),
- poziom(y) przelotu,
- trasa zamierzonego lotu,
- lotnisko docelowe i całkowity przewidywany czas przelotu,
- lotnisko(a) zapasowe,
- zapas paliwa,
- liczba wszystkich osób na pokładzie,
- wyposażenie na wypadek zagrożenia i dla przetrwania,
- inne informacje.

Uwaga 1. – W planach lotu przedstawianych podczas lotu, informacja podana zgodnie z tym punktem będzie wskazaniem miejsca, z którego, w razie potrzeby, może być uzyskana dodatkowa informacja dotycząca lotu.

Uwaga 2. – W planach lotu przedstawianych podczas lotu, informacja podana zgodnie z tym punktem, będzie wskazaniem czasu nad pierwszym punktem trasy, którego plan lotu dotyczy.

Uwaga 3. – Wyrażenie „lotnisko”, gdy jest użyte w planie lotu, dotyczy również miejsc innych niż lotniska, które mogą być wykorzystane przez określone rodzaje statków powietrznych, np. śmigłowce lub balony.

3.3.3. Wypełnianie planu lotu

3.3.3.1. Złożony plan lotu zawiera wszystkie informacje zgodnie z powyższym zestawieniem ujętym w punkcie 3.3.2, aż do punktu „lotnisko(a) zapasowe” włącznie, dla całej trasy podanej w planie lotu lub dla jej części.

3.3.3.2. Plan lotu zawiera dodatkowo wszystkie informacje zgodnie z zestawieniem ujętym w punkcie 3.3.2, dotyczące pozostałych punktów, jeśli mają zastosowanie.

3.3.4. Zmiany do planu lotu

Zgodnie z postanowieniami punktu 3.6.2.2 wszystkie zmiany w planie lotu na lot IFR lub na lot VFR, wykonywanego jako lot kontrolowany, zgłaszane są właściwemu organowi służb ruchu lotniczego tak szybko, jak tylko będzie to możliwe. Na inne loty VFR, znaczące zmiany w planie lotu zgłaszane są właściwemu organowi służb ruchu lotniczego, jak tylko będzie to możliwe.

Uwaga 1. – Jeżeli przedstawione przed odlotem informacje dotyczące zapasu paliwa lub liczby wszystkich osób na pokładzie nie będą ściśle w chwili odlotu, stanowią one istotne zmiany do planu lotu i jako takie muszą być zgłoszone.

Uwaga 2. – Zasady przedstawiania zmian do powtarzalnych planów lotu zawarte są w PANS-ATM (Doc 4444).

3.3.5. Zakończenie planu lotu

3.3.5.1. Jeżeli przepisy ustalone przez właściwą władzę ATS nie przewidują inaczej, meldunek o przylocie jest składany osobiście za pomocą radiotelefonu lub łącza transmisji danych, możliwie niezwłocznie po wylądowaniu, właściwemu organowi służb ruchu lotniczego na lotnisku przylotu, w przypadku każdego lotu, na który został przedstawiony plan lotu obejmujący cały lot lub pozostałą część lotu do lotniska docelowego.

3.3.5.2. Jeśli plan lotu został przedstawiony tylko dla pewnej części lotu, innej niż pozostała część lotu do miejsca przeznaczenia, gdy jest to wymagane, podawany jest odpowiedni meldunek o zakończeniu tej części lotu, zainteresowanemu organowi służb ruchu lotniczego.

3.3.5.3. Jeżeli na lotnisku przylotu nie ma organu służb ruchu lotniczego, meldunek o przylocie, jeżeli taki jest wymagany, składany jest, możliwie jak najwcześniej po wylądowaniu, najbliższemu organowi służb ruchu lotniczego, za pomocą najszybszego dostępnego środka łączności.

3.3.5.4. Jeżeli wiadomo, że urządzenia łączności na lotnisku przylotu są niewystarczające, i jeżeli nie ma innego sposobu przesłania z ziemi meldunków o przylocie, podejmowane są następujące działania. Tuż przed lądowaniem statek powietrzny, jeżeli jest to możliwe, nadaje do właściwego organu służb ruchu lotniczego depeszę odpowiadającą meldunkowi o przylocie, jeżeli taki meldunek jest wymagany. Depesza jest nadawana do stacji lotniczej obsługującej organ służb ruchu lotniczego, któremu podlega rejon informacji powietrznej, w którym statek powietrzny odbywa lot.

3.3.5.5. Meldunki o przylocie nadane przez dowódcę statku powietrznego zawierają następujące informacje:

- a) znak rozpoznawczy statku powietrznego,
- b) lotnisko odlotu,

- c) lotnisko docelowe (tylko w przypadku zmiany miejsca lądowania),
- d) lotnisko przylotu,
- e) czas przylotu.

Uwaga. – Gdy meldunek o przylocie jest wymagany, nie zastosowanie się do tego wymagania może spowodować poważne zakłócenia w działaniu służb ruchu lotniczego i znaczne wydatki związane z koniecznością niepotrzebnych akcji poszukiwania i ratownictwa.

3.4. Sygnały

3.4.1. Dowódca statku powietrznego, po zauważeniu lub odebraniu jakiegokolwiek sygnału podanego w Dodatku 1, podejmuje takie działania, jakie mogą być konieczne w związku ze znaczeniem danego sygnału.

3.4.2. Sygnały zawarte w Dodatku 1 używane są wyłącznie do celów określonych ściśle według znaczenia podanego w tym dodatku. Nie używa się żadnych innych sygnałów, które mogłyby być z nimi mylone.

3.4.3. Za przekazywanie standardowych sygnałów manewrowania do dowódcy statku powietrznego przy użyciu, w sposób czytelny i precyzyjny, sygnałów zawartych w Dodatku 1 odpowiedzialny jest koordynator ruchu naziemnego.

3.4.4. Do kierowania operacjami manewrowania statkiem powietrznym upoważnione są wyłącznie osoby odpowiednio wyszkolone i uznane za koordynatora ruchu naziemnego przez właściwą władzę.

3.4.5. Koordynator ruchu naziemnego jest ubrany w wyróżniającą się fluorescencyjną kamizelkę, która umożliwia załodze statku powietrznego zidentyfikowanie osoby ją noszącej jako odpowiedzialnej za operacje manewrowania.

3.4.6. W porze dziennej, cały personel naziemny uczestniczący w procesie operacji manewrowania statkiem powietrznym stosuje do sygnalizacji pałeczki fluoryzujące na kolorowo w świetle dziennym, tarczki lub rękawice. W porze nocnej lub w warunkach słabej widoczności stosuje się pałeczki świetlne.

3.5. Czas

3.5.1. Stosowany jest Uniwersalny Czas Skoordynowany (UTC), wyrażany w godzinach i minutach i, gdy jest to wymagane, w sekundach, 24-godzinnej doby, rozpoczynającej się o północy.

3.5.2. Weryfikacja czasu na pokładzie statku powietrznego jest wykonywana przed rozpoczęciem każdego lotu kontrolowanego.

Uwaga. — Dokładny czas uzyskuje się od organu służb ruchu lotniczego, chyba że użytkownik lub właściwa władza ATS ustaliła inaczej.

3.5.3. W przypadkach, gdy czas jest wykorzystywany przy zastosowaniu łącza transmisji danych, jest on podawany z dokładnością do 1 sekundy UTC.

3.6. Służba kontroli ruchu lotniczego

3.6.1. Zezwolenia kontroli ruchu lotniczego

3.6.1.1. Przed podjęciem lotu kontrolowanego lub części lotu jako lotu kontrolowanego, uzyskuje się zezwolenie kontroli ruchu lotniczego. O zezwolenie należy zwrócić się do organu kontroli ruchu lotniczego, przedstawiając plan lotu.

Uwaga 1. — Plan lotu może obejmować tylko część lotu, zależnie od potrzeby, opisując tę część lotu lub te manewry, które podlegają kontroli ruchu lotniczego. Zezwolenie może obejmować tylko tę część bieżącego

planu lotu, która została określona przez granicę zezwolenia lub przez określenie manewrów takich jak kołowanie, lądowanie lub start.

Uwaga 2. – Jeżeli zezwolenie kontroli ruchu lotniczego nie zadowala dowódcy statku powietrznego, może on prosić o zmianę i, w miarę możliwości, otrzymać poprawione zezwolenie.

3.6.1.2. Gdy dowódca statku powietrznego poprosi o zezwolenie wymagające pierwszeństwa to, na żądanie właściwego organu kontroli ruchu lotniczego, przedstawia uzasadnienie tej prośby.

3.6.1.3. *Możliwa zmiana zezwolenia w czasie lotu.* Jeżeli przed odlotem przewiduje się że, w zależności od zapasu paliwa i otrzymania zmiany zezwolenia podczas lotu, może być podjęta decyzja na lot do innego lotniska docelowego, to zawiadamiane są o tym właściwe organy kontroli ruchu lotniczego, wstawiając do planu lotu informację o zmienionej trasie (jeżeli jest znana) i o zmienionym miejscu docelowym.

Uwaga. – Intencją tego ustalenia jest ułatwienie zmiany zezwolenia na lot do miejsca docelowego, innego niż wskazane w planie lotu.

3.6.1.4. Dowódca statku powietrznego na lotnisku kontrolowanym, nie kołuje po polu manewrowym bez zezwolenia organu kontroli lotniska i stosuje się do wszelkich poleceń wydanych przez ten organ.

3.6.2. Stosowanie się do bieżącego planu lotu

3.6.2.1. Z wyjątkiem przypadków omówionych w punkcie 3.6.2.4, dowódca statku powietrznego stosuje się do bieżącego planu lotu lub do odpowiedniej części bieżącego planu lotu dla lotu kontrolowanego z tolerancją określoną w paragrafach 3.6.2.1.1 do 3.6.2.2, chyba że poprosił o zmianę i właściwy organ kontroli ruchu lotniczego zezwolił na nią lub też zaistnieje sytuacja nagląca, wymagająca natychmiastowego podjęcia przez dowódcę statku powietrznego odpowiedniego działania. W tym przypadku, gdy tylko będzie to możliwe, po zakończeniu akcji w sytuacji naglącej, zawiadamiany jest właściwy organ służb ruchu lotniczego o podjętym działaniu i o tym, że rozpoczęcie tej akcji nastąpiło w sytuacji naglącej.

3.6.2.1.1. Jeżeli dowódca statku powietrznego wykonując lot kontrolowany nie otrzymał upoważnienia od właściwej władzy ATS lub innych wskazówek od właściwego organu kontroli ruchu lotniczego to, w miarę możliwości:

- a) gdy znajduje się na ustalonej trasie ATS – wykonuje lot wzdłuż określonej osi tej trasy, lub
- b) gdy znajduje się na jakiegokolwiek innej trasie – wykonuje lot bezpośrednio między urządzeniami nawigacyjnymi i/lub punktami określającymi tę trasę.

3.6.2.1.2. Z uwzględnieniem wymagania podanego w punkcie 3.6.2.1.1 dowódca statku powietrznego, wykonujący lot wzdłuż odcinka trasy ATS, określonego za pomocą ogólnokierunkowych radiolatarń bardzo wysokiej częstotliwości, przechodzi na korzystanie, jako z zasadniczej pomocy nawigacyjnej, z urządzenia znajdującego się za statkiem powietrznym na urządzenie znajdujące się przed nim – w punkcie zmiany namiaru, jeżeli został taki wyznaczony albo możliwie jak najbliżej tego punktu.

3.6.2.1.3. O odchyleniach od wymagań podanych w punkcie 3.6.2.1.1, niezwłocznie zawiadamiany jest właściwy organ służb ruchu lotniczego.

3.6.2.2. *Odchylenia od bieżącego planu lotu.* W przypadku odchylenia od bieżącego planu lotu, przedstawionego dla lotu kontrolowanego należy podjąć następujące działania:

- a) *w przypadku odchylenia od linii drogi:* jeżeli statek powietrzny zejdzie z linii drogi, natychmiast zmienia kurs, aby możliwie jak najszybciej wejść ponownie na linię drogi,

- b) w przypadku odchylenia od przydzielonej przez ATC liczby Macha/wskazywanej prędkości powietrznej: właściwy organ służb ruchu lotniczego musi być o tym powiadomiony niezwłocznie,
- c) w przypadku odchylenia od liczby Macha/rzeczywistej prędkości powietrznej: jeżeli utrzymywana liczba Macha/rzeczywista prędkość powietrzna na poziomie przelotowym różni się w granicach \pm Mach 0,02 lub więcej, albo wynosi \pm 19 km/h (10 kt) rzeczywistej prędkości powietrznej albo więcej od bieżącego planu lotu, właściwy organ służb ruchu lotniczego musi być o tym powiadomiony,
- d) zmiana przewidywanego czasu przelotu: za wyjątkiem kiedy ADS-C jest aktywowany i zdalny do użytku w przestrzeni powietrznej, gdzie ADS-C jest zapewniany, jeżeli przewidywany czas przelotu nad następnym obowiązkowym punktem meldowania lub nad granicą rejonu informacji powietrznej albo nad lotniskiem docelowym, w zależności od tego, który z powyższych punktów będzie pierwszy, różni się o więcej niż 2 minuty od czasu, który został uprzednio podany służbom ruchu lotniczego lub czasu ustalonego przez właściwą władzę ATS albo ustalony na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej, załoga lotnicza musi przekazać właściwemu organowi służby ruchu lotniczego niezwłocznie.

3.6.2.2.1. W przypadku, gdy ADS-C jest zapewniany i aktywowany, organ służb ruchu lotniczego jest każdorazowo zawiadamiany automatycznie, za pomocą łącza transmisji danych, o zmianach wychodzących poza granice zawarte w kontrakcie na przesyłanie nieregularnych meldunków ADS.

3.6.2.3. *Żądanie zmiany*. Prośby o zmiany w bieżącym planie lotu zawierają informacje podane poniżej:

- a) zmiana poziomu przelotu: znak rozpoznawczy statku powietrznego, żądany nowy poziom przelotu i przelotowa liczba Macha/rzeczywista prędkość powietrzna na tym poziomie, poprawiony przewidywany czas (jeżeli ma to zastosowanie) nad punktami meldowania lub granicami następných rejonów informacji powietrznej
- b) zmiana liczby Macha/rzeczywistej prędkości powietrznej: znak rozpoznawczy statku powietrznego, żądana liczba Macha/rzeczywista prędkość powietrzna:
 - 1) *miejsce docelowe nie zmienione*: znak rozpoznawczy statku powietrznego, przepisy wykonywania lotu, opis nowej trasy lotu wraz z odpowiednimi danymi planu lotu, zaczynając od podania pozycji, znad której zmiana trasy ma nastąpić, poprawiony przewidywany czas i inne odpowiednie informacje,
 - 2) *miejsce docelowe zmienione*: znak rozpoznawczy statku powietrznego, przepisy wykonywania lotu, opis zmienionej trasy lotu do zmienionego lotniska docelowego wraz z odpowiednimi danymi planu lotu, zaczynając od pozycji, od której zmiana trasy ma nastąpić, poprawiony przewidywany czas, lotnisko(a) zapasowe i inne odpowiednie informacje.

3.6.2.4. *Pogorszenie się pogody poniżej VMC*. Jeśli okaże się, że wykonanie lotu w VMC zgodnie z bieżącym planem lotu nie będzie możliwe i gdy lot VFR wykonywany jest jako lot kontrolowany:

- a) prosi się o zmianę zezwolenia umożliwiającą statkowi powietrznemu kontynuowanie lotu w VMC do miejsca docelowego lub do lotniska zapasowego albo o opuszczenie przestrzeni powietrznej, w której wymagane jest zezwolenie kontroli ruchu lotniczego, lub
- b) jeżeli nie można uzyskać zezwolenia zgodnie z lit. a) kontynuowany jest lot w VMC i zawiadamia się właściwy organ kontroli ruchu lotniczego o podejmowanych działaniach w celu opuszczenia danej przestrzeni powietrznej lub lądowania na najbliższym dogodnym lotnisku, lub
- c) gdy lot odbywa się w strefie kontrolowanej, prosi się o zezwolenie na wykonanie lotu jako lotu specjalnego VFR, lub
- d) prosi się o zezwolenie na wykonanie lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

3.6.3. Meldunki pozycyjne

3.6.3.1. Dowódca statku powietrznego wykonujący lot kontrolowany, jeżeli nie zostanie zwolniony z tego obowiązku przez właściwą władzę ATS lub przez właściwy organ służb ruchu lotniczego, podaje temu organowi, możliwie jak najwcześniej, czas i poziom przelotu, nad każdym wyznaczonym obowiązkowym punktem meldowania wraz z innymi żądanymi informacjami. Podobnie meldunki pozycyjne podawane są w odniesieniu do dodatkowych punktów, jeżeli wymaga tego właściwy organ służb ruchu lotniczego. W przypadku braku wyznaczonych punktów meldowania, meldunki pozycyjne są nadawane w odstępach czasu określonych przez właściwą władzę ATS lub właściwy organ służb ruchu lotniczego.

3.6.3.1.1. Dowódca statku powietrznego wykonujący lot kontrolowany i przekazujący informacje o pozycji do właściwego organu służb ruchu lotniczego za pomocą łącza transmisji danych, składa foniczne meldunki pozycyjne – tylko na żądanie.

Uwaga. — Warunki i okoliczności, w których podawanie barometrycznej wysokości bezwzględnej za pomocą ADS-B lub modu C radaru wtórnego spełnia wymagania odnośnie informacji o poziomie w meldunkach pozycyjnych, podane są w PANS-ATM (Doc 4444).

3.6.4. Zakończenie kontroli

Dowódca statku powietrznego, wykonujący lot kontrolowany, w przypadku ustania konieczności zapewnienia mu służby kontroli ruchu lotniczego, niezwłocznie zawiadamia właściwy organ kontroli ruchu lotniczego o zakończeniu kontroli, z wyjątkiem przypadku lądowania na lotnisku kontrolowanym.

3.6.5. Łączność

3.6.5.1. Dowódca statku powietrznego, wykonujący lot kontrolowany, utrzymuje ciągle nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i utrzymuje łączność dwukierunkową z właściwym organem kontroli ruchu lotniczego, gdy zachodzi taka potrzeba, chyba że istnieją odmiennie przepisy właściwej władzy ATS w odniesieniu do statków powietrznych, stanowiących część ruchu lotniskowego na lotnisku kontrolowanym.

Uwaga 1. – Dla spełnienia wymagania ciągłego nasłuchu na kanale łączności powietrze-ziemia mogą być wykorzystane system SELCAL lub analogiczne automatyczne urządzenia sygnalizacyjne.

Uwaga 2. – Wymaganie utrzymywania przez statek powietrzny łączności fonicznej powietrze-ziemia pozostaje w mocy po ustanowieniu łączności łączem transmisji danych (CPDLC).

