



DZIENNIK URZĘDOWY URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 29 kwietnia 2004 r.

Nr 2

TREŚĆ:

Poz.:

DECYZJE:

- 8 – Nr 23 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika certyfikacji agenta obsługi naziemnej 7
- 9 – Nr 27 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie określenia prognozowanej wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zakupów sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa lotniczego i nadzoru w tym zakresie, dofinansowania obowiązku użyteczności publicznej oraz kryteriów, którymi Komisja będzie kierować się przy opracowywaniu propozycji dla Prezesa 8
- 10 – Nr 28 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 kwietnia 2004 r. zmieniająca decyzję w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego 9
- 11 – Nr 29 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 kwietnia 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika ochrony przed wojskowymi operacjami powietrznymi mogącymi stanowić potencjalne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego 9

OBWIESZCZENIE:

- 12 – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 26

8

DECYZJA Nr 23 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO z dnia 16 kwietnia 2004 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika certyfikacji agenta obsługi naziemnej

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 i z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Wprowadza się do stosowania Podręcznik certyfikacji agenta obsługi naziemnej (PNH), stanowiący załącznik do decyzji¹.

§ 2.

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Krzysztof Kapis

¹ Załącznik jest dostępny w postaci zapisu na płycie CD-ROM w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, tel. 630-15-06, 630-15-33.

9

DECYZJA Nr 27
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
z dnia 21 kwietnia 2004 r.

w sprawie określenia prognozowanej wysokości środków przeznaczonych na dofinansowanie zakupów sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa lotniczego i nadzoru w tym zakresie, dofinansowania obowiązku użyteczności publicznej oraz kryteriów, którymi Komisja będzie kierować się przy opracowywaniu propozycji dla Prezesa

Na podstawie § 1 statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego (M. P. Nr 55, poz. 754) oraz w związku z § 2 ust. 4 Regulaminu rozdziału funduszy z wyodrębnionego rachunku bankowego środków specjalnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeznaczanych na dofinansowanie zakupów sprzętów i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej i nadzoru w tym zakresie oraz dofinansowania obowiązku użyteczności publicznej (zwanego dalej Regulaminem), stanowiącego załącznik do Zarządzenia Nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 listopada 2003 r. (Dz. Urz. ULC Nr 6, poz. 22) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Ustala się następujące prognozowane kwoty przewidziane w planie finansowym środków specjalnych na rok 2004:

- 1) 2 083 000 zł. – na dofinansowanie obowiązku użyteczności publicznej, o którym mowa w art. 183 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 i z 2003 r. Dz. U. Nr 230, poz. 2036),
- 2) 7 262 000 zł. – na dofinansowanie zakupów sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa działalności lotniczej w tym zakresie, o których mowa w art. 26 ust. 2 pkt 1 ustawy, o której mowa w pkt 1.

§ 2.

W odniesieniu do środków zaplanowanych z przeznaczeniem na dofinansowanie użyteczności publicznej wprowadza się następujące kryteria oceny wniosków:

- 1) zapotrzebowanie na transport lotniczy w regionie, w tym konieczność zaspokojenia potrzeb społecznych,

- 2) znaczenie lotniska w systemie transportowym kraju,
- 3) możliwości alternatywnego wykorzystania innych środków transportu w regionie,
- 4) prognozowana długość okresu dojścia do rentowności,
- 5) efektywność funkcjonowania lotniska (zatrudnienie, koszty w odniesieniu do skali przewozów, efektywność wykorzystania dotychczas przyznanych środków pomocowych),
- 6) perspektywy funkcjonowania lotniska w przyszłości.

§ 3.

Wprowadza się następujące kryteria oceny wniosków o dofinansowanie zakupów sprzętu i urządzeń niezbędnych dla bezpieczeństwa lotniczego i nadzoru w tym zakresie, którymi Komisja będzie kierować się przy opracowywaniu propozycji dla Prezesa Urzędu:

- 1) realizacja zaleceń pokontrolnych, po zakończeniu kontroli certyfikacyjnej lotniska,
- 2) realizacja zaleceń pokontrolnych po przeprowadzonych audytach i kontrolach w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji,
- 3) zadania z zakresu zakupu sprzętów i urządzeń dla służb informacji powietrznej.

§ 4.

Wnioski, o których mowa w § 2 i 3 muszą spełniać wymogi zawarte w Regulaminie.

§ 5.

Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Krzysztof Kapis

10

DECYZJA Nr 28 **PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO** z dnia 22 kwietnia 2004 r.

zmieniająca decyzję w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 i z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) zarządza się, co następuje:

§ 1.

W załączniku do decyzji nr 47 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego (Dz. Urz. Nr 6, poz. 24) wprowadza się zmianę nr 7 z dnia 30 kwietnia 2004 r. – stanowiącą załącznik do decyzji¹.

§ 2.

Użytkownicy Podręcznika PNO wprowadzą zmianę do posiadanych egzemplarzy zgodnie z procedurą podaną w PNO-0-05-00, ust. 2.

§ 3.

Decyzja wchodzi w życie z dniem 1 maja 2004 roku.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Krzysztof Kapis

¹Załącznik jest dostępny w postaci zapisu na płycie CD-ROM w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, tel. 630-15-06, 630-15-33.

11

DECYZJA Nr 29 **PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO** z dnia 22 kwietnia 2004 r.

w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika ochrony przed wojskowymi operacjami powietrznymi mogącymi stanowić potencjalne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 i z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) zarządza się, co następuje:

§ 1.

Wprowadza się do stosowania Podręcznik ochrony przed wojskowymi operacjami powietrznymi mogącymi

stanowić potencjalne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego, stanowiący załącznik do decyzji.

§ 2.