3.6.5.2. *Utrata łączności.* Jeżeli utrata łączności uniemożliwia stosowanie się do punktu 3.6.5.1, dowódca statku powietrznego stosuje się do podanych w tomie II Załącznika 10 ICAO, właściwych procedur podanych niżej, ustalonych na wypadek utraty łączności fonicznej. Dowódca statku powietrznego próbuje nawiązać łączność z właściwym organem kontroli ruchu lotniczego przy pomocy wszystkich innych dostępnych środków. Ponadto, statek powietrzny biorący udział w ruchu lotniskowym na lotnisku kontrolowanym ma obowiązek zwracać uwagę na informacje i polecenia, jakie mogą być wydawane za pomocą sygnałów wzrokowych.

3.6.5.2.1. Jeżeli lot odbywa się w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością, dowódca statku powietrznego:

- a) kontynuuje lot w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością; ląduje na najbliższym dogodnym lotnisku oraz zawiadamia o swoim przylocie właściwy organ kontroli ruchu lotniczego, za pomocą środków umożliwiających najszybsze przekazanie informacji;
- b) jeżeli zostanie uznane za wskazane, wykonuje lot IFR zgodnie z 3.6.5.2.2.

3.6.5.2.2. Jeżeli lot odbywa się w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów, lub gdy pilot podczas lotu IFR uważa za niewskazane, aby lot mógł być zakończony zgodnie z punktem 3.6.5.2.1 lit. a), dowódca statku powietrznego:

- a) jeżeli na podstawie regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej nie ustalono inaczej, w przestrzeni

powietrznej, w której radar nie jest używany do zapewniania kontroli ruchu lotniczego, utrzymuje ostatnio wyznaczoną prędkość i wyznaczony poziom lotu lub minimalną bezwzględną wysokość lotu (jeżeli jest wyższa), przez 20 minut od momentu niemożności złożenia przez statek powietrzny meldunku pozycyjnego nad obowiązkowym punktem meldowania, a następnie utrzymuje poziom lotu i prędkość zgodnie ze złożonym planem lotu;

- b) w przestrzeni powietrznej, w której radar jest używany do zapewniania kontroli ruchu lotniczego, utrzymuje ostatnio wyznaczoną prędkość i przydzielony poziom lotu lub minimalną bezwzględną wysokość lotu (jeżeli jest wyższa) przez 7 minut po czasie:
 - 1) osiągnięcia ostatniego przydzielonego poziomu lotu lub minimalnej bezwzględnej wysokości lotu, lub
 - 2) ustawienia kodu 7600 na transponderze, lub
 - 3) niezameldowania przez załogę statku powietrznego pozycji nad obowiązkowym punktem meldowania, w zależności od tego, co nastąpi później, a następnie koryguje poziom lotu i prędkość zgodnie ze złożonym planem lotu;
- c) w razie wektorowania radarowego lub skierowania przez kontrolę ruchu lotniczego do wykonania procedury z odchyleniem z zastosowaniem nawigacji obszarowej (RNAV) bez określonego limitu, wraca na trasę zgodną z bieżącym planem lotu, nie później niż w następnym znaczącym punkcie, uwzględniając mającą zastosowanie minimalną wysokość bezwzględną lotu;
- d) kontynuuje lot po trasie zgodnej z bieżącym planem lotu do właściwej, wyznaczonej pomocy nawigacyjnej lub pozycji obsługującej lotnisko docelowe i, jeżeli jest to wymagane dla zapewnienia ustalenia ujętego w lit. c), rozpoczyna oczekiwanie nad tą pomocą lub pozycją do czasu rozpoczęcia zniżania;
- e) rozpoczyna zniżanie od pomocy nawigacyjnej lub pozycji wskazanej w lit. b) dokładnie w spodziewanym czasie podejścia (ostatnio otrzymanym i potwierdzonym) lub w czasie możliwie najbardziej zbliżonym do tego czasu, lub jeżeli spodziewany czas podejścia nie został otrzymany i potwierdzony, zniżanie rozpoczyna się w przewidywanym czasie podejścia wynikającym z bieżącego planu lotu lub możliwie najbardziej zbliżonym do tego czasu;
- f) wykonuje normalne podejście według wskazań przyrządów przewidziane dla wyznaczonej pomocy lub pozycji; i
- g) wykonuje lądowanie w miarę możliwości w ciągu 30 minut od przewidywanego czasu podejścia podanego w lit. e) lub ostatnio potwierdzonego, spodziewanego czasu podejścia, przyjmując ten, który jest późniejszy.

Uwaga 1. – Zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego innym lotom w danej przestrzeni powietrznej będzie oparte na założeniu, że statek powietrzny, który utracił łączność, będzie się stosował do przepisów zawartych w punkcie 3.6.5.2.2.

Uwaga 2. – Patrz także punkt 5.1.2.

3.7. Bezprawna ingerencja

3.7.1. Statek powietrzny, który jest przedmiotem bezprawnej ingerencji, stara się zawiadomić właściwy organ ATS o tym fakcie, o istotnych okolicznościach z tym związanych i o wszystkich odchyleniach od bieżącego planu lotu, spowodowanych tymi okolicznościami, celem umożliwienia organowi ATS udzielenia pierwszeństwa działań w stosunku do tego statku powietrznego i zminimalizowania konfliktu z innymi statkami powietrznymi.

Uwaga 1. – Odpowiedzialność organów ATS w sytuacjach bezprawnej ingerencji ujęta jest w Załączniku 11 ICAO.

Uwaga 2. – Materiał przewodni dotyczący bezprawnej ingerencji i sytuacji, w której załoga statku

powietrznego nie może zawiadomić organu ATS o tym fakcie, zawarty jest w Załączniku B do niniejszego Załącznika.

Uwaga 3. – Postępowanie, jakie podejmują załogi statków powietrznych wyposażonych w SSR, ADS-B i ADS-C, gdy są poddane bezprawnej ingerencji, zawarte jest w Załączniku 11 ICAO, PANS-ATM (Doc 4444) i PANS-OPS (Doc 8168).

Uwaga 4. – Postępowanie, jakie podejmują załogi statków powietrznych wyposażonych w CPDLC, gdy są poddane bezprawnej ingerencji, zawarte jest w Załączniku 11 ICAO i PANS-ATM (Doc 4444), a materiał przewodni dotyczący tego zagadnienia ujmuje Podręcznik służb ruchu lotniczego dotyczący zastosowania łącza transmisji danych (Doc 9694).

3.7.2. Jeżeli statek powietrzny jest przedmiotem bezprawnej ingerencji, dowódca statku powietrznego podejmie próbę lądowania tak szybko jak to jest możliwe na najbliższym odpowiednim lotnisku lub na wydzielonym lotnisku określonym przez właściwą władzę, chyba że uwarunkowania na pokładzie statku powietrznego nakazują podjęcie innych działań.

Uwaga 1. – Wymogi w stosunku do władz Państwa, dotyczące statków powietrznych na lądzie, będących przedmiotem bezprawnej ingerencji, zawarte są w Załączniku 17, rozdział 5, pkt 5.2.4.

Uwaga 2. – Patrz pkt 2.4 odnośnie uprawnień dowódcy statku powietrznego.

3.8. Przechwytywanie statków powietrznych

Uwaga. – Wyraz „przechwytywanie” w niniejszym ujęciu nie obejmuje zapewnienia służby przechwytywania i eskortowania na żądanie statku powietrznego, znajdującego się w niebezpieczeństwie, podjętego zgodnie z ustaleniami zawartymi w tomach II i III Podręcznika w sprawie międzynarodowego lotniczego i morskiego poszukiwania i ratownictwa (IAMSAR) (Doc 9731).

3.8.1. Przechwytywanie cywilnego statku powietrznego odbywa się zgodnie z odpowiednimi przepisami, a także wytycznymi administracyjnymi, wydawanymi przez Umawiające się Państwo i zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, w szczególności z Artykułem 3 ppkt d), na podstawie którego Umawiające się Państwa są zobowiązane, przy ustalaniu zasad dla państwowych statków powietrznych, do zwracania należytej uwagi na bezpieczeństwo żeglugi cywilnych statków powietrznych. Stosownie do tego, opracowując odpowiednie zasady i wytyczne administracyjne, należy zwracać uwagę na postanowienia Dodatku 1, Dział 2 i Dodatku 2, Dział 1.

Uwaga. – Uznając, że właściwe wykorzystanie i zrozumienie przez cywilne i wojskowe załogi statków powietrznych na całym świecie jakichkolwiek wzrokowych sygnałów używanych w sytuacjach przechwycenia, które należy stosować tylko w ostatecznym przypadku, mają ważne znaczenie dla bezpieczeństwa wykonywania lotów. Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, przy zatwierdzaniu sygnałów wzrokowych zawartych w Dodatku 1 do niniejszego Załącznika, zwróciła się do Umawiających się Państw z prośbą, aby ich państwowe statki powietrzne ściśle przestrzegały tych sygnałów. Przechwycenia cywilnych statków powietrznych są we wszystkich przypadkach potencjalnie niebezpieczne, dlatego też Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego sformułowała specjalne zalecenia, nakładając Państwa do jednolitego ich stosowania. Omawiane specjalne zalecenia zawarte są w Załączniku A.

3.8.2. Dowódca przechwytywanego cywilnego statku powietrznego przestrzega norm zawartych w Dodatku 2, Działy 2 i 3, interpretując i odpowiadając na sygnały wzrokowe, jak podano w Dodatku 1, Dział 2.

Uwaga. – Patrz także punkty 2.1.1 i 3.4.

3.9. Minima widzialności i odległości od chmur w VMC

Minima widzialności i odległości od chmur w VMC zawarte są w tabeli 3-1.

Tabela 3-1*
Minima widzialności i odległości od chmur w VMC
(patrz punkt 4.1)

Zakres wysokości	Klasa przestrzeni powietrznej	Widzialność w locie	Odległość od chmur
Na i powyżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL	A*** B C D E F G	8 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
Poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL i powyżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1 000 ft) nad terenem – w zależności od tego, co jest wyższe	A*** B C D E F G	5 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
Na i poniżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub 300 m (1 000 ft) nad terenem – w zależności od tego, co jest wyższe	A*** B C D E	5 km	Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft)
	F G	5 km**	Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi

* Gdy względna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3 050 m (10 000 ft) AMSL, to zamiast tych wartości należy używać FL 100.

** Jeśli tak ustaliła właściwa władza ATS można wykonywać loty:

a) przy zmniejszeniu widzialności w locie do nie mniej niż 1 500 m:

- 1) z prędkościami, które w warunkach przeważającej widzialności wystarczająco zapewnią możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, w czasie wystarczającym, aby uniknąć kolizji, lub
- 2) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zazwyczaj małe, np. w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach,

b) można zezwolić na loty ŚMIGŁOWCÓW przy widzialności w locie mniejszej niż 1500 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością, przy której będzie w wystarczającym stopniu zapewniona możliwość zauważenia, we właściwym czasie, innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, w czasie wystarczającym, aby uniknąć kolizji.

*** Minima VMC w przestrzeni powietrznej klasy A są wskazówką dla pilotów i nie oznaczają zgody na loty VFR w przestrzeni klasy A.

ROZDZIAŁ 4. PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ

4.1. Z wyjątkiem lotów specjalnych VFR, loty VFR wykonywane są tak, aby statek powietrzny leciał w warunkach widzialności i w odległości od chmur, równych lub lepszych niż określone w tabeli 3–1.

4.2. Z wyjątkiem, gdy organ kontroli ruchu lotniczego udzieli zezwolenia, w lotach VFR nie wykonuje się startów ani lądowań na lotniskach znajdujących się w strefie kontrolowanej lotniska albo wchodzić do strefy ruchu lotniskowego lub do układu ruchu:

- a) gdy pułap chmur jest niższy niż 450 m (1 500 ft), lub
- b) gdy widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 5 km.

4.3. Loty VFR między zachodem a wschodem słońca lub w każdym innym okresie pomiędzy zachodem a wschodem słońca, ustalonym przez właściwą władzę ATS, wykonywane są zgodnie z warunkami ustalonymi przez tę władzę.

4.4. Jeżeli właściwa władza ATS nie ustaliła inaczej, to loty VFR nie są wykonywane:

- a) powyżej FL 200,
- b) z prędkościami zbliżonymi do prędkości dźwięku lub naddźwiękowymi.

4.5. Upoważnienie do wykonywania lotów VFR powyżej FL 290 nie jest wydawane w przestrzeniach powietrznych, gdzie minimum separacji pionowej 300 m (1 000 ft) jest stosowane powyżej FL 290.

4.6. Za wyjątkiem przypadków, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania, lub gdy zostało udzielone odpowiednie zezwolenie przez właściwą władzę, lot VFR nie jest wykonywany:

- a) nad gęstą zabudową miast lub osiedli, lub nad zgromadzeniem osób na otwartym powietrzu, na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą, znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego,
- b) gdzie indziej, niż to określono w punkcie 4.6 a), na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą.

Uwaga. – Patrz również punkt 3.1.2.

4.7. Jeżeli nie wskazano inaczej w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego lub nie określono przez właściwą władzę ATS, loty VFR w przelotach poziomych wykonywanych powyżej 900 m (3 000 ft) nad ziemią lub wodą, lub nad wyższym poziomem odniesienia określonym przez właściwą władzę ATS, są wykonywane na poziomie przelotu odpowiednim dla danego kąta drogi, zgodnie z tabelami poziomów przelotu zawartymi w Dodatku 3.

4.8. Loty VFR wykonywane są zgodnie z przepisami zawartymi w punkcie 3.6:

- a) gdy są wykonywane w przestrzeniach powietrznych klasy B, C i D,
- b) gdy stanowią część ruchu lotniskowego na lotniskach kontrolowanych, lub
- c) gdy są wykonywane jako loty specjalne VFR.

4.9. Dowódca statku powietrznego w locie VFR, wykonywanym w granicach obszarów lub do tych obszarów albo wzdłuż tras wyznaczonych przez właściwą władzę ATS, zgodnie z punktem 3.3.1.2 c) lub d), utrzymuje ciągły nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia, i gdy zachodzi taka potrzeba, zgłasza swoją pozycję organowi służb ruchu lotniczego, zapewniającemu służbę informacji powietrznej.

Uwaga. – Patrz uwagi następujące po punkcie 3.6.5.1.

4.10. Dowódca statku powietrznego, wykonujący lot zgodnie z przepisami lotu z widocznością, który zamierza przejść na lot zgodny z przepisami lotu według wskazań przyrządów:

- a) jeżeli plan lotu został złożony, podaje konieczne zmiany, jakie mają być wprowadzone do bieżącego planu lotu, lub
- b) jeżeli wymaga tego przepis punktu 3.3.1.2, przedstawia plan lotu właściwemu organowi służb ruchu lotniczego i uzyskuje zezwolenie przed rozpoczęciem lotu IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej.

ROZDZIAŁ 5. PRZEPISY WYKONYWANIA LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRYZRZĄDÓW

5.1. Przepisy dotyczące wszystkich lotów IFR

5.1.1. Wyposażenie statku powietrznego

Do wykonania lotu IFR statek powietrzny powinien być wyposażony w odpowiednie przyrządy i urządzenia nawigacyjne, które pozwolą wykonać zaplanowany lot.

5.1.2. Minimalne poziomy

Z wyjątkiem, gdy jest to konieczne dla startu lub lądowania lub z wyjątkiem, gdy właściwa władza udzieliła specjalnego zezwolenia, lot IFR jest wykonywany na poziomie, który nie znajduje się poniżej minimalnej bezwzględnej wysokości lotu ustalonej przez Państwo, nad którego terytorium odbywa się lot, lub gdy taka minimalna bezwzględna wysokość lotu nie została ustalona:

- a) nad terenem wyżynnym lub nad górami – co najmniej 600 m (2 000 ft) nad najwyższą przeszkodą, znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego,
- b) nad terenem innym niż wymieniony w lit. a) co najmniej 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą, znajdującą się w promieniu 8 km od przypuszczalnej pozycji statku powietrznego.

Uwaga 1. – Przy określaniu przypuszczalnej pozycji statku powietrznego należy uwzględnić dokładność nawigacji, jaką można osiągnąć na danym odcinku trasy, mając na uwadze dostępne urządzenia nawigacyjne na ziemi oraz na pokładzie statku powietrznego.

Uwaga 2. – Patrz również punkt 3.1.2.

5.1.3. Przejście z lotu IFR do lotu VFR

5.1.3.1. Dowódca statku powietrznego zamierzający przejść z lotu wykonywanego zgodnie z przepisami dla lotów, według wskazań przyrządów do lotu zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością, jeżeli plan lotu został przedstawiony, zawiadamia właściwy organ służb ruchu lotniczego, że lot IFR został anulowany i podaje zmiany, jakie wprowadzane są do jego bieżącego planu lotu.

5.1.3.2. Jeśli dowódca statku powietrznego, wykonujący lot zgodnie z przepisami dla lotów, według wskazań przyrządów, wykonuje lot w warunkach meteorologicznych dla lotu z widocznością lub napotyka takie warunki, nie anuluje swego lotu IFR, jeżeli nie przewiduje, że w ciągu wystarczającego odstępu czasu, lot będzie wykonywany w stabilnych warunkach meteorologicznych dla lotu z widocznością.

5.2. Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej

5.2.1. Loty IFR w przestrzeni powietrznej kontrolowanej są wykonywane zgodnie z ustaleniami zawartymi w punkcie 3.6.

5.2.2. Lot IFR wykonywany jako przelot w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, odbywa się na poziomie przelotu lub – jeżeli dowódca statku powietrznego został upoważniony do stosowania technik przelotu ze wznoszeniem – między dwoma poziomami lub powyżej poziomu wybranego:

- a) z tabel poziomów przelotu podanych w Dodatku 3, lub
- b) ze zmodyfikowanej tabeli poziomów przelotu, gdy taka została ustalona zgodnie z Dodatkiem 3, dla lotu powyżej FL 410,

z tym, że uzależnienie poziomów od kąta drogi podanych w tabeli nie obowiązuje, jeżeli w zezwoleniach kontroli ruchu lotniczego podano inaczej lub właściwa władza ATS ustaliła inaczej w Zbiorze Informacji Lotniczych.

5.3. Przepisy dotyczące wykonywania lotów IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną

5.3.1. Poziomy przelotów

Lot IFR w przelocie poziomym, wykonywany poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną, odbywa się na poziomie przelotu odpowiednim dla jego kąta drogi, jak podano:

- a) w tabelach poziomów przelotu w Dodatku 3, chyba że właściwa władza ATS ustaliła inaczej dla lotów na/poniżej 900 m (3,000 ft) nad średnim poziomem morza, lub
- b) w zmodyfikowanej tabeli poziomów przelotu, jeżeli taka jest ustalona zgodnie z Dodatkiem 3, dla lotu powyżej FL 410.

Uwaga. – Przepis ten nie wyklucza stosowania technik przelotu ze wznoszeniem, przez statki powietrzne w lotach naddźwiękowych.

5.3.2. Łączność

W locie IFR wykonywanym poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną, lecz w strefach lub do stref albo wzdłuż tras określonych przez właściwą władzę ATS zgodnie z punktem 3.3.1.2 c) lub d), utrzymywany jest nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i nawiązana, odpowiednio do potrzeb, dwukierunkowa łączność z organem służb ruchu lotniczego, zapewniającym służbę informacji powietrznej.