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Krzysztof Kapis

Załączniki do decyzji nr 29
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 22 kwietnia 2004 r. (poz. 11)

**PODRĘCZNIK OCHRONY PRZED WOJSKOWYMI OPERACJAMI POWIETRZNYMI
MOGĄCYMI STANOWIĆ POTENCJALNE ZAGROŻENIE DLA LOTNICTWA CYWILNEGO**
(Dokument 9554-AN/932, Wydanie pierwsze 1990 r.)

Przedmowa

"Podręcznik ochrony przed wojskowymi operacjami powietrznymi mogącymi stanowić potencjalne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego" opracowany został na wniosek Komisji Żeglugi Powietrznej na ósmym posiedzeniu sto dwudziestej sesji Komisji. Wniosek ten był efektem przeanalizowania przez Komisję Żeglugi Powietrznej zaleceń dotyczących bezpieczeństwa, zawartych w raporcie z dochodzenia ICAO w sprawie zniszczenia irańskiego Airbusa A300, lot IR655, w dniu 3 lipca 1988 r. Celem tego materiału jest podkreślenie znaczenia bieżących Standardów i Zalecanych Praktyk zawartych w odpowiednich dokumentach ICAO. Ściśle rzecz ujmując, materiał ten ma służyć Państwu pomocą w ustalaniu, jakie działania należy podjąć w sytuacjach opisywanych w ust. 2.15 i 2.16 Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – *"Służby ruchu lotniczego"*.

Komisja uznała także, że Standardy i Zalecane Praktyki odnoszące się do wojskowych operacji powietrznych mogących stanowić potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych nie mogą, ze względu na swój charakter, przedstawiać

konkretnych kroków, ani szczegółowych planów działania, które mają zastosowanie w każdej sytuacji, która może zaistnieć. Dlatego też Komisja określiła pewną liczbę innych działań, które zasługują na rozważenie, i które zostały zawarte w tym podręczniku.

Niniejszy materiał pomocniczy, mający charakter doradczy, opracowany został przez Sekretariat, przy pomocy grupy badawczej ds. żeglugi powietrznej, w której skład wchodzi przedstawiciele cywilnych służb lotniczych oraz eksperci wojskowi z siedmiu Umawiających się Państw oraz trzech organizacji międzynarodowych.

Od Umawiających się Państw oczekuje się zapewnienia, aby materiał zawarty w niniejszym podręczniku został poddany uwadze wszystkich członków cywilnego i wojskowego personelu administracyjnego lub operacyjnego, których dotyczy kwestia opracowania i/lub wdrożenia krajowych praktyk i procedur odnoszących się do wojskowych operacji powietrznych, mogących stwarzać potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych.

SPIS TREŚCI

1. Wprowadzenie	12
2. Kontekst historyczny	12
3. Koordynacja pomiędzy władzami wojskowymi, a władzami służby ruchu lotniczego (ATS)	14
4. Rozpowszechnianie informacji	16
5. Koordynacja pomiędzy organami wojskowymi, a organami służby ruchu lotniczego	17
6. Zapoznavanie personelu ze strefą operacji	19
7. Identyfikacja cywilnych statków powietrznych	20
8. Ostrzeżenia i pomoc w nawigacji	21
9. Ograniczenia ruchu lotniczego	22
10. Szczególne środki podejmowane w przypadku konfliktu zbrojnego lub w obliczu możliwości jego wybuchu	22
 Załącznik A. Przykłady łączności powietrze-ziemia na częstotliwości 121,5 MHz	 24
Załącznik B. Przykłady depesz NOTAM Klasy I, dotyczących operacji wojskowych stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych	25

ŚRODKI OCHRONY PRZED WOJSKOWYMI OPERACJAMI POWIETRZNYMI MOGĄCYMI STANOWIĆ POTENCJALNE ZAGROŻENIE DLA LOTNICTWA CYWILNEGO

1. WPROWADZENIE

1.1 Niniejszy materiał pomocniczy został opracowany na wniosek Komisji Żeglugi Powietrznej w celu wspierania Państw w zapewnianiu bezpieczeństwa i uporządkowanego przepływu międzynarodowego ruchu lotniczego, w przypadku planowania i przeprowadzania wojskowych operacji powietrznych stanowiących potencjalne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego.

1.2 Niniejszy materiał pomocniczy ma charakter doradczy i ma służyć Państwom pomocą w ustalaniu, jakie działania należy podjąć w sytuacjach opisywanych w ust. 2.15 i 2.16 Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym - *"Służby ruchu lotniczego"*.

1.3 Celem niniejszego materiału pomocniczego jest promowanie efektywnej współpracy tak, by zasięg działań stanowiących potencjalne zagrożenie dla lotnictwa cywilnego mógł być ograniczany do uzgodnionego obszaru przestrzeni powietrznej. Materiał ten ma na celu zwłaszcza zapobieganie sytuacjom, kiedy organ wojskowy zmuszony jest uciec się do powiadomienia o zamiarze przeprowadzenia niebezpiecznych działań nad otwartym morzem bez uprzednich konsultacji oraz potencjalnych konsekwencji dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej, oraz organów służb ruchu lotniczego, wynikających z takich działań wojskowych

2. KONTEKST HISTORYCZNY

2.1 Artykuł 3, lit. a) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym stanowi, że "Niniejszą Konwencję stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych, nie stosuje się zaś do statków powietrznych państwowych". Jednakże, art. 3, lit. d) Konwencji stanowi, że "Umawiające się Państwa zobowiązują się, przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych, mieć na względzie bezpieczeństwo żeglugi statków powietrznych cywilnych". Art. 3 lit. b) stanowi, że "statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne państwowe".