Uwaga. – Patrz uwaga następująca po punkcie 3.6.5.1.

5.3.3. Meldunki pozycyjne

Jeśli właściwa władza ATS wymaga, aby dowódca statku powietrznego, wykonujący lot IFR poza przestrzenią powietrzną kontrolowaną:

- przedstawił plan lotu,
- utrzymywał nasłuch na właściwym kanale łączności fonicznej powietrze-ziemia i nawiązał, odpowiednio do potrzeb, dwukierunkową łączność z organem służb ruchu lotniczego, zapewniającym służbę informacji powietrznej,

to melduje on pozycję, jak podano w punkcie 3.6.3 dla lotów kontrolowanych.

Uwaga. – Przyjmuje się, że statki powietrzne, które zamierzają korzystać ze służby doradczej ruchu lotniczego podczas lotu IFR w określonej przestrzeni powietrznej ze służbą doradczą, zastosują się do przepisów podanych w punkcie 3.6, z zastrzeżeniem, że plan lotu i ewentualne do niego zmiany nie wymagają zezwoleń i, że dwukierunkowa łączność będzie utrzymywana z organem zapewniającym służbę doradczą ruchu lotniczego.

DODATEK 1. SYGNAŁY

(Uwaga. – Patrz rozdział 3, punkt 3.4 niniejszego Załącznika)

1. SYGNAŁY NIEBEZPIECZEŃSTWA I NAGŁĄCE

Uwaga 1. – Żaden z przepisów zawartych w niniejszym Dziale nie zabrania użycia przez statek powietrzny, znajdujący się w niebezpieczeństwie, wszelkich środków będących w jego dyspozycji, w celu zwrócenia na siebie uwagi, podania swej pozycji i uzyskania pomocy.

Uwaga 2. – Szczegóły odnośnie procedur łączności dotyczących nadawania sygnałów niebezpieczeństwa i naglących, podane są w Załączniku 10 ICAO tom II rozdział 5.

Uwaga 3. – Szczegóły dotyczące wzrokowych sygnałów poszukiwania i ratownictwa, podane są w Załączniku 12 ICAO.

1.1. Sygnały niebezpieczeństwa

Przedstawione poniżej sygnały, użyte razem lub osobno oznaczają, że statkowi zagraża poważne i nieuniknione niebezpieczeństwo i potrzebna jest natychmiastowa pomoc:

- a) sygnał nadany za pomocą radiotelegrafii lub innym sygnalizacyjnym sposobem stanowiącym grupę SOS (. . . - - - . . .) w kodzie Morse'a,
- b) sygnał niebezpieczeństwa nadany za pomocą radiotelefonu, składający się z wymawianego słowa MAYDAY,
- c) depesza o niebezpieczeństwie wysłana za pomocą łącza transmisji danych, podająca intencję słowa MAYDAY,
- d) rakiety lub pociski dające czerwone światło, wystrzeliwane pojedynczo, w krótkich odstępach czasu,
- e) rakiety oświetlające na spadochronach, dające czerwone światło.

Uwaga. – Artykuł 41 Regulaminu radiokomunikacyjnego ITU (poz. 3268, 3270 i 3271) podaje informacje o sygnałach dla uruchomienia automatycznych systemów alarmowych radiotelegraficznych i radiotelefonicznych.

3268 Radiotelegraficzny sygnał alarmowy składa się z dwunastu kreszek nadanych w czasie 1 minuty, przy czym czas trwania jednej kreski wynosi 4 sekundy, a przerwy między dwoma kolejnymi kreskami – 1 sekundę. Sygnał może być nadawany ręcznie, lecz zaleca się, aby był nadawany za pomocą urządzenia automatycznego.

3270 Radiotelefoniczny sygnał alarmowy składa się z dwóch tonów o zasadniczo sinusoidalnych częstotliwościach akustycznych, nadawanych na przemian. Jeden ton ma częstotliwość 2200 Hz, a drugi – 1300 Hz, przy czym czas trwania każdego tonu wynosi 250 milisekund.

3271 Radiotelefoniczny sygnał alarmowy, gdy wytwarzany jest w sposób automatyczny, jest nadawany w sposób ciągły przez co najmniej 30 sekund, lecz nie dłużej niż 1 minutę. Jeśli wytwarzany jest innymi sposobami, jest nadawany, w miarę możliwości, w sposób ciągły w czasie około 1 minuty.

1.2. Sygnały naglące

1.2.1 Sygnały podane niżej, użyte razem lub oddzielnie, oznaczają, że dowódca statku powietrznego zawiadamia o trudnościach, które zmuszają go do lądowania, lecz nie powodują potrzeby udzielenia mu natychmiastowej pomocy:

- a) powtarzane włączanie i wyłączanie reflektorów do lądowania, lub
- b) powtarzane włączanie i wyłączanie świateł nawigacyjnych w taki sposób, aby odróżniały się od normalnych świateł nawigacyjnych błyskowych.

1.2.2 Niżej podane sygnały, użyte razem lub oddzielnie, oznaczają, że dowódca statku powietrznego ma do zakomunikowania bardzo pilną wiadomość, dotyczącą bezpieczeństwa statku wodnego, statku

powietrznego lub innego pojazdu albo osoby znajdującej się na pokładzie lub w polu widzenia:

- a) sygnał nadawany przy pomocy radiotelegrafii lub innym sposobem sygnalizacyjnym, składający się z grupy XXX,
- b) sygnał nadawany za pomocą radiotelefonu, składający się ze słów PAN, PAN,
- c) depesza nagląca wysłana za pomocą łącza transmisji danych, podająca znaczenie słów PAN, PAN.

2. SYGNAŁY STOSOWANE W PRZYPADKU PRZECHWYTYWANIA

2.1. Sygnały podawane przez przechwytyjący statek powietrzny i odpowiedzi na nie przechwytywanego statku powietrznego:

Pozycja	Sygnały PRZECHWYTUJĄCEGO statku powietrznego	Znaczenie	Odpowiedzi PRZECHWYTYWANEGO statku powietrznego	Znaczenie
1	<p>DZIEŃ lub NOC - przechylenie statku powietrznego i migotanie światłami nawigacyjnymi w nieregularnych odstępach czasu (i światłami lądowania w przypadku śmigłowca) z przodu i nieco wyżej, z lewej strony przechwytywanego statku powietrznego (lub z prawej strony, jeżeli przechwytywanym statkiem powietrznym jest śmigłowiec). Po potwierdzeniu zrozumienia sygnału, wykonanie powolnego poziomego zakrętu w lewo (lub w prawo w przypadku śmigłowca), na pożądaną kurs.</p> <p><i>Uwaga 1. – Warunki meteorologiczne lub terenowe mogą wymagać, aby przechwytyjący statek powietrzny zmienił pozycję i kierunek zakrętu podany w punkcie 1.</i></p> <p><i>Uwaga 2. – Jeśli przechwytywany statek powietrzny nie jest w stanie nadążyć za przechwytyjącym statkiem powietrznym, ten ostatni powinien wykonać kilka manewrów z dwoma zakrętami po 180° i przechylać statkiem powietrznym za każdym razem, gdy przelatuje obok przechwytywanego statku powietrznego.</i></p>	<p>Jesteś przechwycony. Leć za mną.</p>	<p>DZIEŃ lub NOC – przechylenie statku powietrznego, migotanie światłami nawigacyjnymi (pozycyjnymi) w nieregularnych odstępach czasu i lot za przechwytyjącym statkiem powietrznym.</p> <p><i>Uwaga. – Wymagane dodatkowe czynności, które powinien podjąć przechwytywany statek powietrzny podane są w rozdziale 3, punkt 3.8.</i></p>	<p>Zrozumiałem, wykonam.</p>
2	<p>DZIEŃ lub NOC – energiczny manewr oddalania się od przechwytywanego statku powietrznego przez wykonanie zakrętu o 90° (lub więcej) z równoczesnym zwiększeniem wysokości, bez przecinania linii lotu przechwytywanego statku powietrznego.</p>	<p>Możesz kontynuować lot.</p>	<p>DZIEŃ lub NOC – przechylenie statku powietrznego.</p>	<p>Zrozumiałem, wykonam.</p>
3	<p>DZIEŃ lub NOC - wypuszczenie podwozia (jeżeli jest to możliwe), włączenie świateł lądowania i przelot nad drogą startową w użyciu, lub jeżeli przechwytywanym statkiem powietrznym jest śmigłowiec, przelot nad polem wzlotów śmigłowców. W przypadku śmigłowców, przechwytyjący śmigłowiec wykonuje podejście do lądowania z przejściem do zawisu w pobliżu pola wzlotów.</p>	<p>Ląduj na tym lotnisku.</p>	<p>DZIEŃ lub NOC - wypuszczenie podwozia (jeżeli jest to możliwe), włączenie świateł lądowania i lot za przechwytyjącym statkiem powietrznym i, jeżeli po przelocie drogi startowej, która jest w użyciu, lub pola wzlotów śmigłowców, lądowanie uważa się za bezpieczne, rozpoczęcie lądowania.</p>	<p>Zrozumiałem, wykonam.</p>

2.2 Sygnały podawane przez przechwytywany statek powietrzny i odpowiedzi na nie przechwytyującego statku powietrznego:

Pozycja	Sygnały PRZECHWYTYWANEGO statku powietrznego	Znaczenie	Odpowiedzi PRZECHWYTYJĄCEGO statku powietrznego	Znaczenie
4	DZIEŃ lub NOC – schowanie podwozia (jeżeli jest to możliwe) i migotanie światłami lądowania przy przelocie drogi startowej, którą należy wykorzystać lub pola wzlotów śmigłowców, na wysokości powyżej 300 m (1 000 ft), lecz nie wyżej niż 600 m (2 000 ft) (dla śmigłowców na wysokości większej niż 50 m (170 ft), lecz nie wyżej niż 100 m (330 ft)) nad poziomem lotniska i kontynuowanie krążenia nad drogą startową lub polem wzlotów śmigłowców. Jeżeli migotanie światłami do lądowania nie jest możliwe, migotać innymi dostępnymi światłami.	Wyznaczone lotnisko nie jest odpowiednie.	DZIEŃ lub NOC – jeżeli jest wymagane, aby przechwytywany statek powietrzny leciał za przechwytyującym statkiem powietrznym do lotniska zapasowego, to przechwytyujący statek powietrzny chowa swoje podwozie i stosuje sygnały wymienione w punkcie 1, przeznaczone dla przechwytywanego statku powietrznego. Jeżeli zdecydowano zwolnić przechwytywany statek powietrzny, przechwytyujący statek powietrzny stosuje sygnały z punktu 2, przeznaczone dla przechwytyującego statku powietrznego.	Zrozumiałem, leć za mną. Zrozumiałem, możesz kontynuować lot.
5	DZIEŃ lub NOC – regularne zapalenie i gaszenie wszystkich dostępnych światel, w taki sposób, aby odróżnić je od światel błyskowych.	Nie mogę wykonać.	DZIEŃ lub NOC – użycie sygnałów wymienionych w punkcie 2, przeznaczonych dla przechwytyującego statku powietrznego.	Zrozumiałem.
6	DZIEŃ lub NOC - nieregularne migotanie wszystkimi dostępnymi światłami.	Jestem w niebezpieczeństwie.	DZIEŃ lub NOC – użycie sygnałów wymienionych w punkcie 2, przeznaczonych dla przechwytyującego statku powietrznego.	Zrozumiałem.

3. SYGNAŁY WZROKOWE STOSOWANE DO OSTRZEGANIA NIEUPOWAŻNIONEGO STATKU POWIETRZNEGO, LECĄCEGO W STREFIE OGRANICZONEJ, ZAKAZANEJ LUB NIEBEZPIECZNEJ ALBO WLATUJĄCEGO DO TAKICH STREF

W dzień i w nocy - seria pocisków wystrzeliwanych z ziemi co 10 sekund, z których każdy, dając przy wybuchu czerwone i zielone światła lub gwiazdy, będzie wskazywał nieupoważnionemu statkowi powietrznemu, że leci w strefie ograniczonej, zakazanej lub niebezpiecznej albo wlatuje do takich stref i, że powinien podjąć działania konieczne w danej sytuacji.

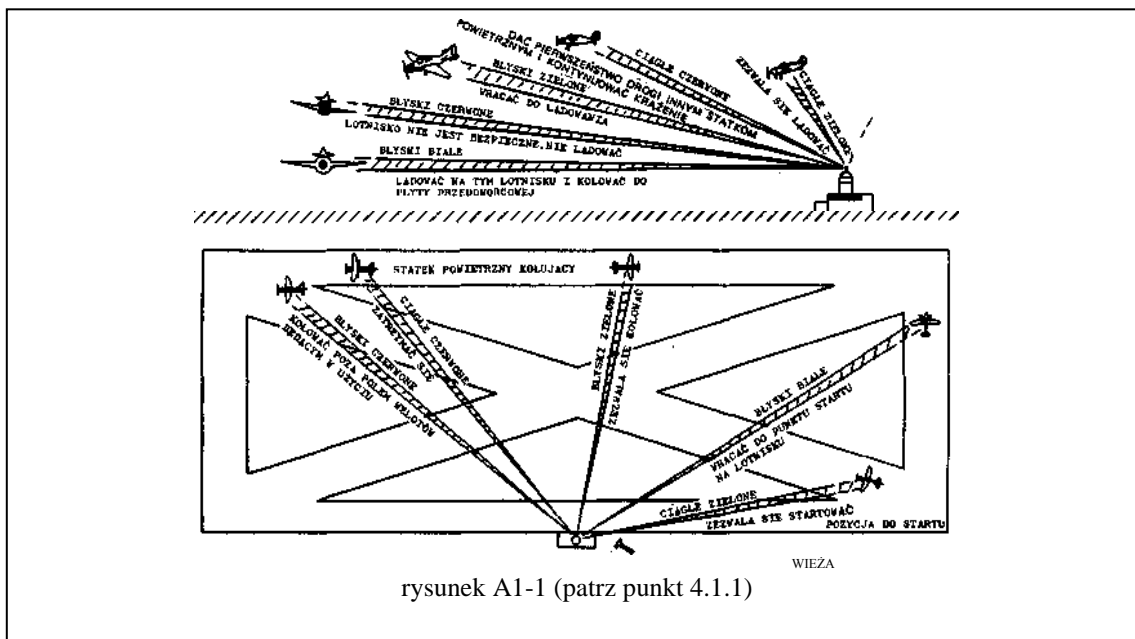
4. SYGNAŁY DLA RUCHU LOTNISKOWEGO

4.1. Sygnały świetlne i pirotechniczne

4.1.1. Instrukcje

Światło	Z kontroli lotniska do:		
	statku powietrznego w locie	statku powietrznego na ziemi	
Skierowane w kierunku zainteresowanego statku powietrznego (patrz rys. 1.1.1)	Ciągłe zielone	Zezwala się lądować	Zezwala się startować
	Ciągłe czerwone	Dać pierwszeństwo drogi innym statkom powietrznym i kontynuować krążenie	Zatrzymać się
	Seria błysków zielonych	Wracać do lądowania *)	Zezwala się kołować
	Seria błysków czerwonych	Lotnisko nie jest bezpieczne, nie lądować	Kołować poza polem wzlotów będącym w użyciu
	Seria błysków białych	Lądować na tym lotnisku i kołować do płyty postojowej *)	Wracać do punktu wyjściowego na lotnisku
Czerwone pirotechniczne	Bez względu na jakiegokolwiek poprzednie instrukcje, na razie nie lądować		

*) Zezwolenia na lądowanie i kołowanie będą podane w odpowiednim czasie



4.1.2. Potwierdzenie przez statek powietrzny

a) *W locie:*

1) przy świetle dziennym:

- przez przechylenie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło,

Uwaga. – Tego sygnału nie należy spodziewać się „po trzecim zakręcie” i „na prostej przy podejściu”;

2) w ciemnościach:

- przez dwukrotne błysnięcie światłami lądowania statku powietrznego, lub gdy nie jest on w nie wyposażony, przez dwukrotne włączanie i wyłączenie światel nawigacyjnych,
- b) *Na ziemi:*
- 1) przy świetle dziennym:
 - przez poruszanie lotek lub steru kierunku,
 - 2) w ciemnościach:
 - przez dwukrotne błysnięcie światłami lądowania statku powietrznego, lub gdy nie jest on w nie wyposażony, przez dwukrotne włączanie i wyłączenie światel nawigacyjnych.

4.2. Wzrokowe sygnały na ziemi

Uwaga. – Szczegóły dotyczące wzrokowych pomocy naziemnych są podane w Załączniku 14 ICAO.

4.2.1. Zakaz lądowania

Pozioma kwadratowa czerwona tarcza z żółtymi pasami przekątnymi (rys. A1-2), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że lądowanie jest zabronione, i że zakaz ten może ulec przedłużeniu.



Rysunek A1-2

4.2.2. Konieczna szczególna ostrożność podczas podejścia lub lądowania

Pozioma kwadratowa czerwona tarcza z jednym żółtym przekątnym pasem (rys. A1-3), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że na skutek złego stanu pola manewrowego lub jakiegokolwiek innej przyczyny, należy zachować szczególną ostrożność w czasie podejścia do lądowania lub lądowania.



Rysunek A1-3

4.2.3. Użytkowanie dróg startowych i dróg kołowania

4.2.3.1. Pozioma biała tarcza w kształcie dwóch krążków połączonych poprzeczką (rys. A1-4), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że statki powietrzne lądują, startują i kołują tylko na drogach startowych i drogach kołowania.



Rysunek A1-4

4.2.3.2. Taka sama biała tarcza (jak w punkcie 4.2.3.1) w kształcie dwóch krążków połączonych poprzeczką, lecz z czarnymi pasami umieszczonymi na obu krążkach prostopadle do poprzeczki (rys. A1-5), wyłożona na polu sygnałowym, oznacza, że statki powietrzne lądują i startują tylko na drogach startowych, lecz inne manewry nie muszą odbywać się tylko na drogach startowych i drogach kołowania.



Rysunek A1-5

4.2.4. Zamknięte drogi startowe lub drogi kołowania

Krzyże w jednym kontrastującym kolorze, najlepiej białym lub żółtym (rys. A1-6), wyłożone poziomo na drogach startowych, drogach kołowania lub ich częściach, wskazują powierzchnię nie nadającą się dla ruchu statków powietrznych.



Rysunek A1-6

4.2.5. Kierunki lądowania lub startu

4.2.5.1. Pozioma biała lub pomarańczowa litera T (rys. A1-7) wskazuje kierunek, jaki wykorzystują statki powietrzne do lądowania lub startu, które wykonywane są równoległe do trzonu litery T w kierunku ramienia poprzecznego.

Uwaga. – Jeśli litera T jest używana w nocy, jest oświetlona lub wytyczona białymi światłami.