2.2 Zgromadzenie ICAO opracowało "Jednolite oświadczenie w sprawie bieżącej polityki i towarzyszących praktyk odnoszących się szczególnie do żeglugi powietrznej", który jest uaktualniany na każdej sesji Zgromadzenia oraz który po raz ostatni został przedstawiony w Uchwale Zgromadzenia Nr A27-10. Treść załącznika P do tej uchwały brzmi następująco:

"Koordynacja cywilnego i wojskowego ruchu lotniczego"

ZWAŻYWSZY, że lotnictwo cywilne i wojskowe powinny wspólnie wykorzystywać przestrzeń powietrzną, a także wiele urządzeń oraz usług;

ZWAŻYWSZY, że art. 3, lit. d) Konwencji wymaga, by Umawiające się Państwa zobowiązały się, że przy ustalaniu przepisów dla swoich państwowych statków powietrznych będą mieć na względzie bezpieczeństwo żeglugi cywilnych statków powietrznych;

ZWAŻYWSZY, że nie we wszystkich dziedzinach wypracowano satysfakcjonujące rozwiązania dla wspólnego użytkowania przestrzeni powietrznej oraz

ZWAŻYWSZY, że chociaż za cel ostateczny można uznać pełną integrację kontroli cywilnego i wojskowego ruchu lotniczego, to poprawa koordynacji w wielu Państwach jest w chwili obecnej najlepszym sposobem na pokonanie istniejących trudności.

ZGROMADZENIE POSTANAWIA, ŻE

- 1) wspólne użytkowanie przestrzeni powietrznej oraz pewnych urządzeń i usług przez lotnictwo cywilne i wojskowe musi być zorganizowane w taki sposób, by zapewnić bezpieczeństwo, regularność oraz sprawność międzynarodowego cywilnego ruchu lotniczego oraz
- 2) przepisy i procedury ustanowione przez Umawiające się Państwa, w celu uregulowania operacji ich własnych państwowych statków powietrznych nad otwartym morzem, muszą zapewniać, aby operacje takie nie narażały bezpieczeństwa, regularności i sprawności międzynarodowego cywilnego ruchu lotniczego oraz by stosowano się w ich trakcie, na tyle na ile jest to możliwe, do przepisów ruchu lotniczego zawartych w Załączniku 2.

Towarzyszące praktyki

1. Umawiające się Państwa muszą zainicjować lub poprawić koordynację pomiędzy swoimi cywilnymi i wojskowymi służbami ruchu lotniczego, w celu wdrożenia zasady wyrażonej w klauzuli postanawiającej nr 1 powyżej.
2. Rada powinna zapewnić, aby kwestia koordynacji wykorzystania przestrzeni powietrznej pomiędzy lotnictwem wojskowym, a cywilnym włączona została do porządku obrad podczas

posiedzeń szczebla regionalnego i okręgowego.

3. Ustalając przepisy i procedury wspomniane w klauzuli postanawiającej nr 2, dane Państwo powinno skoordynować działania z tym związane ze wszystkimi Państwami odpowiedzialnymi za zapewnienie służb ruchu lotniczego nad otwartym morzem w omawianym obszarze”.

2.3 Międzynarodowe Standardy i Zalecane Praktyki zawarte w Załączniku 11, Rozdział 2, ust. 2.15 i 2.16, zawierają postanowienia dotyczące koordynacji pomiędzy władzami wojskowymi, a służbami ruchu lotniczego oraz koordynacji operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych. Według tych postanowień, władze ATS¹ powinny nawiązać i utrzymywać bliską współpracę z władzami wojskowymi odpowiedzialnymi za operacje, które mogą mieć wpływ na loty cywilnych statków powietrznych. Postanowienia te nakazują także, by przygotowania do operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych były koordynowane z właściwymi władzami ATS, a celem tej koordynacji było osiągnięcie takich ustaleń, które zapobiegą powstawaniu niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych i maksymalnie zmniejszą ingerencję w zwykłe operacje tych statków powietrznych. Ustępy 2.15 i 2.16 brzmią następująco:

"2.15 Koordynacja pomiędzy władzami wojskowymi i władzami służby ruchu lotniczego

2.15.1 Władze ATS powinny nawiązywać i utrzymywać bliską współpracę z władzami wojskowymi odpowiedzialnymi za operacje, które mogą mieć wpływ na loty cywilnych statków powietrznych.

2.15.2 Koordynacja operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych powinna być przeprowadzana zgodnie z postanowieniami zawartymi w ust. 2.16.

2.15.3 Pomiedzy organami służby ruchu lotniczego, a właściwymi organami wojskowymi należy zorganizować szybką wymianę informacji koniecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów cywilnych statków powietrznych.

2.15.3.1 Służba ruchu lotniczego powinna, rutynowo lub na żądanie, zgodnie z uzgodnionymi miejscowo procedurami, dostarczać właściwym organom wojskowym odpowiedni plan lotu oraz inne dane dotyczące lotów cywilnych statków powietrznych. W celu wyeliminowania lub zredukowania konieczności

przechwytywania statków powietrznych, władze ATS powinny wyznaczyć wszelkie strefy lub trasy, gdzie wymogi Załącznika 2 w kwestii planów lotu, łączności dwukierunkowej oraz meldowania o pozycji stosowałyby się do wszystkich lotów tak, by zapewnić właściwym organom służby ruchu lotniczego wszystkie istotne dane celem ułatwienia identyfikacji cywilnych statków powietrznych.

2.15.3.2 Opracowane powinny zostać specjalne procedury mające na celu zapewnienie, aby:

- a) organy służby ruchu lotniczego były powiadamiane o zaobserwowaniu przez organ wojskowy statku powietrznego, który jest lub może być cywilnym statkiem powietrznym, i który zbliża się lub właśnie wkracza do jakiegokolwiek strefy, w której przechwycenie go mogłoby być konieczne,
- b) dotożono wszelkich starań w celu zidentyfikowania statku powietrznego oraz udzielono temu statkowi instrukcji nawigacyjnych niezbędnych dla uniknięcia konieczności przechwycenia go.

2.16 Koordynacja operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych

2.16.1 Przygotowania do operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych czy to mających miejsce nad terytorium Państwa, czy też odbywających się nad otwartym morzem, powinny być koordynowane z właściwymi władzami ATS. Działania koordynacyjne powinny zostać przeprowadzone na tyle wcześnie, by umożliwić rozpowszechnienie na czas informacji dotyczących operacji, zgodnie z postanowieniami Załącznika 15.

2.16.1.1 **Zalecenie.**- *Jeżeli właściwą władzą ATS nie jest władza ATS Państwa, w którym siedzibę ma organizacja planująca operacje, zaleca się, aby wstępną koordynację przeprowadzono z władzą ATS odpowiedzialną za przestrzeń powietrzną nad Państwem, w którym organizacja planująca operacje ma siedzibę.*

2.16.2 Celem koordynacji powinno być wypracowanie ustaleń, które najlepiej zapobiegą narażaniu cywilnych statków powietrznych na niebezpieczeństwo i maksymalnie zmniejszą ingerencję w zwykłe operacje tych statków powietrznych.

2.16.2.1 **Zalecenie.**- *Zaleca się, aby w ramach wypracowywania tych ustaleń:*

- a) *lokalizacje lub strefy, czas rozpoczęcia i zakończenia oraz czas trwania operacji były dobierane tak, by unikać zamykania lub ponownego wytyczania ustalonych tras ATS, blokowania najbardziej*

¹ ATS – Air Traffic Services

- ekonomicznych poziomów lotu lub opóźnień lotów rejsowych, chyba że nie ma innej możliwości,*
- b) *rozmiar przestrzeni powietrznej wyznaczonej dla przeprowadzenia operacji ustalono na jak najmniejszy,*
- c) *pomiędzy właściwą władzą ATS, a organizacją lub organem przeprowadzającą operacje zapewniono bezpośrednią łączność, na wypadek gdyby trzeba było przerwać te operacje z powodu znalezienia się statku powietrznego w sytuacji zagrożenia lub innych nieprzewidzianych okoliczności.*

2.16.3 Właściwe władze ATS odpowiedzialne są za zainicjowanie rozpowszechniania informacji o operacjach wojskowych.

2.16.4 **Zalecenie.** *Jeżeli operacje stanowiące potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych wykonywane są regularnie lub trwają nieprzerwanie przez jakiś czas, zaleca się powołanie specjalnych Komisji, których zadaniem byłoby zapewnienie, aby potrzeby wszystkich zainteresowanych stron zostały odpowiednio skoordynowane."*

3. KOORDYNACJA POMIĘDZY WŁADZAMI WOJSKOWYMI, A WŁADZAMI ATS

3.1 Koordynacja pomiędzy odpowiedzialnymi za operacje władzami wojskowymi oraz właściwymi władzami ATS jest konieczna, aby zapewnić bezpieczeństwo cywilnego ruchu lotniczego zawsze, gdy operacje stanowiące potencjalne zagrożenie dla tego ruchu są planowane i przeprowadzane przez jakiegokolwiek organ wojskowy. Właściwą władzą ATS jest z definicji "właściwa, wyznaczona przez Państwo władza odpowiedzialna za zapewnienie służby ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej". Koordynacja ta jest konieczna bez względu na to czy operacje mają miejsce nad terytoriami Państw, nad otwartym morzem, czy też nad terenami o nieustalonej przynależności państwowej, oraz bez względu na to czy władze wojskowe i władze ATS należą do tego samego Państwa, czy do różnych Państw.

3.1.1 W przypadku, gdy nagły wybuch działań zbrojnych lub jakiegokolwiek inny czynnik uniemożliwi przeprowadzenie normalnego procesu koordynacyjnego, właściwe władze Państwowe oraz ATS, cywilni użytkownicy statków powietrznych oraz dowódcy statków powietrznych muszą dokonać oceny sytuacji w oparciu o dostępne informacje oraz zaplanować działania bez narażenia bezpieczeństwa.

3.2 Przykładami operacji wojskowych, które mogą stanowić zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych,

i które należy skoordynować z władzami ATS są:

- a) ostre strzelania ćwiczebne lub testowanie jakichkolwiek środków bojowych typu powietrze-powietrze, powietrze-ziemia/woda (air-to-surface), ziemia/woda-powietrze (surface-to-air) lub ziemia/woda-ziemia/woda (surface-to-surface)² w obszarze, w którym mogłoby to zagrozić cywilnemu ruchowi lotniczemu lub w sposób mogący mieć wpływ na cywilny ruch lotniczy,
- b) pewne operacje lotnictwa wojskowego, takie jak pokazy lotnicze, loty ćwiczebne oraz zamierzone zrzuć przedmiotów lub spadochroniarzy,
- c) start lub podejmowanie pojazdów kosmicznych oraz
- d) operacje w obszarach objętych konfliktem lub obszarach, w których istnieje ryzyko wybuchu konfliktu zbrojnego, gdy operacje takie mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla cywilnego ruchu lotniczego.

3.2.1 Władze ATS powinny być wyczulone na operacje wojskowe w strefach objętych konfliktem, lub na których istnieje ryzyko wybuchu konfliktu zbrojnego, gdy działania takie mogą nieść potencjalne zagrożenie oraz podjąć stosowne działania.

3.3 Jeżeli operacje stanowiące potencjalne ryzyko planuje się, jako mające odbywać się regularnie lub mające trwać nieprzerwanie przez jakiś czas, grupa koordynująca powinna otrzymać zadanie zapewnienia, aby potrzeby operacyjne wszystkich zainteresowanych stron zostały odpowiednio skoordynowane. Grupa ta powinna składać się z przedstawicieli: zainteresowanej (ych) organizacji wojskowej (ych), właściwych (ej) władz (y) ATS oraz użytkowników cywilnych statków powietrznych.

3.4 Koordynacja dotycząca operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych operujących nad otwartym morzem powinna być przeprowadzana nawet jeżeli Państwa, których organizacja wojskowa oraz władze ATS, których to dotyczy, znajdują się przejściowo w stanie konfliktu dyplomatycznego. Jeżeli bezpośrednia koordynacja z właściwymi władzami ATS nie jest możliwa kanałami lotniczymi lub dyplomatycznymi, koordynację należy przeprowadzić przy pomocy właściwego biura regionalnego ICAO lub władz ATS innego Państwa.