Rysunek A1-7

4.2.5.2. Liczba składająca się z dwóch cyfr (rys. A1-8), wystawiona pionowo na/w pobliżu wieży kontroli lotniska, podaje statkowi powietrznemu znajdującemu się na polu manewrowym, kierunek startu wyrażony w dziesiątkach stopni busoli magnetycznej, zaokrąglonych do najbliższej dziesiątki.



Rysunek A1-8

4.2.6. Prawostronny kierunek ruchu

Wyłożona na polu sygnałowym lub poziomo na końcu drogi startowej albo pasa będącego w użyciu, strzała koloru jaskrawego wskazująca w prawo (rys. A1-9) - oznacza, że zakręty przed lądowaniem i po starcie są wykonywane w prawo.



Rysunek A1-9

4.2.7. Biuro odpraw załóg

Litera „C” w kolorze czarnym umieszczona pionowo na żółtym tle (rys. A1-10), wskazuje miejsce, w którym znajduje się biuro odpraw załóg.



Rysunek A1-10

4.2.8. Wykonywane są loty szybowców

Podwójny biały krzyż umieszczony poziomo (rys. A1-11) na polu sygnałowym, wskazuje, że lotnisko używane jest przez szybowce, i że w danej chwili odbywają się na nim loty szybowców.



Rysunek A1-11

5. SYGNAŁY MANEWROWANIA

5.1. Od koordynatora ruchu naziemnego do statku powietrznego

Uwaga 1. – Sygnały te przeznaczone są do stosowania przez koordynatora ruchu naziemnego, w razie potrzeby z oświetlonymi rękami dla ułatwienia pilotowi ich widzenia, gdy znajduje się zwrócony twarzą do statku powietrznego:

- a) po lewej stronie statku powietrznego, gdzie jest najlepiej widziany przez pilota – w przypadku statków powietrznych o skrzydłach stałych, i
- b) w miejscu, w którym jest najlepiej widziany przez pilota – w przypadku śmigłowców.

Uwaga 2. – Znaczenie poszczególnych sygnałów pozostaje zawsze to samo, bez względu na to, czy koordynator ruchu naziemnego będzie używał tarczki, paleczek świetlnych czy latarek elektrycznych.

Uwaga 3. – Dla koordynatora ruchu naziemnego zwróconego twarzą do statku powietrznego, silniki są ponumerowane od prawej do lewej (tj. silnikiem nr 1 jest silnik lewy zewnętrzny).

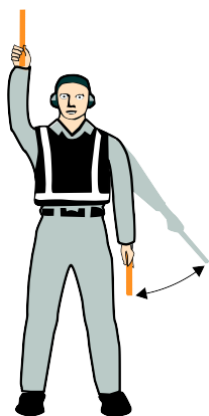
Uwaga 4. – Sygnały oznaczone gwiazdką (*) są przeznaczone dla śmigłowców będących w zawisie.

Uwaga 5. – Pojęcie „paleczki” może także oznaczać tarczki fluoryzujące na kolorowo w świetle dziennym lub rękawice (tylko w ciągu dnia).

Uwaga 6. – Pojęcie „koordynator ruchu naziemnego” może także oznaczać marshallera.

Przed użyciem następujących sygnałów, koordynator ruchu naziemnego upewnia się, że otoczenie, w którym statek powietrzny ma być prowadzony, jest wolne od obiektów, z którymi statek powietrzny, stosując się do punktu 3.4.1, mógłby się zderzyć.

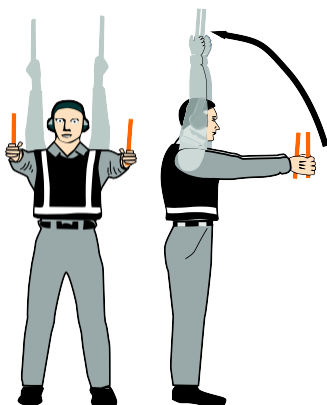
Uwaga. – Wiele statków powietrznych jest tak zbudowanych, że tor końcówek skrzydeł, silników i innych wystających części, podczas manewrowania statku powietrznego, nie zawsze może być wzrokowo kontrolowany z kabiny załogi.



1. Skrzydłowy/kierujący

Podnieść prawą rękę nad głowę z paleczką skierowaną do góry; poruszać skierowaną w dół paleczką trzymaną w lewej ręce w kierunku ciała.

Uwaga. – Za pomocą tego sygnału osoba znajdująca się przy końcu skrzydła statku powietrznego informuje pilota / marshallera / operatora operacji wypychania, że ruch statku powietrznego do/z pozycji parkingowej może odbywać się bez przeszkód.



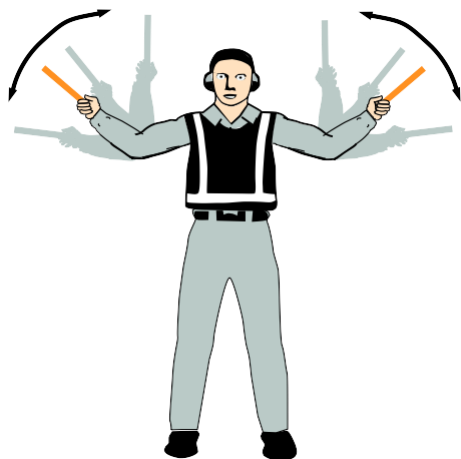
2. Wskazanie stanowiska postojowego

Podnieść ręce w pełni wyprostowane nad głowę z paleczkami skierowanymi do góry.



3. Kieruj się do następnego koordynatora ruchu naziemnego lub w kierunku podanym przez wieżę/kontrolę naziemną

Skierować obydwie ręce do góry, opuścić i wyciągnąć ręce przed siebie, palczkami wskazując kierunek do następnego koordynatora ruchu naziemnego lub strefy kołowania.




5. Poruszaj się do przodu

Zgiąć rozciągnięte ręce w łokciach i poruszać palczkami do góry i na dół od wysokości klatki piersiowej do wysokości głowy.



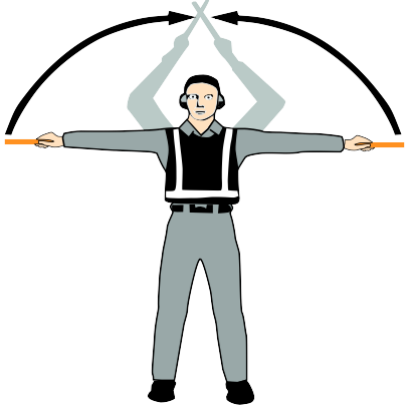
4. a) Skręć w lewo (z punktu widzenia pilota)

Prawa ręka z pałeczką ułożoną pod kątem 90 stopni do tułowia, lewą ręką wykonywać sygnał „poruszaj się do przodu”. Tempo pokazywania sygnału wskazuje pilotowi szybkość zakrętu statku powietrznego.




5. b) Skręć w prawo (z punktu widzenia pilota)

Lewa ręka z pałeczką ułożona pod kątem 90 stopni do tułowia, prawą ręką wykonywać sygnał „poruszaj się do przodu”. Tempo pokazywania sygnału wskazuje pilotowi szybkość zakrętu statku powietrznego.



6. a) Zatrzymanie zwykłe

W pełni rozciągnąć ręce z pałeczkami pod kątem 90 stopni do tułowia i powoli podnieść je nad głowę, aż do skrzyżowania pałeczek.

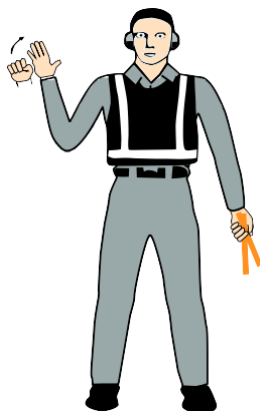


6. b) Zatrzymanie awaryjne

Szybko wyprostować ręce z pałeczkami nad głowę, krzyżując pałeczki.

**7. a) Włącz hamulec**

Podnieść rękę z otwartą dłonią trochę powyżej wysokości barku. Utrzymując kontakt wzrokowy z załogą statku powietrznego, zaciśnąć pięść. **Nie ruszać** aż do momentu otrzymania potwierdzenia (kciuk skierowany do góry) od załogi statku powietrznego.

**7. b) Zwolnij hamulec**

Podnieść rękę z zaciśniętą pięścią trochę powyżej wysokości barku. Utrzymując kontakt wzrokowy z załogą statku powietrznego, otworzyć dłoń. **Nie ruszać** aż do momentu otrzymania potwierdzenia (kciuk skierowany do góry) od załogi statku powietrznego.

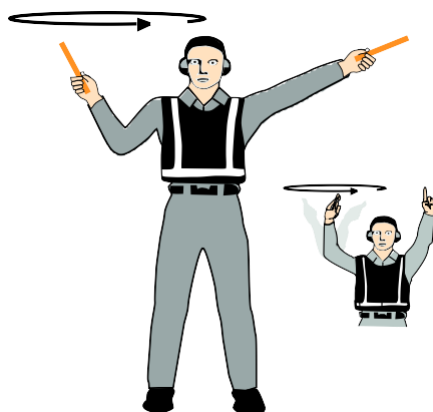
**8. a) Podstawki podłożone**

Z rękoma z palcami w pełni wyprostowanymi nad głową przesunąć palcami do siebie aż do ich zetknięcia. **Zaczekać** na potwierdzenie od załogi statku powietrznego.



8. b) Podstawki usunięte

Z rękoma z pałeczkami w pełni wyprostowanymi nad głową odsunąć pałeczki od siebie. **Nie usuwać** podstawek bez potwierdzenia od załogi statku powietrznego.



9. Uruchomić silnik(i)

Podnieść prawą rękę do poziomu głowy z pałeczką skierowaną do góry i rozpocząć ruch okrężny dłonią. Jednocześnie lewą ręką podniesioną ponad poziom głowy wskazać silnik do uruchomienia.



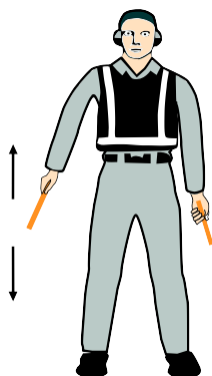
10. Wyłączyć silnik(i)

Wyciągnąć rękę z pałeczką przed siebie na poziomie barku, podnieść rękę z pałeczką do szczytu lewego barku i przesunąć pałeczkę do szczytu prawego barku „odcinającym” ruchem przez gardło.



11. Zmniejsz prędkość

Poruszać wyprostowanymi rękoma w dół, wykonując gest „przyklepywania”, poruszając palczkami w górę i w dół od talii do kolan.



12. Zmniejsz obroty silnika(ów) po stronie wskazywane

Ręce opuszczone, pałeczki zwrócone do ziemi, *lewą* lub *prawą* pałeczką poruszać w górę i w dół, w celu wskazania, że liczba obrotów *lewego(ych)* lub *prawego(ych)* silnika(ów) powinna być zmniejszona.

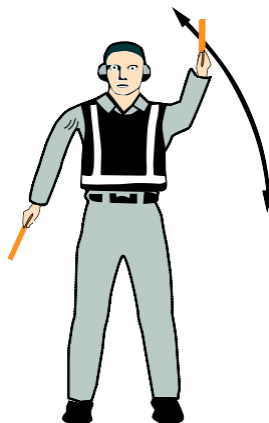


13. Cofaj się

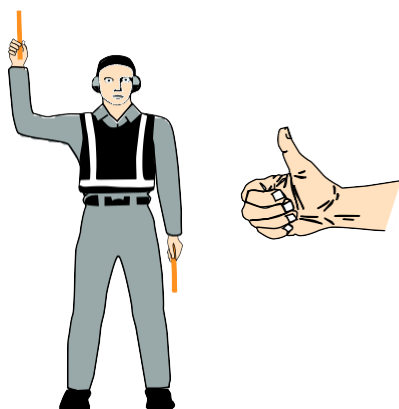
Ręce przed sobą na wysokości talii i poruszać nimi okrężnymi ruchami do przodu. W celu zatrzymania cofania użyć sygnałów 6 a) lub 6 b).

**14. a) Zakręty w czasie cofania (ogon w prawo)**

Lewa ręka skierowana w dół, prawą ręką poruszać z położenia pionowego nad głową do położenia poziomego z przodu.

**14. b) Zakręty w czasie cofania (ogon w lewo)**

Prawa ręka skierowana w dół, lewą ręką poruszać z położenia pionowego nad głową do położenia poziomego z przodu.

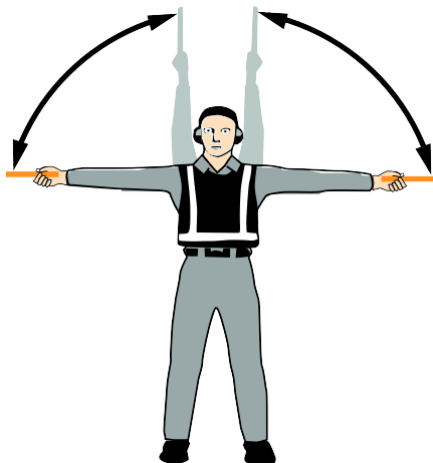
**15. Potwierdzenie/Wszystko w porządku**

Podnieść prawą rękę do poziomu głowy z palczką skierowaną do góry lub pokazać dłoń z kciukiem wyprostowanym do góry, lewa ręka pozostaje wzdłuż ciała przy kolanie.

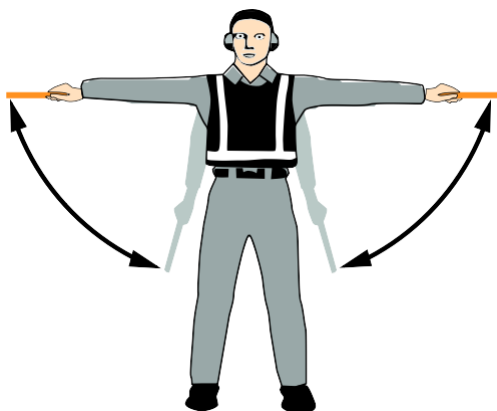
Uwaga. — Sygnał ten jest stosowany także jako sygnał łączności technicznej/obsługi.

**16. Zawis***

Ręce z pałeczkami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków.

**17. Wejść wyżej***

Ręce z pałeczkami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków, z dłońmi obróconymi do góry, wykonują ruchy do góry. Tempo ruchu rąk wskazuje szybkość wznoszenia.

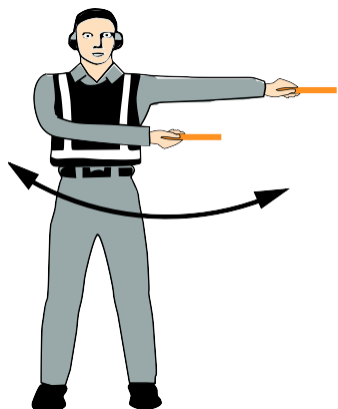
**18. Zejść niżej***

Ręce z pałeczkami w pełni rozciągnięte pod kątem 90 stopni do boków, z dłońmi obróconymi do dołu, wykonują ruchy do dołu. Tempo ruchu rąk wskazuje szybkość zniżania.



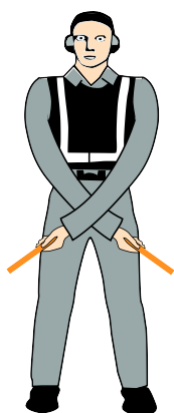
19. a) Leć poziomo w lewo (z punktu widzenia pilota)*

Rozciągnąć rękę poziomo w prawo pod kątem 90 stopni do ciała. Szerokim ruchem poruszać drugim ramieniem w tym samym kierunku.



19. b) Leć poziomo w prawo (z punktu widzenia pilota)*

Rozciągnąć rękę poziomo w lewo pod kątem 90 stopni do ciała. Szerokim ruchem poruszać drugim ramieniem w tym samym kierunku.



20. Ląduj*

Skrzyżować ręce z palcami skierowanymi w dół z przodu ciała.

**21. Utrzymuj pozycję/czekaj**

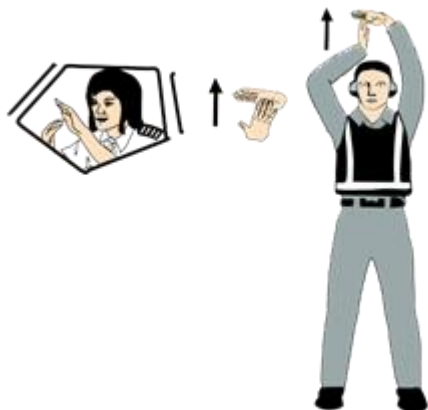
W pełni wyprostuj ręce z pałeczkami skierowanymi w dół pod kątem 45 stopni do boków. Utrzymuj pozycję, aż statek powietrzny otrzyma zezwolenie na następny manewr.

**22. Odprawienie statku powietrznego**

Wykonać standardowy gest salutowania prawą ręką i/lub pałeczką w celu odprawienia statku powietrznego. Zachowaj kontakt wzrokowy z załogą statku powietrznego aż do momentu rozpoczęcia kołowania przez statek powietrzny.

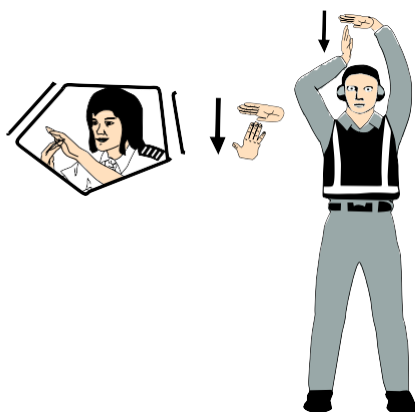
**23. Nie dotykaj urządzeń kontrolnych (sygnal łączności technicznej/obsługi)**

Wyprostować w pełni prawą rękę nad głowę i zacisnąć pięść lub trzymać pałeczkę w pozycji poziomej, lewe ramię pozostaje opuszczone wzdłuż ciała, przy kolanie.



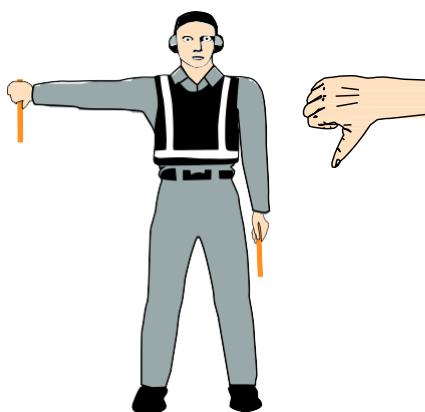
24. Podłącz naziemne zasilanie (sygnał łączności technicznej obsługi)

Trzymać ręce w pełni wyprostowane nad głową, otworzyć lewą dłoń i trzymać poziomo. Dotknąć końcami palców prawej dłoni otwartej lewej dłoni (kształtując literę „T”). W nocy, do ukształtowania litery „T” nad głową można stosować także pałeczki świetlne.