3.5 Koordynacja operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych powinna być przeprowadzana ze wszystkimi władzami służby

² ang. termin "surface-to-surface missile" oznacza pocisk, odpalony bądź z pokładu okrętu, bądź z lądu, którego celem może być zarówno obiekt na wodzie, jak i na lądzie.

ruchu lotniczego odpowiedzialnymi za zapewnienie obsługi ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej. Państwo (a) organizacji wojskowej (ych) planującej (ych) operacje stanowiące potencjalne zagrożenie powinno (y) zainicjować proces koordynacyjny. Gdy organizacja wojskowa zaangażowana w operacje stwarzające potencjalne zagrożenie, ma siedzibę w Państwie innym niż to, które jest odpowiedzialne za zapewnienie służby ruchu lotniczego w danej, zagrożonej przestrzeni powietrznej, początkowa koordynacja powinna zostać przeprowadzona przez władzę ATS odpowiedzialną za przestrzeń powietrzną nad Państwem, w którym siedzibę ma organizacja wojskowa lub z wykorzystaniem innych uzgodnionych kanałów, np. siły morskie Państwa A operujące w Rejonie Informacji Lotniczej (FIR) Państwa B (przyjaznego), planują operacje stanowiące potencjalne zagrożenie w Rejonie Informacji Lotniczej Państwa C, a Państwa A i B uzgadniają w drodze wcześniejszych rozmów, że władza ATS Państwa B może te, stanowiące potencjalne zagrożenie, operacje skoordynować bezpośrednio z władzą ATS Państwa C. Władza ATS będzie mogła zapewnić informacje i pomoc w osiągnięciu koordynacji pomiędzy wszystkimi właściwymi władzami ATS i organami służby ruchu lotniczego, oraz służyć radą w kwestii prawdopodobnego wpływu, jaki planowane operacje mogą wywrzeć na cywilny ruch lotniczy w tej strefie.

3.6 Pierwszym krokiem podejmowanym w ramach zwykłego procesu koordynacyjnego jest przesłanie lub dostarczenie, właściwej władzy ATS, wiadomości zawierającej szczegóły planowanych operacji. Wiadomość ta powinna zawierać informacje o charakterze tych operacji, obszarze (ach) geograficznym (-ych), w którym (ych) ma (ją) się odbyć, łącznie z jego (ich) wymiarami poziomymi i pionowymi, informacje o proponowanej dacie (ach), godzinie (ach) rozpoczęcia oraz czasie trwania operacji, a także informacje o specjalnych środkach bezpieczeństwa, które należy podjąć w razie konieczności oraz metodach i środkach koordynacji pomiędzy uczestniczącymi w operacjach z organami wojskowymi, a właściwymi organami służby ruchu lotniczego, włączając w to wykorzystanie łączności radiowej.

3.7 Ten pierwszy krok należy podjąć odpowiednio wcześniej, aby umożliwić podjęcie dialogu dotyczącego planowanych operacji oraz szczegółowych ustaleń. Należy mieć na uwadze konieczność zapobiegania powstawaniu zagrożeń oraz minimalizowania uciążliwości planowanych operacji dla innych użytkowników przestrzeni powietrznej.

3.8 Ten pierwszy krok należy również podjąć z takim wyprzedzeniem, aby pochodzące z dialogu

koordynacyjnego informacje o planowanych operacjach dotarły do załóg statków powietrznych odpowiednio wcześniej przed rozpoczęciem tych operacji. Zgodnie z Międzynarodowymi Standardami zawartymi w Załączniku 15 - "Służby informacji lotniczej", Rozdział 5, wymagany termin na wcześniejsze powiadomienie to, co najmniej 7 (siedem) dni w przypadku aktywowania stref niebezpiecznych, ograniczonych lub zakazanych oraz w przypadku operacji wymagających nałożenia czasowych ograniczeń w dostępie do przestrzeni powietrznej innych niż te nakładane w sytuacjach zagrożenia. Jednakże, dłuższy termin zalecany w Załączniku 15 traktującym o ustanawianiu i celowym dokonywaniu zmian w strefach czasowo niebezpiecznych, ograniczonych i zakazanych oraz o niebezpieczeństwach nawigacyjnych, ćwiczeniach wojskowych, oraz masowym przemieszczaniu się statków powietrznych (patrz 4.4).

3.9 Celem normalnego procesu koordynacyjnego powinno być osiągnięcie porozumienia, co do:

- a) wyboru miejsca (miejsc) lub strefy (stref), terminu (ów) rozpoczęcia/zakończenia oraz czasu trwania, w celu uniknięcia zamykania lub zmiany biegu ustanowionych tras ATS, blokowania najbardziej ekonomicznych poziomów lotu, bądź opóźnień w ruchu rejsowych statków powietrznych, chyba że nie jest to możliwe,
- b) możliwie najmniejszych wymiarów przestrzeni powietrznej wyznaczonej dla przeprowadzania operacji stanowiących potencjalne zagrożenie, umożliwiającego osiągnięcie jej zamierzeń,
- c) jakichkolwiek nadzwyczajnych środków bezpieczeństwa, które muszą być podjęte przez organ (y) przeprowadzające operacje, odpowiedni (e) organ (y) służby ruchu lotniczego oraz cywilne statki powietrzne operujące w pobliżu tego obszaru,
- d) koordynacji, jaka jest konieczna pomiędzy władzą lub organem ATS, a organizacją wojskową lub organem (ami) wojskową (ymi) podczas trwania danej operacji; oraz
- e) środków i sposobów:
 - wymiany informacji dotyczących dokładnego terminu rozpoczęcia oraz zakończenia operacji,
 - wymiany informacji dotyczących tożsamości cywilnych statków powietrznych, jeśli jest to konieczne,
 - koordynacji specjalnych środków bezpieczeństwa, włączając w to służbę alarmową, poszukiwawczą i ratowniczą, oraz
 - koordynacji w przypadku, gdy sytuacja zagrożenia, w której znalazł się cywilny statek powietrzny lub inne nieprzewidziane okoliczności wymagają przerwania operacji lub ich części.

3.10 W przypadku braku porozumienia, co do zadowalających ustaleń, władze ATS nie powinny wstrzymywać rozsyłania załogom niezbędnych informacji, lecz podjąć konieczne kroki, aby nie dopuścić do narażenia bezpieczeństwa cywilnych statków powietrznych, włączając w to konieczne dla ominięcia strefy, w których operacje wojskowe trwają, zmiany tras lotu statków powietrznych. Jeżeli ustalenia są zupełnie nie do przyjęcia z punktu widzenia lotnictwa cywilnego, raport informujący o tym powinien zostać przesłany przez przekazującą niezbędne informacje służbę ruchu lotniczego, do właściwych władz wojskowych, by te podjęły działania. Jeżeli organizacja wojskowa należy do innego Państwa, raport ten powinien zostać przesłany za pośrednictwem władz lotnictwa cywilnego tego Państwa. Jeden jego egzemplarz należy również przesłać do właściwego biura regionalnego ICAO.

3.11 Najodpowiedniejszymi dla dokonania koordynacji środkami łączności są takie środki, które umożliwiają błyskawiczną i pewną wymianę informacji dotyczących ustaleń co do operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych, pomiędzy właściwymi władzami.

3.12 Do tego celu służy Stała Służba Lotnicza (AFS). Składają się na nią wszystkie typy i systemy łączności typu *point-to-point* w lotniczych służbach telekomunikacyjnych. Najbardziej rozległą i najszerzej wykorzystywaną częścią AFS jest Stała Sieć Łączności Lotniczej (AFTN) sieć dalekopisów łącząca wszystkie międzynarodowe porty lotnicze, organy służby ruchu lotniczego oraz biura NOTAM, a także większość narodowych władz lotniczych na całym świecie. AFTN jest głównym środkiem międzynarodowej wymiany informacji lotniczych drukiem, spełnia także narodowe wymogi lotnicze. Depesze przesyłane pomiędzy państwowymi władzami lotnictwa cywilnego w AFS klasyfikowane są jako lotnicze depesze administracyjne.

3.13 Procedury ogólne mające zastosowanie przy wykorzystaniu AFS, włączając w to AFTN, przedstawione są w tomie II Załącznika 10 - "*Telekomunikacja lotnicza*". Skrótory oraz kody NOTAM zatwierdzone do użytku w komunikatach lotniczych zawarte są w dokumencie Nr 8400 ICAO "*Procedury dla służb żeglugi powietrznej, ABC – Kody i skrótory ICAO*", zaś czteroliterowe lokalizacyjne oznaczenia kodowe mające zastosowanie w adresach wyszczególnione są w dokumencie Nr 7910 ICAO - "*Lokalizacyjne oznaczenia kodowe*". Trzyliterowe oznaczniki adresatów zawarte są w dokumencie Nr 8585 ICAO - "*Oznaczniki dla zarządzających statkami powietrznymi oraz władz i służb lotniczych*".

3.14 Kiedy zachodzi konieczność koordynacji pomiędzy organizacją wojskową jednego Państwa, a władzą ATS innego Państwa, można wykorzystać do tego sieć AFTN. Organizacja wojskowa może uzyskać dostęp do tego systemu poprzez władzę ATS swojego Państwa w oparciu o lokalne ustalenia.

3.15 Skorzystanie z pomocy wojskowych oficerów łącznikowych oraz stosownie do potrzeb, pomocy cywilnych urzędników łącznikowych znacznie poprawiłoby proces koordynacji oraz zapewniło kontynuację koniecznych działań. W przypadku zakrojonych na szeroką skalę operacji wojskowych, praktyka pokazała, że zaproszenie przez planistów pracowników administracji lotnictwa cywilnego do udziału, już na wczesnym etapie, w konferencjach poświęconych planowaniu operacji jest owocne. Przydatne są również wizyty personelu operacyjnego.

4. ROZPOWSZECHNIANIE INFORMACJI

4.1 Międzynarodowe Standardy zawarte w Załączniku 15, rozdział 5, mówią, że Państwa powinny sporządzać i wystosowywać depesze NOTAM dotyczące istniejących zagrożeń dla żeglugi powietrznej (zawierające informacje o przeszkodach, ćwiczeniach wojskowych, pokazach, wyścigach oraz dużych imprezach spadochronowych poza miejscami, o których informowano).

4.2 Odpowiedzialność za zainicjowanie działań mających na celu rozpowszechnienie, po procesie koordynacyjnym opisanym w ustępie 3, dotyczących operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych, spoczywa na właściwej władzy ATS Państwa zapewniającego służbę. Informacje, które należy rozpowszechnić przesyłane są do Służby Informacji Lotniczej (AIS) tego samego Państwa, na którym spoczywa obowiązek sporządzenia i opublikowania wymaganej informacji NOTAM. Zadanie przekazania NOTAM do rozpowszechnienia spoczywa na Międzynarodowym Biurze NOTAM (NOF) Państwa będącego częścią systemu AIS.

4.3 Jak wspomniano w ust. 3.8, Standardy zawarte w Załączniku 15 nakazują wydanie z przynajmniej 7-dniowym wyprzedzeniem powiadomienia o aktywacji stref niebezpiecznych, ograniczonych oraz zakazanych, oraz o operacjach wymagających nałożenia tymczasowych ograniczeń w korzystaniu z przestrzeni powietrznej innych niż te związane z operacjami wyjątkowymi. Powiadomienie o jakimkolwiek późniejszym odwołaniu operacji, bądź o jakimkolwiek skróceniu czasu ich trwania lub zmniejszeniu wymiarów

przestrzeni powietrznej, w której się odbywają powinno nastąpić tak szybko, jak to możliwe, najlepiej z przynajmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem.