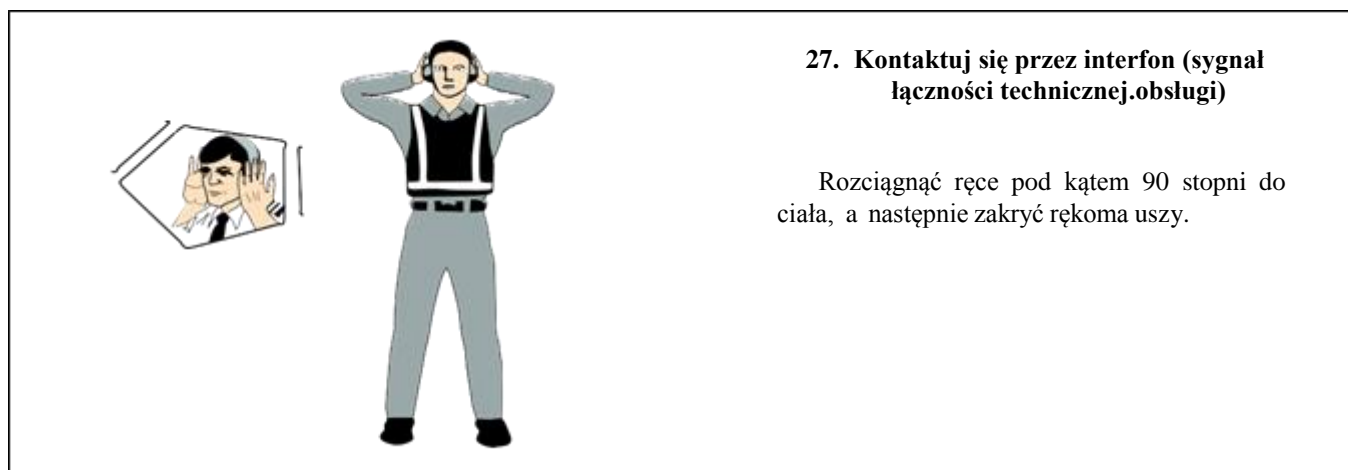
25. Odłącz zasilanie (sygnał łączności technicznej obsługi)

Trzymać ręce w pełni wyprostowane nad głową, dotykając końcami palców prawej dłoni otwartej lewej dłoni (kształtując literę „T”). Następnie odsunąć prawą dłoń od lewej. **Nie odłączać** zasilania, aż do momentu otrzymania potwierdzenia od załogi statku powietrznego. W nocy, do ukształtowania litery „T” nad głową można stosować także pałeczki świetlne.



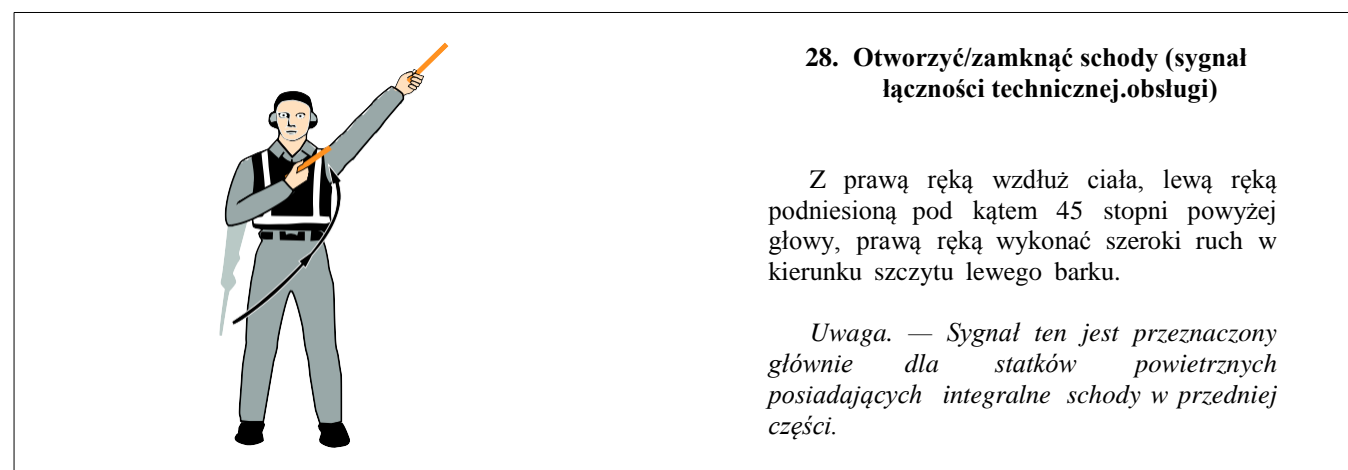
26. Odpowiedź negatywna (sygnał łączności technicznej obsługi)

Trzymać prawą rękę rozciągniętą pod kątem 90 stopni od barku i skierować pałeczkę w dół do ziemi lub wskazać kciukiem do dołu, lewa ręka pozostaje wzdłuż ciała przy kolanie.



27. Kontaktuj się przez interfon (sygnał łączności technicznej obsługi)

Rozciągnąć ręce pod kątem 90 stopni do ciała, a następnie zakryć rękoma uszy.



28. Otworzyć/zamknąć schody (sygnał łączności technicznej obsługi)

Z prawą ręką wzdłuż ciała, lewą ręką podniesioną pod kątem 45 stopni powyżej głowy, prawą ręką wykonać szeroki ruch w kierunku szczytu lewego barku.

Uwaga. — Sygnał ten jest przeznaczony głównie dla statków powietrznych posiadających integralne schody w przedniej części.

5.2. Od pilota statku powietrznego do koordynatora ruchu naziemnego

Uwaga 1. – Sygnały te przeznaczone są do stosowania przez pilota znajdującego się w kabinie. Sygnały wykonuje on rękami, dobrze widzianymi przez koordynatora ruchu naziemnego, a w razie potrzeby oświetlonymi, w celu ułatwienia widzenia ich przez koordynatora ruchu naziemnego.

Uwaga 2. – Silniki statku powietrznego są numerowane w odniesieniu do koordynatora ruchu naziemnego, zwróconego do statku powietrznego, od jego prawej do lewej strony (tj. silnik nr 1 jest lewym silnikiem zewnętrznym).

5.2.1. Hamulce

Uwaga. – Moment, w którym dłoń jest zamknięta lub palce dłoni są wyprostowane, wskazuje odpowiednio chwilę włączenia lub zwolnienia hamulców.

- Hamulce włączone:* podnieść poziomo przed twarzą ramię i rękę z wyprostowanymi palcami, następnie zamknąć dłoń.
- Hamulce zwolnione:* podnieść poziomo przed twarzą ramię z zamkniętą dłonią, następnie wyprostować palce.

5.2.2. Podstawki

- Podłożyć podstawki:* ramiona wyprostowane, dłonie zwrócone na zewnątrz, poruszać ramionami do środka ze skrzyżowaniem ich przed twarzą.

- b) *Wyjąć podstawki*: ręce skrzyżowane przed twarzą, dłonie odwrócone na zewnątrz, poruszać ramionami na zewnątrz.

5.2.3. Gotów do uruchomienia silnika(ów)

Podnieść odpowiednią ilość palców jednej ręki, wskazujących numer silnika, który ma być uruchomiony.

5.3. Sygnały łączności technicznej/obsługi

5.3.1. W odniesieniu do sygnałów łączności technicznej/obsługi, sygnały ręczne mogą być stosowane jedynie w przypadku, gdy nie jest możliwa komunikacja głosowa.

Koordinatorzy ruchu naziemnego zapewniają, że otrzymali od załogi statku powietrznego potwierdzenie z uwzględnieniem sygnałów łączności technicznej/obsługi.

Uwaga. — Sygnały łączności technicznej/obsługi są zawarte w Dodatku 1, w celu standaryzacji stosowania sygnałów ręcznych wykorzystywanych do komunikacji z załogą statku powietrznego w czasie operacji statku powietrznego związanych z obsługą lub handlingiem.

6. STANDARDOWE RĘCZNE SYGNAŁY NIEBEZPIECZEŃSTWA

Przedstawione ręczne sygnały niebezpieczeństwa zostały ustanowione jako minimalne wymagania dla komunikacji pomiędzy kierującym akcją a załogą i/lub personelem pokładowym zagrożonego samolotu. Sygnały powinny być podawane przed samolotem z jego lewej strony.

Uwaga. - W celu zwiększenia komunikacji z personelem pokładowym, ręczne sygnały niebezpieczeństwa mogą być podawane przez prowadzącego akcję ARFF(Aircraft Rescue Fire Fighting) poprzez przyjęcie różnych pozycji.

2. Polecenie ewakuacji

Polecenie ewakuacji w oparciu o przepisy ratownictwa i zewnętrznej oceny sytuacji przez ARFF.

Lewa ręka ugięta w łokciu utrzymywana w pozycji poziomej, dłoń na wysokości oczu. Ruchy ręką na zewnątrz i do siebie. Druga ręka ułożona wzdłuż ciała.

Noc – tak samo z użyciem palczek.



1. Polecenie zatrzymania

Polecenie wstrzymania ewakuacji. Wstrzymanie ruchu samolotu oraz innych działań z tym związanych.

Ręce nad głową – skrzyżowane w nadgarstkach.

Noc – tak samo z użyciem palczek.





3. Zakończenie akcji

Brak oznak niebezpieczeństwa lub wszystko porządku.

Ręce wyprostowane na zewnątrz skierowane do dołu pod kątem 45°. Ruch rękoma do wewnątrz do momentu skrzyżowania rąk, następnie powrót do punktu wyjścia (arbitralne sygnały bezpieczeństwa).

Noc – tak samo z użyciem palców.



4. Pożar

Poruszać prawą ręką ruchem „wachlującym” od barku do kolan, jednocześnie lewą ręką wskazując strefę pożaru.

Noc – tak samo z użyciem palców.

DODATEK 2. PRZECHWYTYWANIE CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

(Uwaga. - Patrz rozdział 3, punkt 3.8 i Załącznik A niniejszego Załącznika)

1. Zasady do stosowania przez Państwa

1.1. W celu osiągnięcia jednolitości w przepisach, co jest konieczne dla bezpieczeństwa ruchu cywilnych statków powietrznych, Umawiające się Państwa, przy wydawaniu przepisów i dyrektyw administracyjnych, mają na względzie następujące zasady:

- a) przechwytywanie cywilnego statku powietrznego będzie podejmowane jako ostateczność,
- b) jeżeli przechwytywanie zostało podjęte, to będzie ograniczać się do ustalenia tożsamości statku powietrznego, chyba że okaże się konieczne skierowanie statku powietrznego na jego zaplanowaną trasę; skierowanie poza granice państwowej przestrzeni powietrznej, odprowadzenie od strefy zakazanej, ograniczonej lub niebezpiecznej albo nakazanie wykonania lądowania na wyznaczonym lotnisku,
- c) ćwiczebne przechwytywanie cywilnych statków powietrznych nie będzie dokonywane,
- d) prowadzenie nawigacyjne i związane z tym informacje, będą udzielane przechwytywanemu statkowi powietrznemu drogą radiotelefoniczną, gdy tylko zostanie nawiązana z nim łączność, i
- e) w przypadku, gdy od przechwytywanego cywilnego statku powietrznego będzie wymagane wykonanie lądowania na terytorium, nad którym przelatuje, wyznaczone mu lotnisko do lądowania powinno być przydatne do bezpiecznego wylądowania danego typu statku powietrznego.

Uwaga. – W jednomyślnym przyjęciu przez 25 Nadzwyczajne Posiedzenie Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w dniu 10 maja 1984 r., Artykułu 3 bis do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Umawiające się Państwa uznały, że „każde z Państw powstrzyma się od użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu wykonującemu lot”.

1.2. Umawiające się Państwa ogłaszają standardową metodę, ustanowioną dla manewrowania statku powietrznego przechwytywanego cywilny statek powietrzny. Metoda jest określona w taki sposób, aby uniknąć wszelkiego niebezpieczeństwa dla przechwytywanego statku powietrznego.

Uwaga. – Zalecenia specjalne odnośnie metod manewrowania są zawarte w Załączniku A, punkt 3.

1.3. Umawiające się Państwa zapewniają, gdy jest to możliwe, stosowanie wtórnego radaru dozoru lub ADS-B do rozpoznawania cywilnych statków powietrznych w przestrzeniach, gdzie mogłyby być przechwytywane.

2. Postępowanie przechwytywanego statku powietrznego

2.1. Statek powietrzny przechwytywany przez inny statek powietrzny natychmiast:

- a) wykonuje polecenia wydawane mu przez przechwytyjący statek powietrzny, przyjmując i odpowiadając na sygnały wzrokowe według przepisów zawartych w Dodatku 1,
- b) zawiadamia, jeżeli to będzie możliwe, odpowiedni organ służb ruchu lotniczego,
- c) stara się nawiązać łączność radiową z przechwytyjącym statkiem powietrznym lub z właściwym organem kierującym przechwytywaniem, przez nadanie wywołania na częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz, podając identyfikację swego statku i charakter lotu, a jeżeli łączność nie zostanie nawiązana, a będzie to możliwe, powtarza wywołanie na częstotliwości niebezpieczeństwa 243 MHz,
- d) jeżeli posiada transponder SSR, wybiera mod A kod 7700, o ile nie otrzymał innego polecenia od właściwego organu służb ruchu lotniczego,
- e) jeżeli posiada ADS-B lub ADS-C, wybiera odpowiednią funkcję w niebezpieczeństwie, jeżeli jest dostępna, chyba że otrzymano inne instrukcje od odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego.

2.2. Jeżeli instrukcje otrzymane przez radio z jakichś źródeł, są sprzeczne z poleceniami podawanymi przez przechwytyjący statek powietrzny sygnałami wzrokowymi, przechwytywany statek powietrzny prosi o natychmiastowe wyjaśnienie, stosując się jednocześnie do poleceń wydawanych przez przechwytyjący statek powietrzny.

2.3. Jeżeli instrukcje otrzymywane przez radio z jakichś źródeł, są sprzeczne z poleceniami podawanymi przez przechwytyjący statek powietrzny drogą radiową, przechwytywany statek powietrzny prosi o natychmiastowe wyjaśnienie, stosując się jednocześnie do wydawanych mu przez radio poleceń przez przechwytyjący statek powietrzny.

3. Łączność radiowa podczas przechwytywania

Jeżeli łączność radiowa podczas przechwytywania została nawiązana, lecz porozumiewanie się we wspólnym języku nie jest możliwe, należy starać się przekazywać polecenia, potwierdzenia przyjęcia poleceń i istotne informacje stosując wyrażenia wraz z ich wymową, zawarte w tabeli 2.1 i przekazywać każde z nich dwukrotnie.

Tabela 2.1

<i>Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTUJĄCY statek powietrzny</i>		
<i>Wyrażenie</i>	<i>Wymowa¹</i>	<i>Znaczenie</i>
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Jaki jest twój znak wywoławczy
FOLLOW	FOL - LO	Leć za mną
DESCEND	DEE - <u>SEND</u>	Zniżaj się do lądowania
YOU LAND	<u>YOU</u> LAAND	Wyląduj na tym lotnisku
PROCEED	PRO - <u>SEED</u>	Możesz lecieć dalej

<i>Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTYWANY statek powietrzny</i>		
<i>Wyrażenie</i>	<i>Wymowa¹</i>	<i>Znaczenie</i>
CALL SIGN (znak wywoławczy) ²	<u>KOL</u> SA-IN (znak wywoławczy)	Mój znak wywoławczy to (znak wywoławczy)
WILCO	<u>VILL</u> -KO	Zrozumiałem; Wykonam
CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Nie mogę wykonać
REPEAT	REE- <u>PEET</u>	Powtórz polecenie
AM LOST	<u>AM</u> LOSST	Nie znam swej pozycji
MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	Jestem w niebezpieczeństwie
HIJACK ³	<u>HI-JACK</u>	Jestem uprowadzany
LAND (nazwa miejsca)	LAAND (nazwa miejsca)	Proszę o lądowanie w (nazwa miejsca)
DESCEND	DEE <u>SEND</u>	Proszę o zniżanie

1. – W drugiej kolumnie zostały podkreślone sylaby wymagające położenia akcentu.

2. – Wymagane jest przekazanie znaku wywoławczego używanego w łączności radiotelefonicznej z organami służb ruchu lotniczego i odpowiadającego znakowi rozpoznawczemu statku powietrznego, podanemu w planie lotu.

3. – Nie zawsze okoliczności mogą pozwalać lub czynić pożądanym użycie wyrażenia „HIJACK”.

DODATEK 3. TABELE POZIOMÓW PRZELOTU

Poziomy przelotu, które powinny być stosowane wg wymagań niniejszego Załącznika, są następujące:

RVSM - FEET

- a) w obszarach, gdzie stopy służą do określania wysokości i na podstawie regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej i zgodnie z określonymi tam warunkami, minimalna separacja pionowa 1 000 ft jest stosowana pomiędzy FL 290 a 410 włącznie: *

KĄT DROGI **											
od 000° do 179° ***						od 180° do 359° ***					
Loty IFR			Loty VFR			Loty IFR			Loty VFR		
FL	Wysokość bezwzględna		FL	Wysokość bezwzględna		FL	Wysokość bezwzględna		FL	Wysokość bezwzględna	
	Stopy	Metry		Stopy	Metry		Stopy	Metry		Stopy	Metry
010	1 000	300	-	-	-	020	2 000	600	-	-	-
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850				300	30 000	9 150			
310	31 000	9 450				320	32 000	9 750			
330	33 000	10 050				340	34 000	10 350			
350	35 000	10 650				360	36 000	10 950			
370	37 000	11 300				380	38 000	11 600			
390	39 000	11 900				400	40 000	12 200			
410	41 000	12 500				430	43 000	13 100			
450	45 000	13 700				470	47 000	14 350			
490	49 000	14 950				510	51 000	15 550			
itd.	itd.	itd.				itd.	itd.	itd.			

* Z wyjątkiem, gdy na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej zmodyfikowana tabela poziomów przelotu oparta na nominalnej separacji pionowej minimum 1 000 ft (300m), jest ustanowiona w celu wykorzystania przez statki powietrzne powyżej FL 410, wewnątrz wyznaczonych części przestrzeni powietrznej.

** Magnetyczny kąt drogi, w obszarach polarnych na szerokościach większych niż 70° oraz w dodatkowych przyległych obszarach, jakie mogą być wyznaczone przez właściwe władze ATS, kąty drogi — określone według siatki linii równoległych do południka Greenwich, naniesionej na stereograficzną mapę polarną, na której kierunek w stronę bieguna północnego wykorzystany jest jako północ tej siatki.

*** Z wyjątkiem, gdy na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej, ustalono wykorzystanie kierunków od 090° do 269° i od 270° do 089°, w celu uwzględnienia przeważających kierunków ruchu i opracowane są odpowiednie procedury przejścia z tym związane.

Uwaga. – Materiał przewodni o separacji pionowej jest zawarty w Podręczniku dotyczącym wdrażania minimalnej separacji pionowej 300 m (1 000 ft) pomiędzy FL 290 a FL 410 włącznie (Doc 9574).