4.4 Jeżeli chodzi o tymczasowe strefy niebezpieczne, ograniczone, zakazane oraz czasowe zagrożenia nawigacyjne, ćwiczenia wojskowe oraz masowe przemieszczenie się statków powietrznych, Załącznik 15 zaleca wykorzystanie Systemu Regulacji i Kontroli Rozpowszechniania Informacji Lotniczej AIRAC służącego do rozpowszechniania informacji. System AIRAC oparty jest na serii powszechnych dat wejścia w życie następujących co 28 dni. Jego celem jest rozsyłanie depeszy NOTAM na co najmniej 42 dni przed datą wejścia w życie, tak aby dotarły one do adresatów na co najmniej 28 dni przed datą wejścia w życie.

4.5 Depesze NOTAM są rozsyłane jako NOTAM Klasy I, zazwyczaj przez sieć ATFN, albo jako NOTAM Klasy II, zazwyczaj pocztą lotniczą. Specyfikacje dotyczące formatu depesz NOTAM Klasy I zawarte są w zał. 5 do Załącznika 15. Dystrybucja depeszy NOTAM Klasy I jest ustalona z góry, zgodnie z umowami pomiędzy Międzynarodowymi Biurami NOTAM, na podstawie potrzeb w zakresie planowania przed wylotem. Informacje o bieżącej wymianie NOTAM Klasy I pomiędzy Międzynarodowymi Biurami NOTAM, zawarte są w części 2 dokumentu Nr 7383 ICAO - *"Lotnicze służby informacyjne zapewniane przez Państwa"*.

4.6 Jak wskazano w ust. 3.10, rozpowszechniania informacji dotyczących operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych nie należy wstrzymywać w przypadku niemożności dojścia do porozumienia z planującym operacje odnośnie informacji, które mają być rozpowszechnione. Jakakolwiek różnica zdań powinna stać się przedmiotem osobnych protestów kierowanych do organizacji planującej operacje.

4.7 Ważne jest, by wymiana depeszy NOTAM dotyczących operacji stanowiących potencjalne zagrożenie była kontynuowana nawet w przypadku, gdy dwa Państwa są chwilowo w stanie konfliktu dyplomatycznego. Należy mieć na uwadze fakt, iż informacje te potrzebne są nie tylko liniom lotniczym tych dwóch Państw, ale także przewoźnikom międzynarodowym obsługującym korytarze powietrzne, zagrożone tymi operacjami. Jest wielce prawdopodobne, że przewoźnicy nie będą mieli nic wspólnego z konfliktem, nie ma więc usprawiedliwienia karanie ich poprzez odmawianie im informacji, które są niezbędne dla bezpieczeństwa ich operacji. W takich przypadkach Służby Informacji Lotniczej (AIS) powinny być traktowane podobnie jak służby meteorologiczne. Tak

więc, zachowanie ich istniejących kanałów łączności powinno być zabezpieczone z uwagi na ich międzynarodowe zobowiązania.

4.8 W przypadku, gdy Państwo nie może z jakiegoś powodu, w pełni zastosować się do postanowień Załącznika 15 oraz regionalnego planu żeglugi powietrznej ICAO, które dotyczą rozpowszechniania i dystrybucji informacji na temat operacji stanowiących potencjalne zagrożenie, powinno zwrócić się o pomoc do Państw ościennych lub też do regionalnego biura (regionalnych biur) ICAO.

5. KOORDYNACJA POMIĘDZY ORGANAMI WOJSKOWYMI, A ORGANAMI SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO

5.1 Jak wskazano w ust. 3.9, zasadniczą częścią procesu koordynacyjnego pomiędzy władzami wojskowymi, a władzami ATS na etapie planowania, jest dążenie do osiągnięcia porozumienia co do koniecznej koordynacji pomiędzy organem (ami) wojskowym (ymi) przeprowadzającym (ymi) operacje stanowiące potencjalne zagrożenie, a właściwym (i) organem (ami) służby ruchu lotniczego, a także co do środków i metod dokonywania takiej koordynacji.

5.2 Międzynarodowe Standardy zawarte w Załączniku 11, rozdział 6, podkreślają potrzebę zapewnienia środków umożliwiających łączność foniczną, oraz gdy wymagana jest forma pisemna, łączność drukiem pomiędzy centrami kontroli obszaru, centrami informacji o lotach, centrami kontroli zbliżania lub lotniskowymi wieżami kontrolnymi, a właściwymi organami wojskowymi zapewniającymi określoną służbę w strefach, za które odpowiadają. Określenie "właściwe organy wojskowe" oznacza w tym kontekście jakiegokolwiek stałe organy wojskowe kontrolujące operacje, które mogą mieć wpływ na loty cywilnych statków powietrznych. Zaleca się jednakże by ten sam wymóg dotyczył również tymczasowych lub ruchomych organów wojskowych przeprowadzających operacje stanowiące potencjalne zagrożenie.

5.3 Najlepiej byłoby, gdyby środki łączności pozwalały na nawiązywanie bezpośredniej łączności głosowej pomiędzy oficerem odpowiedzialnym za przeprowadzenie operacji wojskowych, a organem (ami) kontroli ruchu lotniczego odpowiedzialnym za zapewnienie obsługi ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej, której to dotyczy. W tym celu należy dążyć do osiągnięcia porozumienia odnośnie wykorzystania wojskowych lub cywilnych naziemnych, mikrofalowych lub satelitarnych łączności telefonicznych lub kanałów

radiotelefonicznych, oddzielnie, bądź też w kombinacjach. Za wyjątkiem sytuacji, w których jest to ostateczność, należy unikać wykorzystywania do takiej koordynacji kanałów radiotelefonicznych powietrzeziemia należących do służby ruchu lotniczego, jako że może to zakłócać łączność pomiędzy pilotami, a kontrolerami ruchu.