RVSM – METRY

- b) w obszarach, gdzie metry służą do określania wysokości i na podstawie regionalnego porozumienia żeglugi powietrznej i zgodnie z określonymi tam warunkami, minimalna separacja pionowa 300 m jest stosowana pomiędzy 8 900m a 12 500m włącznie: *

KĄT DROGI**											
od 000° do 179°***						od 180° do 359° ***					
Loty IFR			Loty VFR			Loty IFR			Loty VFR		
Metryczny Poziom Lotu	Wysokość bezwzględna		Metryczny Poziom Lotu	Wysokość bezwzględna		Metryczny Poziom Lotu	Wysokość bezwzględna		Metryczny Poziom Lotu	Wysokość bezwzględna	
	Metry	Stopy		Metry	Stopy		Metry	Stopy		Metry	Stopy
0030	300	1 000	-	-	-	0060	600	2 000	-	-	-
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 7500	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100				0920	9 200	30 100			
0950	9 500	31 100				0980	9 800	32 100			
1010	10 100	33 100				1040	10 400	34 100			
1070	10 700	35 100				1100	11 000	36 100			
1130	11 300	37 100				1160	11 600	38 100			
1190	11 900	39 100				1220	12 200	40 100			
1250	12 500	41 100				1310	13 100	43 000			
1370	13 700	44 900				1430	14 300	46 900			
1490	14 900	48 900				1550	15 500	50 900			
itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.

* Z wyjątkiem, gdy na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej zmodyfikowana tabela poziomów przelotu oparta na nominalnej separacji pionowej minimum 1 000 ft (300m), jest ustanowiona w celu wykorzystania przez statki powietrzne powyżej FL 410, wewnątrz wyznaczonych części przestrzeni powietrznej.

** Magnetyczny kąt drogi, w obszarach polarnych na szerokościach większych niż 70° oraz w dodatkowych przyległych obszarach, jakie mogą być wyznaczone przez właściwe władze ATS, kąty drogi — określone według siatki linii równoległych do południka Greenwich, naniesionej na stereograficzną mapę polarną, na której kierunek w stronę bieguna północnego wykorzystany jest jako północ tej siatki.

*** Z wyjątkiem, gdy na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej, ustalono wykorzystanie kierunków od 090° do 269° i od 270° do 089°, w celu uwzględnienia przeważających kierunków ruchu i opracowane są odpowiednie procedury przejścia z tym związane.

Uwaga. – Materiał przewodni o separacji pionowej jest zawarty w Podręczniku dotyczącym wdrażania minimalnej separacji pionowej pomiędzy 300 m (1 000 ft) FL 290 a FL 410 włącznie (Doc 9574).

NON – RVSM-FEET

c) w pozostałych obszarach, gdzie stopy są podstawową jednostką określania wysokości:

KĄT DROGI *											
od 000° do 179° **						od 180° do 359° **					
Loty IFR			Loty VFR			Loty IFR			Loty VFR		
FL	Wysokość bezwzględna		FL	Wysokość bezwzględna		FL	Wysokość bezwzględna		FL	Wysokość bezwzględna	
	Stopy	Metry		Stopy	Metry		Stopy	Metry		Stopy	Metry
010	1 000	300	-	-	-	020	2 000	600	-	-	-
030	3 000	900	035	3 500	1 050	040	4 000	1 200	045	4 500	1 350
050	5 000	1 500	055	5 500	1 700	060	6 000	1 850	065	6 500	2 000
070	7 000	2 150	075	7 500	2 300	080	8 000	2 450	085	8 500	2 600
090	9 000	2 750	095	9 500	2 900	100	10 000	3 050	105	10 500	3 200
110	11 000	3 350	115	11 500	3 500	120	12 000	3 650	125	12 500	3 800
130	13 000	3 950	135	13 500	4 100	140	14 000	4 250	145	14 500	4 400
150	15 000	4 550	155	15 500	4 700	160	16 000	4 900	165	16 500	5 050
170	17 000	5 200	175	17 500	5 350	180	18 000	5 500	185	18 500	5 650
190	19 000	5 800	195	19 500	5 950	200	20 000	6 100	205	20 500	6 250
210	21 000	6 400	215	21 500	6 550	220	22 000	6 700	225	22 500	6 850
230	23 000	7 000	235	23 500	7 150	240	24 000	7 300	245	24 500	7 450
250	25 000	7 600	255	25 500	7 750	260	26 000	7 900	265	26 500	8 100
270	27 000	8 250	275	27 500	8 400	280	28 000	8 550	285	28 500	8 700
290	29 000	8 850	300	30 000	9 150	300	30 000	9 150	320	32 000	9 750
330	33 000	10 050	340	34 000	10 350	340	34 000	10 350	360	36 000	10 950
370	37 000	11 300	380	38 000	11 600	380	38 000	11 600	400	40 000	12 200
410	41 000	12 500	420	42 000	12 800	430	43 000	13 100	440	44 000	13 400
450	45 000	13 700	460	46 000	14 000	470	47 000	14 350	480	48 000	14 650
490	49 000	14 950	500	50 000	15 250	510	51 000	15 550	520	52 000	15 850
itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.

* Magnetyczny kąt drogi, w obszarach polarnych na szerokościach większych niż 70° oraz w dodatkowych przyległych obszarach, jakie mogą być wyznaczone przez właściwe władze ATS, kąty drogi — określone według siatki linii równoległych do południka Greenwich, naniesionej na stereograficzną mapę polarną, na której kierunek w stronę bieguna północnego wykorzystany jest jako północ tej siatki.

** Z wyjątkiem, gdy na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej, ustalono wykorzystanie kierunków od 090° do 269° i od 270° do 089°, w celu uwzględnienia przeważających kierunków ruchu i opracowane są odpowiednie procedury przejścia z tym związane.

Uwaga. – *Material przewodni o separacji pionowej jest zawarty w Podręczniku dotyczącym wdrażania minimalnej separacji pionowej pomiędzy 300 m (1 000 ft) FL 290 a FL 410 włącznie (Doc 9574).*

NON – RVSM – METRY

d) w pozostałych obszarach gdzie metry są podstawową jednostką określania wysokości:

KĄT DROGI*											
od 000° do 179°**						od 180° do 359°**					
Loty IFR			Loty VFR			Loty IFR			Loty VFR		
Metryczny Poziom Lotu	Wysokość bezwzględna		Metryczny Poziom Lotu	Wysokość bezwzględna		Metryczny Poziom Lotu	Wysokość bezwzględna		Metryczny Poziom Lotu	Wysokość bezwzględna	
	Metry	Stopy		Metry	Stopy		Metry	Stopy		Metry	Stopy
0030	300	1 000	-	-	-	0060	600	2 000	-	-	-
0090	900	3 000	0105	1 050	3 500	0120	1 200	3 900	0135	1 350	4 400
0150	1 500	4 900	0165	1 650	5 400	0180	1 800	5 900	0195	1 950	6 400
0210	2 100	6 900	0225	2 250	7 400	0240	2 400	7 900	0255	2 550	8 400
0270	2 700	8 900	0285	2 850	9 400	0300	3 000	9 800	0315	3 150	10 300
0330	3 300	10 800	0345	3 450	11 300	0360	3 600	11 800	0375	3 750	12 300
0390	3 900	12 800	0405	4 050	13 300	0420	4 200	13 800	0435	4 350	14 300
0450	4 500	14 800	0465	4 650	15 300	0480	4 800	15 700	0495	4 950	16 200
0510	5 100	16 700	0525	5 250	17 200	0540	5 400	17 700	0555	5 550	18 200
0570	5 700	18 700	0585	5 850	19 200	0600	6 000	19 700	0615	6 150	20 200
0630	6 300	20 700	0645	6 450	21 200	0660	6 600	21 700	0675	6 750	22 100
0690	6 900	22 600	0705	7 050	23 100	0720	7 200	23 600	0735	7 350	24 100
0750	7 500	24 600	0765	7 650	25 100	0780	7 800	25 600	0795	7 950	26 100
0810	8 100	26 600	0825	8 250	27 100	0840	8 400	27 600	0855	8 550	28 100
0890	8 900	29 100	0920	9 200	30 100	0920	9 200	30 100	0980	9 800	32 100
1010	10 100	33 100	1040	10 400	34 100	1040	10 400	34 100	1100	11 000	36 100
1130	11 300	37 100	1160	11 600	38 100	1160	11 600	38 100	1220	12 200	40 100
1250	12 500	41 100	1280	12 800	42 100	1310	13 100	43 000	1370	13 700	44 000
1370	13 700	44 900	1400	14 000	46 100	1430	14 300	46 900	1460	14 600	47 900
1490	14 900	48 900	1520	15 200	49 900	1550	15 500	50 900	1580	15 800	51 900
itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.	itd.

* Magnetyczny kąt drogi, w obszarach polarnych na szerokościach większych niż 70° oraz w dodatkowych przyległych obszarach, jakie mogą być wyznaczone przez właściwe władze ATS, kąty drogi — określone według siatki linii równoległych do południka Greenwich, naniesionej na stereograficzną mapę polarną, na której kierunek w stronę bieguna północnego wykorzystany jest jako północ tej siatki.

** Z wyjątkiem, gdy na podstawie regionalnych porozumień żeglugi powietrznej, ustalono wykorzystanie kierunków od 090° do 269° i od 270° do 089°, w celu uwzględnienia przeważających kierunków ruchu i opracowane są odpowiednie procedury przejścia z tym związane.

Uwaga. – Materiał przewodni o separacji pionowej jest zawarty w Podręczniku dotyczącym wdrażania minimalnej separacji pionowej pomiędzy 300 m (1 000 ft) FL 290 a FL 410 włącznie (Doc 9574).

DODATEK 4. SYSTEMY ZDALNEGO PILOTOWANIA STATKU POWIETRZNEGO

(Uwaga. - Patrz rozdział 3, 3.1.9 niniejszego Załącznika)

Uwaga. – Cir. 328, „Bezzałogowe systemy latające” (UAS) zawiera informacje wyjaśniające w odniesieniu do systemów zdalnie sterowanego statku powietrznego.

1. Ogólne przepisy operacyjne

1.1. System zdalnie pilotowanego statku powietrznego (RPAS) operujący w międzynarodowej żegludze powietrznej nie może być używany bez odpowiedniego zezwolenia państwa, z którego następuje start zdalnie sterowanego statku powietrznego (RPA).

1.2. RPA nie będzie wykonywał lotów nad terytorium innego państwa, bez specjalnego upoważnienia wydawanego przez to państwo (a), nad którym lot ma być wykonany. Upoważnienie może być zawarte w formie umów między zainteresowanymi państwami.

1.3. RPA nie może wykonywać lotów nad otwartym morzem, bez uprzednich uzgodnień z właściwą władzą ATS.

1.4. Upoważnienie i uzgodnienie o którym mowa w pkt 1.2 i 1.3 należy uzyskać przed startem, jeśli podczas planowania operacji istnieje uzasadnione prawdopodobieństwo, że statki powietrzne mogą naruszyć daną przestrzeń.

1.5. RPAS ma być użytkowany zgodnie z warunkami określonymi przez Państwo Rejestracji, Państwo Operatora, jeśli jest inne lub państwo (-a), w których lot jest wykonywany.

1.6. Plan lotu ma być złożony zgodnie z rozdziałem 3 niniejszego załącznika lub zgodnie z zasadami ustanowionymi przez państwo (-a), w których lot jest wykonywany.

1.7. RPAS ma spełniać wymogi w zakresie zdatności i wyposażenia dla określonej klasy przestrzeni powietrznej, w której lot ma być wykonany.

2. Certyfikacja i licencjonowanie

Uwaga 1. – Rezolucja Zgromadzenia A37-15 Dodatek G postanawia, że do czasu wejścia w życie międzynarodowych standardów dla poszczególnych kategorii, klas i typów statków powietrznych, w celu wykonania lotu nad terytorium umawiającego się państwa łącznie z operacją lądowania i startu certyfikaty wydane lub uznane na mocy przepisów krajowych umawiających się Państw, w których statek powietrzny jest zarejestrowany uznane są za ważne.

Uwaga 2. – Standardy dotyczące certyfikacji i licencjonowania nie zostały jeszcze opracowane. Tak więc, do czasu opracowania SARP RPAS zgodnych z Załącznikami, zasady certyfikacji i licencjonowania, nie muszą być automatycznie uznane za zgodne z SARP w nawiązaniu do Załączników, włącznie z Załącznikami 1, 6 i 8.

Uwaga 3. – Pomimo Rezolucji Zgromadzenia A37-15, Artykuł 8 Konwencji Chicagowskiej zapewnia umawiające państwa o pełnej suwerenności do wykonywania operacji przez RPA nad terytorium swojego państwa.

2.1. RPAS ma być zatwierdzony, zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi, w sposób, który jest zgodny z przepisami odnoszącymi się do Załączników, po uwzględnieniu współzależnych elementów. Ponadto:

- a) RPA posiada świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z przepisami krajowymi i w sposób, który jest zgodny z przepisami zawartymi w załączniku 8, oraz
- b) Poszczególne elementy RPAS określone w projekcie typu muszą być certyfikowane i obsługiwane zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi i w sposób, który jest zgodny z przepisami zawartymi

w Załącznikach.

2.2. Użytkownik RPAS musi posiadać certyfikat operatora lotniczego wydany zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi i w sposób zgodny z przepisami Załącznika 6.

2.3. Operatorzy zdalnie sterowanych statków powietrznych muszą być licencjonowani lub posiadać ważne licencje wydane zgodnie z krajowymi wymogami i w sposób, który jest zgodny z przepisami zawartymi w Załączniku 1.

3. Wniosek o wydanie zezwolenia

3.1. Wniosek o wydanie zezwolenia, o którym mowa w pkt 1.2 składa się do właściwych organów państwa (w), w której RPA będzie wykonywał loty, nie później niż 7 dni przed datą planowanego lotu, chyba że państwo (a) ustaliło inaczej.

3.2. Jeśli państwo(a) nie zdecydowało inaczej, wniosek o wydanie zezwolenia musi zawierać:

- a) imię i nazwisko oraz dane kontaktowe operatora;
- b) charakterystyka RPA (typ statku powietrznego, dopuszczalną maksymalną masę do startu, liczba silników, rozpiętość skrzydeł);
- c) kopię świadectwa rejestracji;
- d) znaki wywoławcze statku powietrznego używane w sieciach lotniczych, jeśli dotyczy;
- e) kopię świadectwa zdatości do lotu;
- f) kopię certyfikatu operatora lotniczego RPAS;
- g) kopię licencji pilota zdalnie pilotowanego statku powietrznego;
- h) kopię pozwolenia radiowego, jeśli dotyczy;
- i) opis zamierzonego działania (włączenie z typem lub celem operacji), zasady lotu, operacje w zasięgu widzialności wzrokowej, jeśli dotyczy, datę planowanego lotu (ów), miejsce startu, miejsce lądowania, prędkość (i) przelotową, poziom(y) lotu, trasa lotu, czas / częstotliwość lotu);
- j) wymagania do startu i lądowania;
- k) charakterystykę eksploatacyjną RPA, taką jak:
 - 1) prędkość operacyjną,
 - 2) średnią i maksymalną prędkość wznoszenia,
 - 3) średnią i maksymalną prędkość zniżania,
 - 4) średni i maksymalny promień zakrętu,
 - 5) inne istotne dane eksploatacyjne (np. ograniczenia dotyczące prędkości wiatru, oblodzenia, opadów atmosferycznych),
 - 6) maksymalny zapas paliwa;
- l) możliwości w zakresie łączności, nawigacji i dozorowania:
 - 1) sprzęt i częstotliwości łączności dla zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego, w tym:
 - i) łączności z ATC, łącznie z alternatywnymi środkami zapewniającymi łączność,
 - ii) łącze dowodzenia i sterowania (C2) w tym parametry pracy pozwalające na pełny zasięg obszaru operacyjnego,
 - iii) łączności pomiędzy pilotem zdalnie sterowanego statku powietrznego a obserwatorem, jeśli jest wymagana,
 - 2) wyposażenie nawigacyjne, oraz

- 3) wyposażenie dozoru (np. SSR transponder, ADS-B);
- m) możliwości wykrycia i uniknięcia kolizji,
- n) procedury awaryjne w przypadku:
 - 1) usterki łączności z ATC,
 - 2) usterki łącza dowodzenia i sterowania, oraz
 - 3) usterki łączności pomiędzy operatorem zdalnie pilotowanego statku powietrznego a obserwatorem, jeśli dotyczy;
- o) liczba i lokalizacja stacji zdalnego sterowania statkiem powietrznym, oraz procedur przekazania między stacjami zdalnego sterowania statkiem powietrznym, jeśli dotyczy;
- p) dokument potwierdzający świadectwo zdadności w zakresie hałasu, który jest zgodny z przepisami zawartymi w Załączniku 16;
- q) potwierdzenie zgodności z krajowymi standardami w zakresie ochrony, zawierające m.in. odpowiednie środki ochrony do operacji RPAS w sposób, który jest zgodny z przepisami Załącznika 17;
- r) informacje o ładunku i jego opis;
- s) dowód ubezpieczenia/ z zakresem odpowiedzialności.

3.3. W przypadku wydania certyfikatów lub innych dokumentów określonych w pkt 3.2 w języku innym niż Angielski, należy dołączyć tłumaczenie w wersji angielskiej.

3.4. Po uzyskaniu autoryzacji z właściwego państwa, koordynacja i powiadomienie służb ruchu lotniczego musi być w realizowane zgodnie z wymogami państwa.

Uwaga. – Wniosek o wydanie zezwolenia nie zwalania z wymogu złożenia planu lotu do służb ruchu lotniczego.

3.5. Zmiany do zezwolenia muszą być złożone do rozpatrzenia do odpowiedniego państwa. Jeśli zmiany zostają zatwierdzone, użytkownik musi powiadomić wszystkie zainteresowane władze.

3.6. W przypadku odwołania lotu użytkownik lub pilot zdalnie sterowanego samolotu musi powiadomić wszystkie odpowiednie władze tak szybko, jak to możliwe.

DODATEK 5. BALONY WOLNE BEZZAŁOGOWE

(Uwaga. – Patrz Rozdział 3, punkt 3.1.10 niniejszego Załącznika)

1. Klasyfikacja balonów wolnych bezzałogowych

Balony wolne bezzałogowe klasyfikuje się następująco:

- a) *lekki* – balon wolny bezzałogowy, który przewozi ładunek użyteczny w postaci jednego lub więcej pakietów o łącznej masie poniżej 4 kg, o ile nie kwalifikuje się jako balon ciężki według określenia podanego w lit. c) 2) 3) lub 4), lub
- b) *średni* – balon wolny bezzałogowy, który przewozi ładunek użyteczny w postaci dwóch lub więcej pakietów o łącznej masie 4 kg lub więcej, jednak nieprzekraczającej 6 kg, o ile nie kwalifikuje się jako balon ciężki według określenia podanego w lit. c) 2) 3) lub 4), lub
- c) *ciężki* – balon wolny bezzałogowy, przewożący ładunek użyteczny, który:
 - 1) ma łączną masę 6 kg lub więcej, lub
 - 2) zawiera pakiet o masie 3 kg lub więcej, lub
 - 3) zawiera pakiet o masie 2 kg lub więcej o gęstości powierzchniowej wynoszącej więcej niż 13 gr/cm^2 , lub
 - 4) posiada linę lub inne urządzenie do podwieszania ładunku użytecznego, które wymaga siły uderzenia 230 niutonów (N) lub więcej dla oddzielenia podwieszanego ładunku użytecznego od balonu.

Uwaga 1. – Gęstość powierzchniową, o której mowa w lit. c) 3) określa się przez podzielenie całkowitej masy (podanej w gramach) pakietu ładunku użytecznego przez najmniejszą powierzchnię pakietu (podana w centymetrach kwadratowych).

Uwaga 2. – Patrz rysunek A5-1.

2. Ogólne przepisy operacyjne

2.1. Balon wolny bezzałogowy nie jest wypuszczany do lotu bez uzyskaniu na to zezwolenia Państwa, w którym wypuszczenie to się odbywa.

2.2. Balon wolny bezzałogowy, z wyjątkiem balonu lekkiego użytego wyłącznie do celów meteorologicznych i w sposób określony przez właściwą władzę, nie operuje poprzez terytorium innego Państwa bez uzyskania zgody tego Państwa.

2.3. Zgoda, o której mowa w punkcie 2.2, jest uzyskiwana przed wypuszczeniem balonu, jeżeli istnieje uzasadnione przypuszczenie, że podczas planowanej operacji, balon może zboczyć w przestrzeń powietrzną innego Państwa. Zgoda może być uzyskana dla serii lotów balonów albo dla szczególnego rodzaju powtarzających się lotów, np. balonowych lotów badawczych atmosfery.

2.4. Balon wolny bezzałogowy jest operacyjnie używany zgodnie z warunkami określonymi przez Państwo Rejestracji i Państwa, przez których przestrzeń powietrzną będzie przelatywał.

CHARAKTERYSTYKA		MASA ŁADUNKU UŻYTECZNEGO (kg)					
		1	2	3	4	5	6 kg lub więcej
LINIA lub INNY RODZAJ PODWIESZENIA							
230 N lub WIĘCEJ							
POJEDYNCZY PAKIET ŁADUNKU	GĘSTOŚĆ POWIERZCHNIOWA więcej niż 13 g/cm ²						
	<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;"> OBLICZANIE GĘSTOŚCI POWIERZCHNIOWEJ MASA (g) </div>						
	GĘSTOŚĆ POWIERZCHNIOWA mniej niż 13 g/cm ²						
	<div style="border: 1px dashed black; padding: 2px;"> <i>Wartość najmniejszej powierzchni (cm²)</i> </div>						
MASA CAŁKOWITA (jeżeli rodzaj zawieszenia albo gęstość powierzchniowa, albo masa pojedynczego pakietu nie są decydującymi czynnikami)							

Rysunek A5-1. Klasyfikacja balonów wolnych bezałogowych

2.5. Balon wolny bezałogowy jest użytkowany w taki sposób, aby zderzenie balonu lub jakiegokolwiek jego części, łącznie z jego ładunkiem, z powierzchnią ziemi, nie stwarzało zagrożenia dla niezwiązanych z tym przedsięwzięciem osób lub mienia.

2.6. Ciężki balon wolny bezałogowy nie jest użytkowany nad pełnym morzem bez uprzedniej koordynacji z właściwą władzą ATS.

3. Ograniczenia operacyjne i wymagania dotyczące wyposażenia

3.1. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany, bez upoważnienia odpowiedniej władzy ATS, na/w jakimkolwiek poziomie poniżej 18 000 m (60 000 ft) barometrycznej wysokości bezwzględnej, na którym:

- a) występują chmury lub zjawiska o pokryciu powyżej 4/8 ograniczające widzialność, lub
- b) widzialność pozioma wynosi mniej niż 8 km.

3.2. Ciężki lub średni balon wolny bezzałogowy nie jest wypuszczany w sposób, który może spowodować, że: lot będzie odbywał się na wysokości poniżej 300 m (1 000 ft), nad gęsto zaludnionymi obszarami miast i osiedli lub nad niezwiązanymi z przedsięwzięciami zespołami osób, znajdującymi się na otwartej przestrzeni.

3.3. Ciężki balon wolny bezzałogowy jest użytkowany tylko pod warunkiem, że:

- a) jest on wyposażony w przynajmniej dwa urządzenia lub systemy automatyczne, lub zdalnie sterowane, pozwalające na pozbycie się ładunku, pracujące niezależnie od siebie,
- b) dla balonów polietylenowych o ciśnieniu zerowym, do zakończenia lotu powłoki balonu, są zastosowane przynajmniej dwie metody, systemy, urządzenia lub ich kombinacja, działające niezależnie od siebie.

Uwaga. – Balony nadciśnieniowe nie wymagają tych urządzeń, ponieważ po rozładowaniu ładunku unoszą się szybko w powietrze i pękają bez zastosowania urządzenia lub systemu do przebijania powłoki balonu. W tym kontekście balon nadciśnieniowy stanowi prostą nierozciągliwą powłokę, zdolną do wytrzymania zmian wyższego ciśnienia wewnątrz niż na zewnątrz. Jest on napełniony gazem w taki sposób, że istniejące mniejsze ciśnienie gazu w nocy nadal w pełni rozciąga powłokę. Taki balon nadciśnieniowy będzie utrzymywał zasadniczo stały poziom lotu aż do chwili ujścia z niego zbyt dużej ilości gazu.

- c) powłoka balonowa została wyposażona albo w urządzenie(a) albo w materiał pozwalający na odbijanie fal radarowych, co daje echo dla radaru naziemnego, pracującego w granicach częstotliwości 200 MHz – 2700 MHz i/lub balon jest wyposażony w inne urządzenia, które pozwolą na stałe śledzenie przez użytkownika trasy lotu balonu poza zasięgiem radaru naziemnego.

3.4. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany w następujących warunkach:

- a) w przestrzeni powietrznej, w której działa naziemny radar SSR, jeżeli nie jest on wyposażony w transponder wtórnego radaru dozoru z możliwością podawania wysokości bezwzględnej, pracujący stale na przydzielonym kodzie, lub którego włączenie w razie potrzeby może być dokonane przez stację kierującą lotem tego balonu, lub
- b) w przestrzeni powietrznej, w której działa naziemne urządzenie ADS-B, jeżeli nie jest on wyposażony w nadajnik ADS-B, z możliwością podawania wysokości bezwzględnej, działający w sposób ciągły lub którego włączenie w razie potrzeby może być dokonane przez stację kierującą lotem tego balonu.

3.5. Balon wolny bezzałogowy, który jest zaopatrzone w antenę zwisającą, wymagającą siły większej niż 230 N do zerwania jej w dowolnym punkcie, nie jest użytkowany, jeżeli antena nie zostanie zaopatrzone w porporce lub wstęgi rozmieszczone w odstępach nie większych niż 15 m.

3.6. Ciężki balon wolny bezzałogowy nie jest użytkowany poniżej barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft) między zachodem a wschodem słońca lub w takim okresie między zachodem a wschodem słońca (skorygowanym ze względu na wysokość bezwzględną lotu), ustalonym przez właściwą władzę ATS, jeżeli balon i jego urządzenia oraz ładunek użyteczny, niezależnie od tego czy zostaną oddzielone w czasie lotu, nie zostały oświetlone.

3.7. Ciężki balon wolny bezzałogowy, który jest wyposażony w urządzenia podwieszające (inne niż otwarty spadochron o barwach mocno wyróżniających się) o długości ponad 15 m, nie jest użytkowany między zachodem a wschodem słońca poniżej 18 000 m (60 000 ft) barometrycznej wysokości bezwzględnej, jeżeli urządzenie podwieszające nie jest zaopatrzone we wstęgi kolorowe mocno wyróżniające się lub w kolorowe porporce.

4. Przerwanie lotu

Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego uruchamia odpowiednie urządzenia kończące lot, wymienione w punkcie 3.3 lit. a) i b):

- a) gdy okaże się, że warunki pogody są gorsze od przewidywanych dla jego użytkowania,
- b) jeśli nieprawidłowość działania lub jakiś inny powód czyni dalsze użytkowanie niebezpiecznym dla ruchu lotniczego lub dla osób, lub mienia na powierzchni ziemi, lub
- c) przed wlotem bez upoważnienia w przestrzeń powietrzną nad terytorium innego Państwa.

5. Zawiadomienie o locie

5.1. Zawiadomienie przed lotem

5.1.1. Zawiadomienie o zamierzonym locie balonu wolnego bezzałogowego w kategorii średniej lub ciężkiej jest przekazywane do odpowiedniego organu służb ruchu lotniczego nie później niż 7 dni przed datą zamierzonego lotu.

5.1.2. Zawiadomienie o zamierzonym locie zawiera te spośród następujących informacji, które mogą być wymagane przez właściwy organ służby ruchu lotniczego:

- a) oznaczenie lotu balonu lub nazwę kodową przedsięwzięcia,
- b) klasyfikację balonu i opis,
- c) kod SSR, adres statku powietrznego lub częstotliwość NDB (jeżeli są stosowane),
- d) nazwę użytkownika i numer telefonu,
- e) miejsce wypuszczenia,
- f) przewidywany czas wypuszczenia (lub czas rozpoczęcia i zakończenia serii wypuszczeń),
- g) liczbę balonów, które mają być wypuszczone i planowany odstęp czasu między poszczególnymi wypuszczeniami (w przypadku serii wypuszczeń),
- h) przewidywany kierunek wznoszenia się,
- i) poziom(y) przelotu (wysokość barometryczna),
- j) przewidywany upływ czasu do przekroczenia barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft) lub osiągnięcia poziomu przelotu, jeżeli znajduje się na/poniżej 18 000 m (60 000 ft), łącznie z podaniem ocenianego położenia;

Uwaga. – Jeżeli przedsięwzięcie przewiduje ciągłe wypuszczania, to czas podany jest przewidywanym czasem, w którym pierwszy i ostatni balon w seriach osiągnie właściwy poziom (np. 122136Z-130330Z).

- k) przewidywana data i czas zakończenia lotu oraz planowane miejsce upadku/odnalezienia. W przypadku balonów wykonujących loty długotrwałe, używane jest określenie „lot długotrwały”, ponieważ data i czas zakończenia lotu oraz miejsce upadku nie mogą być podane dokładnie.

Uwaga. – Jeżeli możliwe jest więcej niż jedno miejsce upadku/odnalezienia, należy podać każde z tych miejsc wraz z odpowiednim przewidywanym czasem upadku. Jeżeli ma to być seria kolejnych upadków należy podać czas pierwszego i ostatniego upadku z serii (np. 070330Z-072300Z).

5.1.3. Wszelkie zmiany w informacji przedstartowej dotyczącej wypuszczania balonów, podanej zgodnie z punktem 5.1.2, są przekazywane zainteresowanym organom służby ruchu lotniczego nie później niż 6 godzin przed przewidywanym startem, a w przypadku przeprowadzanych badań zakłóceń słonecznych lub kosmicznych, wymagających szybkiego działania, nie później niż 30 minut przed przewidywanym rozpoczęciem operacji.

5.2. Zawiadamianie o wypuszczeniu

Natychmiast po wypuszczeniu średniego lub ciężkiego balonu bezzałogowego użytkownik zawiadamia właściwy organ służby ruchu lotniczego podając:

- a) znaki identyfikacyjne balonu,
- b) miejsce wypuszczenia,
- c) rzeczywisty czas wypuszczenia,
- d) przewidywany czas przekroczenia barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000ft) lub przewidywany czas osiągnięcia poziomu przelotu, jeżeli jest on na/poniżej barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft) i przewidywaną lokalizację, i
- e) wszelkie zmiany do uprzednio przekazanej informacji, zgodnie z punktem 5.1.2 lit. g) i h).

5.3. Zawiadamianie o odwołaniu

Użytkownik natychmiast zawiadamia zainteresowany organ służb ruchu lotniczego, gdy zamierzone loty średnich lub ciężkich balonów wolnych bezzałogowych, zgłoszone zgodnie z pkt 5.1, zostały odwołane.

6. Rejestracja pozycji i meldunki

6.1. Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego, operującego na/poniżej barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft), śledzi ścieżkę lotu balonu i, na żądanie służb ruchu lotniczego, przekazuje meldunki o pozycji balonu. Jeżeli służby ruchu lotniczego nie żądają meldunków o pozycji balonu w krótszych odstępach czasu, użytkownik zgłasza meldunki o pozycji balonu co dwie godziny.

6.2. Użytkownik ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego, operującego powyżej barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft), śledzi postęp lotu balonu i, na żądanie służb ruchu lotniczego, przekazuje meldunki o jego pozycji. Jeżeli służby ruchu lotniczego nie żądają meldunków o pozycji balonu w krótszych odstępach czasu, użytkownik zgłasza pozycję balonu co 24 godziny.

6.3. Jeżeli pozycja nie może być podana zgodnie z wymaganiami punktów 6.1 i 6.2, użytkownik niezwłocznie zawiadamia o tym zainteresowany organ służb ruchu lotniczego. Zawiadomienie zawiera ostatnią znaną pozycję balonu. Gdy pozycja balonu ponownie zostanie ustalona, właściwy organ służb ruchu lotniczego jest o tym niezwłocznie powiadamiany.

6.4. Na 1 godzinę przed planowanym rozpoczęciem zniżania lotu ciężkiego balonu wolnego bezzałogowego użytkownik przekazuje, właściwemu organowi służb ruchu lotniczego, poniższe informacje dotyczące tego balonu:

- a) bieżącą pozycję geograficzną,
- b) bieżący poziom (barometryczną wysokość bezwzględną),
- c) przewidywany czas przechodzenia barometrycznej wysokości bezwzględnej 18 000 m (60 000 ft), jeśli ma to zastosowanie,
- d) przewidywany czas i miejsce upadku na ziemię.

Użytkownik ciężkiego lub średniego balonu wolnego bezzałogowego zawiadamia właściwy organ służb ruchu lotniczego o zakończeniu lotu balonu.

ZAŁĄCZNIK A. PRZECHWYTYWANIE CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

(Uwaga. – Patrz rozdział 3, punkt 3.8 niniejszego Załącznika i odpowiednią Uwagę).

Uwaga. – Celem skompletowania całości, treść przepisów Dodatku 2 do Załącznika 2 ICAO jest włączona do Załącznika A.

1. Zgodnie z Art. 3 d) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Umawiające się Państwa Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zobowiązują się, że „przy wydawaniu przepisów dla państwowych statków powietrznych, będą należycie uwzględniały bezpieczeństwo żeglugi cywilnych statków powietrznych”. Z uwagi na to, że przechwytywanie cywilnych statków powietrznych jest we wszystkich przypadkach potencjalnie niebezpieczne, Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego sformułowała następujące szczególne zalecenie, nakładając Umawiające się Państwa do wprowadzenia go drogą podjęcia normatywnych i administracyjnych kroków. Jednolite stosowanie odpowiednich przepisów przez wszystkich zainteresowanych jest istotne dla zapewnienia bezpieczeństwa cywilnych statków powietrznych i ich pasażerów. W tym celu, Rada Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego prosi Umawiające się Państwa o zgłaszanie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego wszelkich różnic, jakie mogą zaistnieć między ich przepisami państwowymi lub zasadami i metodami postępowania i specjalnymi zaleceniami podanymi poniżej.

2. Wskazówki ogólne

2.1. Przechwytywania cywilnych statków powietrznych należy unikać, powinno być ono stosowane jedynie jako środek ostateczny. Jeżeli jednak zostanie zastosowane, to powinno być ograniczone do zidentyfikowania statku powietrznego, o ile nie jest konieczne skierowanie tego statku powietrznego na zaplanowaną trasę, skierowanie poza granice państwowej przestrzeni powietrznej, odprowadzenie od strefy zakazanej, ograniczonej lub niebezpiecznej, lub nakazanie wykonania lądowania na wyznaczonym lotnisku. Ćwiczebne przechwytywanie cywilnych statków powietrznych nie powinno być dokonywane.

2.2. W celu wyeliminowania lub zmniejszenia potrzeby przechwytywania cywilnych statków powietrznych, ważne jest, aby:

- a) organy kierujące przechwytywaniem dołożyły wszelkich możliwych starań, aby zapewnić identyfikację każdego statku powietrznego, który może być statkiem cywilnym i ewentualnie wydały przez właściwe organy służb ruchu lotniczego konieczne instrukcje lub wskazówki temu statkowi. W tym celu konieczne jest ustanowienie szybkiej i niezawodnej łączności między organami kierującymi przechwytem a organami służb ruchu lotniczego oraz dokonanie uzgodnień zapewniających wymianę informacji o ruchu cywilnych statków powietrznych między organami, zgodnie z ustaleniami Załącznika 11 ICAO,
- b) przestrzenie powietrzne zakazane dla wszystkich cywilnych lotów i przestrzenie, w których nie zezwala się na loty cywilne bez uzyskania specjalnego zezwolenia Państwa, były ogłaszane w jasny sposób w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP), zgodnie z przepisami Załącznika 15 ICAO, łącznie ze wskazaniem ryzyka – jeżeli istnieje – przechwytem w przypadku naruszenia tych przestrzeni powietrznych. Wyznaczając takie przestrzenie powietrzne w bezpośredniej bliskości ogłoszonych tras ATS lub innych często użytkowanych dróg lotniczych, Państwa powinny brać pod uwagę posiadanie i dokładność systemów nawigacyjnych wykorzystywanych przez cywilne statki powietrzne i ich zdolność utrzymywania się poza wyznaczonymi przestrzeniami,
- c) tam, gdzie jest to konieczne uwzględniono ustawienie dodatkowych pomocy nawigacyjnych, aby zapewnić cywilnym statkom powietrznym bezpieczne ominięcie, w razie konieczności, przestrzeni powietrznych zakazanych lub ograniczonych.

2.3. W celu wyeliminowania lub zredukowania niebezpieczeństwa związanego z przechwytywaniem wykonanym jako środek ostateczny, powinny być podjęte wszelkie możliwe wysiłki w celu zapewnienia skoordynowanych działań pilotów i zainteresowanych organów naziemnych. Sprawą zasadniczą jest podjęcie przez Umawiające się Państwa kroków zapewniających, by:

- a) wszyscy piloci cywilnych statków powietrznych znali działania, jakie mają być przez nich podjęte i sygnały wzrokowe, jakie powinny być stosowane w myśl Rozdziału 3 i Dodatku 1 niniejszego Załącznika,
- b) użytkownicy lub dowódcy cywilnych statków powietrznych stosowali przepisy podane w Załączniku

- 6 ICAO, część I, II i III, dotyczące możliwości porozumiewania się na częstotliwości 121,5 MHz i posiadania procedur przechwytywania sygnałów wzrokowych na pokładzie statków powietrznych,
- c) cały personel służb ruchu lotniczego znał działania, jakie powinny być przez niego podjęte zgodnie z przepisami Załącznika 11 ICAO, rozdział 2 i PANS-ATM (Doc 4444),
 - d) wszyscy dowódcy przechwytyjących statków powietrznych znali ogólne ograniczenia osiągow cywilnych statków powietrznych i liczyli się z ewentualnością, że przechwytywany cywilny statek powietrzny może znajdować się w stanie zagrożenia na skutek trudności technicznych lub bezprawnej ingerencji,
 - e) kierowniczym organom przechwytyjącym i dowódcom potencjalnie przechwytyjących statków powietrznych wydane zostały jasne i niedwuznaczne instrukcje obejmujące: manewry przechwytywania, prowadzenia przechwyconego statku powietrzego, działania przechwytywanego statku powietrzego, sygnały wzrokowe powietrze-powietrze, łączność radiową z przechwytywanym statkiem powietrzny i potrzebę wstrzymania się od użycia broni,

Uwaga. – Patrz punkty od 3 do 8.

- f) organy kierujące przechwytywaniem i przechwytyjące statki powietrzne posiadały wyposażenie radiotelefoniczne, odpowiadające wymaganiom Załącznika 10 ICAO, tom I, które umożliwią utrzymanie łączności ze statkami przechwytywanymi na częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz,
- g) były dostępne, w możliwie szerokim zakresie, urządzenia wtórnego radaru dozoru i/lub ADS-B, pozwalające organom kierującym przechwytywaniem na rozpoznanie cywilnych statków powietrznych w przestrzeniach, gdzie mogłyby być przechwycone inaczej. Urządzenia te powinny pozwalać na rozpoznawanie tożsamości statku powietrzego i natychmiastowe rozpoznawanie warunków niebezpieczeństwa lub zagrożenia.

3. Manewry przechwytywania

3.1. Dla manewrów przeprowadzanych przez statki powietrzne przechwytyjące cywilne statki powietrzne powinna zostać ustanowiona standardowa procedura mająca na celu uniknięcie ryzyka dla przechwytywanego statku powietrzego. Procedura powinna należycie uwzględniać ograniczenia osiągow cywilnych statków powietrznych, konieczność unikania lotu w takiej bliskości od przechwytywanego statku powietrzego, która może grozić niebezpieczeństwem zderzenia oraz konieczność unikania przecinania toru lotu statku powietrzego lub wykonania jakichkolwiek innych manewrów w taki sposób, że turbulencja w śladzie aerodynamicznym może być niebezpieczna, szczególnie gdy przechwytywany statek powietrzny jest lekki.

3.2. Statek powietrzny, który jest przechwytywany, wyposażony w pokładowy system zapobiegania kolizjom (ACAS), może traktować przechwytyjący statek powietrzny jako zagrażający kolizją, przez co rozpocznie manewr uniknięcia kolizji w odpowiedzi na propozycję rozwiązania ACAS. Taka propozycja może zostać błędnie zinterpretowana przez statek powietrzny przechwytyjący, jako nieprzyjazne intencje. Dlatego istotne jest, aby piloci statków powietrznych przechwytyjących, wyposażonych w transponder radaru wtórnego, wyłączyli nadawanie informacji o wysokości barometrycznej (w odpowiedziach modu C lub w odpowiedziach modu S w polu AC) w odległości co najmniej 37 km (20 NM) od statku powietrzego przechwytywanego. Zapobiega to podawaniu propozycji rozwiązania w stosunku do statku powietrzego przechwytyjącego przez ACAS w statku powietrznym przechwytywanym, przy czym nadal dostępne będą propozycje ruchowe ACAS.

3.3. Manewry do wzrokowego rozpoznania

Zaleca się następującą metodę manewrowania przez przechwytyjący statek powietrzny w celu wzrokowego rozpoznania cywilnego statku powietrzego:

Faza I

Przechwytyjący statek powietrzny powinien zbliżyć się do przechwytywanego statku powietrzego od tyłu. Prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien zająć pozycję z lewej strony, nieco nad i przed przechwytywanym statkiem powietrznym, w polu widzenia pilota przechwytywanego statku powietrzego i początkowo nie bliżej tego statku niż 300 m. Wszystkie inne statki powietrzne biorące udział w przechwytywaniu powinny trzymać się z dala od przechwytywanego statku powietrzego – najlepiej wyżej i za statkiem. Po ustaleniu prędkości i pozycji statek powietrzny powinien, jeśli to konieczne, rozpocząć manewry fazy II.

Faza II

Prowadzący grupę albo pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien zacząć ostrożnie zbliżać się do przechwytywanego statku powietrznego, na tym samym poziomie i na taką odległość, jaka jest bezwzględnie konieczna dla uzyskania potrzebnych informacji. Prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien postępować ostrożnie, aby uniknąć przestraszenia załogi lub pasażerów przechwytywanego statku powietrznego, pamiętając stale o tym, że manewry postrzegane za normalne przez przechwytyjący statek powietrzny mogą być uważane, przez pasażerów i załogę cywilnego statku powietrznego, za niebezpieczne. Wszystkie inne statki powietrzne biorące udział w przechwytywaniu powinny, w dalszym ciągu, trzymać się z dala od przechwytywanego statku powietrznego. Po dokonaniu rozpoznania przechwytyjący statek powietrzny powinien oddalić się od przechwytywanego statku powietrznego, jak podano w fazie III.

Faza III

Prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien łagodnie oddalić się od przechwytywanego statku powietrznego, wykonując płytkie nurkowanie. Wszystkie inne statki powietrzne biorące udział w przechwytywaniu powinny trzymać się z dala od przechwytywanego statku powietrznego i dołączyć do prowadzącego.

3.4. Manewry do prowadzenia nawigacyjnego

3.4.1. Jeżeli po wykonaniu manewrów rozpoznawczych fazy I i II, uznano za konieczne wtrącenie się do nawigacji przechwytywanego statku powietrznego, prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny powinien zająć pozycję po lewej stronie, nieco nad i przed przechwytywanym statkiem powietrznym, aby umożliwić dowódcy tego statku dostrzeżenie sygnałów wzrokowych.

3.4.2. Koniecznym jest, aby dowódca przechwytywanego statku powietrznego upewnił się, że dowódca przechwytywanego statku powietrznego wie, iż jest przechwytywany i potwierdza podawane mu sygnały. Jeżeli wielokrotne wysiłki w celu zwrócenia uwagi dowódcy przechwytywanego statku powietrznego, poprzez wykorzystanie sygnałów podanych w pozycji 1 w Dodatku 1 Dział 2, nie będą skuteczne, wówczas mogą być użyte inne metody sygnalizacji w tym jako ostateczny środek wzrokowy efekt spowodowany włączeniem dopalacza, pod warunkiem, że nie będzie to niebezpieczne dla przechwytywanego statku powietrznego.

3.5. Uznaje się, że warunki meteorologiczne lub terenowe mogą niekiedy wymagać, aby prowadzący grupę lub pojedynczy przechwytyjący statek powietrzny zajął pozycję z prawej strony, lekko nad i przed przechwytywanym statkiem powietrznym. W takim przypadku dowódca przechwytywanego statku powietrznego musi szczególnie uważać, aby jego statek był stale widoczny przez dowódcę przechwytywanego statku.

4. Prowadzenie przechwytywanego statku powietrznego

Prowadzenie nawigacyjne i związane z tym informacje powinny być podawane przechwytywanemu statkowi powietrznemu drogą łączności radiotelefonicznej, gdy tylko kontakt radiowy zostanie ustalony.

4.1. Prowadząc przechwytywany statek powietrzny należy zwracać uwagę, aby nie został on wprowadzony w warunki, w których widzialność może być mniejsza od wymaganej dla wykonywania lotu w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością i aby manewry wymagane od przechwytywanego statku powietrznego nie zwiększyły istniejącego już niebezpieczeństwa w przypadku, gdy jego sprawność operacyjna jest obniżona.

4.2. W wyjątkowym przypadku, gdy od przechwytywanego statku powietrznego wymagane jest lądowanie na terytorium, nad którym odbywa się lot, należy zwrócić uwagę, aby:

- a) wyznaczone lotnisko było odpowiednie dla lądowania statku powietrznego danego typu, zwłaszcza gdy lotnisko nie jest normalnie używane do operacji cywilnego transportu lotniczego,
- b) otaczający teren był odpowiedni dla manewrów krążenia, podejścia i dla odlotu po nieudanym podejściu,
- c) przechwytywany statek powietrzny posiadał wystarczający zapas paliwa dla dolotu do lotniska,
- d) jeżeli przechwytywany statek powietrzny jest cywilnym statkiem transportowym, wyznaczone lotnisko posiadało drogę startową o długości równej 2 500 m nad średnim poziomem morza i o wytrzymałości wystarczającej dla ciężaru tego statku, i
- e) gdy to możliwe, wyznaczone lotnisko było jednym ze szczegółowo opisanych w odpowiednim zbiorze

informacji lotniczych.

4.3. Jeśli cywilny statek powietrzny ma lądować na nieznanym lotnisku, istotne jest, aby pozostawiono mu dość czasu na przygotowanie się do lądowania, pamiętając, że tylko dowódca cywilnego statku, biorąc pod uwagę długość drogi startowej i masę statku w danej chwili, może ocenić bezpieczeństwo operacji lądowania.

4.4. Jest szczególnie ważne, aby wszelkie informacje niezbędne dla ułatwienia bezpiecznego podejścia i lądowania były podane przechwytywanemu statkowi powietrznemu za pomocą radiotelefonu.

5. Działanie ze strony przechwytywanego statku powietrznego

Normy zawarte w Dodatku 2, Dział 2 określają jak następuje:

„2.1 Statek powietrzny przechwytywany przez inny statek powietrzny natychmiast:

- a) wykonuje polecenia wydawane mu przez przechwytyjący statek powietrzny, przyjmując i odpowiadając na sygnały wzrokowe według przepisów zawartych w Dodatku 1,
- b) zawiadamia, jeżeli to będzie możliwe, odpowiedni organ służb ruchu lotniczego,
- c) stara się nawiązać łączność radiową z przechwytyjącym statkiem powietrznym lub z właściwym organem kierującym przechwytywaniem przez nadanie wywołania na częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz, podając identyfikację swego statku i charakter lotu, a jeżeli łączność nie zostanie nawiązana, a będzie to możliwe, powtarza wywołanie na częstotliwości niebezpieczeństwa 243 MHz,
- d) jeżeli posiada transponder SSR, wybiera mod A kod 7700, o ile nie otrzymał innego polecenia od właściwego organu służb ruchu lotniczego,
- e) jeżeli posiada ADS-B lub ADS-C, wybiera odpowiednią funkcję w niebezpieczeństwie, jeżeli jest dostępna, chyba że otrzymano inne instrukcje od organu służb ruchu lotniczego.

„2.2 Jeżeli instrukcje otrzymane przez radio z jakichś źródeł, są sprzeczne z poleceniami podawanymi przez przechwytyjący statek powietrzny sygnałami wzrokowymi, przechwytywany statek powietrzny prosi o natychmiastowe wyjaśnienie, stosując się jednocześnie do poleceń wydawanych przez przechwytyjący statek powietrzny.

„2.3 Jeżeli instrukcje otrzymywane przez radio z jakichś źródeł są sprzeczne z poleceniami podawanymi przez przechwytyjący statek powietrzny drogą radiową, przechwytywany statek powietrzny prosi o natychmiastowe wyjaśnienie, stosując się jednocześnie do wydawanych mu przez radio poleceń przez statek powietrzny przechwytyjący.”

6. Sygnały wzrokowe powietrze-powietrze

Sygnały wzrokowe, które powinny być stosowane przez statki przechwytyjące i przechwytywane są podane w Dodatku 1 do niniejszego Załącznika. Jest sprawą zasadniczą, ażeby przechwytyjący i przechwytywany statek powietrzny stosowały się ściśle do tych sygnałów i interpretowały prawidłowo sygnały podawane przez inne statki powietrzne i aby przechwytyjące statki powietrzne zwracały szczególną uwagę na sygnały podawane przez przechwytywany statek powietrzny, informujące, że jest on w niebezpieczeństwie.

7. Łączność radiowa między organem kierującym przechwytywaniem lub przechwytyjącym statkiem powietrznym a przechwytywanym statkiem powietrznym

7.1. W przypadku przechwytywania organ kierujący przechwytywaniem lub przechwytyjący statek powietrzny, powinny:

- a) w pierwszej kolejności starać się nawiązać dwukierunkową łączność z przechwytywanym statkiem powietrznym, używając języka znanego stronom, na częstotliwości 121,5 MHz, stosując odpowiednio, następujące znaki wywoławcze:
„INTERCEPT CONTROL” (organ kierujący przechwytywaniem); „INTERCEPTOR” (znak wywoławczy) (przechwytyjący statek powietrzny); „INTERCEPTED AIRCRAFT” (przechwytywany statek powietrzny), i
- b) jeżeli nie da to rezultatu, próbować nawiązać dwukierunkową łączność z przechwytywanym statkiem powietrznym na częstotliwościach, jakie zostały podane przez właściwą władzę ATS, lub nawiązać kontakt radiowy poprzez właściwy(e) organ(y) służb ruchu lotniczego.

7.2. Jeżeli łączność radiowa podczas przechwytywania została nawiązana, lecz porozumiewanie się we wspólnym języku nie jest możliwe, należy starać się przekazywać polecenia, potwierdzenia przyjęcia poleceń i istotne informacje przez stosowanie wyrażen i ich wymowę, zawartych w poniższych tabelach i przekazywać każde wyrażenie dwukrotnie.

8. Wstrzymanie się od użycia broni

Uwaga. – W jednogłośnie przyjęciu przez 25 sesję (Nadzwyczajną) Zgromadzenia Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, 10 maja 1984 r. Artykułu 3 bis do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Umawiające się Państwa uznały, że „każde z Państw powstrzyma się od użycia broni przeciwko cywilnym statkom powietrznym w locie”.

Używanie pocisków świetlnych dla zwrócenia uwagi jest niebezpieczne i oczekuje się, że zostaną podjęte środki dla uniknięcia ich stosowania, aby nie narażać na niebezpieczeństwo osób na pokładzie statku powietrznego.

9. Koordynacja między organami kierującymi przechwytywaniem a organami służb ruchu lotniczego

Istotne jest, aby między kierowniczym organem przechwytyjącym a właściwym organem służb ruchu lotniczego odbywała się ścisła koordynacja podczas wszystkich faz przechwytywania statku powietrznego, który jest lub przypuszcza się, że jest cywilnym statkiem powietrznym, w celu pełnego informowania organu służb ruchu lotniczego o rozwoju sytuacji i działaniu wymaganym od cywilnego statku powietrznego.

Tabela A-1

Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTUJĄCY statek powietrzny			Wyrażenia do stosowania przez PRZECHWYTYWANY statek powietrzny		
Wyrażenia	Wymowa ¹	Znaczenie	Wyrażenia	Wymowa ¹	Znaczenie
CALL SIGN	<u>KOL</u> SA-IN	Jaki jest twój znak wywoławczy?	CALL SIGN (znak wywoławczy) ²	<u>KOL</u> SA - IN (znak wywoławczy)	Mój znak wywoławczy to (znak wywoławczy)
FOLLOW	<u>FOL</u> – LO	Leć za mną	WILCO	<u>VILL</u> - KO	Zrozumiałem; Wykonam
DESCENT	DI – <u>SEND</u>	Zniżaj się do lądowania	CAN NOT	<u>KANN</u> NOTT	Nie mogę wykonać
YOU LAND	<u>YOU</u> LAAND	Wyląduj na tym lotnisku	REPEAT	REE - <u>PEET</u>	Powtórz polecenie
PROCEED	PRO - <u>SEED</u>	Możesz lecieć dalej	AM LOST	AM <u>LOSST</u>	Nie znam swej pozycji
			MAYDAY	<u>MAYDAY</u>	Jestem w niebezpieczeństwie
			HIJACK ³	<u>HI</u> - JACK	Jestem uprowadzany
			LAND (nazwa miejsca)	LAAND (nazwa miejsca)	Proszę o lądowanie w (nazwa miejsca)
			DESCEND	DEE- <u>SEND</u>	Proszę o znizanie
1. – W drugiej kolumnie sylaby wymagające położenia akcentu są podkreślone.					
2. – Wymagane jest przekazanie znaku wywoławczego używanego w łączności radiotelefonicznej z organami służb ruchu lotniczego i odpowiadającego znakowi rozpoznawczemu statku powietrznemu podanemu w planie lotu.					
3. – Nie zawsze okoliczności mogą pozwalać lub czynić pożądanym użycie wyrażenia „HIJACK”.					

ZAŁĄCZNIK B. BEZPRAWNA INGERENCJA

1. Ustalenia ogólne

Przedstawione poniżej zasady stanowią materiał przewodni dla statków powietrznych w przypadku, gdy ma miejsce bezprawna ingerencja, a statek powietrzny nie może zawiadomić o tym fakcie organu ATS.

2. Procedury

2.1. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może dolecieć do lotniska zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 3 pkt 3.7.2 powinien starać się kontynuować lot po nakazanej linii drogi i na przydzielonym poziomie przelotu, co najmniej do czasu, aż zaistnieje możliwość zawiadomienia organu ATS lub dopóki statek powietrzny nie znajdzie się w zasięgu radaru lub ADS-B.

2.2. Jeśli statek powietrzny jest poddany bezprawnej ingerencji i musi odchylić się od nakazanej linii drogi lub wyznaczonego poziomu przelotu, nie posiadając możliwości nawiązania łączności radiotelefonicznej z ATS, dowódca statku powietrznego powinien, gdy jest to możliwe:

- a) starać się przekazać ostrzeżenia na wykorzystywanym kanale VHF lub na częstotliwości w niebezpieczeństwie VHF i na innych odpowiednich kanałach, z wyjątkiem przypadków, gdy nie jest to możliwe z powodu występującej na pokładzie statku powietrznego sytuacji. Należy także wykorzystać inne wyposażenie, takie jak pokładowe transpondery, łącza transmisji danych itp., kiedy jest to korzystne i okoliczności na to pozwalają, i
- b) kontynuować lot zachowując szczególne procedury podczas lotu w nadzwyczajnych sytuacjach, gdy takie procedury są ustalone i opublikowane w Regionalnych procedurach uzupełniających (Doc 7030), lub
- c) jeżeli odpowiednich procedur regionalnych nie ustalono, kontynuować lot na poziomie, który różni się od poziomów przelotu zwykle wykorzystywanych podczas lotów IFR o:
 - 1) 150 m (500 ft) w obszarze, gdzie stosowana jest minimalna separacja pionowa 300 m (1000 ft), lub
 - 2) 300 m (1000 ft) w obszarze, gdzie stosowana jest minimalna separacja pionowa 600 m (2000 ft).

Uwaga. – Działania statku powietrznego, który jest przechwytywany, będąc przedmiotem bezprawnej ingerencji, przedstawione zostały w punkcie 3.8 niniejszego Załącznika.

— KONIEC —