5.4 Potrzeba łączności drukiem pomiędzy organami wojskowymi, a organami służby ruchu lotniczego, co umożliwiają np. dalekopisy, teleksy czy faksy, zależy od charakteru operacji stanowiących potencjalne zagrożenie oraz wynikającej z niego potrzeby wymiany informacji w formie pisemnej. Jeżeli organ (y) wojskowy (e) wymaga (ją) nieprzerwanego napływu informacji dotyczących planowania i rzeczywistego postępu lotu cywilnych statków powietrznych znajdujących się w obszarze, na którym odbywają się operacje, należy rozważyć wykorzystanie AFTN do tego celu oraz za zgodą właściwych cywilnych władz lotniczych, zapewnienie specjalnego przyłącza do tej sieci. Jeżeli opóźnienia napotykane w AFTN są nie do przyjęcia, należy zainstalować dyskretne łącza dalekopisowe, teleksowe lub faksowe.

5.5 W przypadku, gdy przeprowadzanie operacji wojskowych powoduje tymczasowe ograniczenia związane z trasami lub poziomami, na których mogą latać cywilne statki powietrzne, organ wojskowy sprawujący kontrolę nad operacjami powinien poinformować właściwy organ służby ruchu lotniczego o terminach rozpoczęcia i zakończenia operacji, a także o tym, kiedy mogą wystąpić chwilowe przerwy, w czasie których cywilne statki powietrzne mogłyby być kierowane na trasy prowadzące przez obszar, na którym odbywają się te operacje. Możliwość wykorzystania bezpośredniej łączności głosowej pozwoliłaby także służbie ruchu lotniczego zażądać przerwania całości operacji lub ich części, gdyby to było konieczne, z uwagi na fakt przypadkowego lub spowodowanego sytuacją zagrożenia wtargnięcia cywilnego statku powietrznego do strefy, w której operacje się odbywają.

5.6 Cywilne statki powietrzne nie powinny zwykle operować w strefie, w której trwają niosące zagrożenie operacje wojskowe, jednakże w przypadku, gdy cywilnym statkom powietrznym zezwala się na przelot przez strefę, w której trwają stanowiące potencjalne zagrożenie operacje wojskowe, lub przelot w bezpośredniej bliskości takiej strefy, bezpieczeństwo cywilnego statku powietrznego może zależeć od właściwego zidentyfikowania go przez organy wojskowe. W takich sytuacjach należy zawsze poczynić starania mające na celu poinformowanie, z wyprzedzeniem,

właściwych osób odpowiedzialnych za operacje, o regularnych lub sezonowych lotach rejsowych, a także o komercyjnych lotach nierejsowych i lotach statków powietrznych lotnictwa ogólnego, wykonujących loty przez strefę operacji.

5.7 Informacje o planowanych lotach powinny zawierać:

- a) identyfikację statku powietrznego do wykorzystania w prowadzeniu łączności, to jest numer lotu i oznaczenia rejestracyjne statku powietrznego,
- b) typ statku powietrznego,
- c) miejsce, z którego wylatuje oraz szacowany czas wylotu,
- d) trasę (y),
- e) poziom (y) lotu,
- f) port docelowy oraz szacowany czas przybycia,
- g) indywidualny kod SSR, o ile wcześniej został przydzielony.

5.8 O jakichkolwiek zmianach powyższych informacji należy informować, gdy tylko o nich wiadomo.

5.9 Informacje o rzeczywistym postępie lotów powinny zawierać:

- a) rzeczywisty czas startu lub ostatnią zameldowaną pozycję, czas i poziom,
- b) następny punkt meldowania i szacowany czas oraz
- c) kod SSR.

5.10 Ostrzeżenia dla cywilnych statków powietrznych mówiące o zagrożeniach oraz konieczności wykonania manewru wymijającego powinny być, w trybie normalnym, skoordynowane z właściwym organem służby ruchu lotniczego i wydawane wyłącznie przez ten organ, chyba że ustanowiono inne procedury koordynacyjne.

5.10.1 Jeżeli uzna się, że zaistniała sytuacja nadzwyczajnego zagrożenia, organ wojskowy może podjąć próbę przekazania bezpośredniego ostrzeżenia statkowi powietrznemu, na kanale alarmowym VHF 121,5 MHz. Należy jednak pamiętać, że nie wszystkie statki powietrzne mogą mieć możliwość ciągłego pozostawiania na jednoczesnym nasłuchu częstotliwości 121,5 MHz i kanału (ów) służby ruchu lotniczego (o ile nie nakazano w depeszy NOTAM CARRIAGE i monitorowania częstotliwości alarmowej podczas operowania w strefie). Należy również pamiętać o tym, że w przypadku statków powietrznych mających taką możliwość, inne zadania związane z łącznością mogą wywołać przerwy w nasłuchu częstotliwości alarmowej.

5.10.2 Należy również pamiętać, że jeżeli ostrzeżenie nie będzie zawierać właściwego znaku wywoławczego statku powietrznego, kodu SSR trybu A lub jasnego i jednoznacznego określenia statku powietrznego na

podstawie jego pozycji oraz jeżeli nie zostanie użyta standardowa frazeologia lotnicza i powszechny język międzynarodowy, ostrzeżenie może nie zostać zrozumiane przez załogę cywilnego statku powietrznego. Tym samym, jest bardziej prawdopodobne, że ostrzeżenie nadane przez właściwy organ służby ruchu lotniczego na normalnej częstotliwości ATS zostanie odebrane, zrozumiane, oraz że załoga statku podejmie właściwe działania.

5.11 Jak wspomniano powyżej, klarowność w łączności pomiędzy organami wojskowymi, a organami służby ruchu lotniczego lub, w sytuacjach zagrożenia, pomiędzy organami wojskowymi a cywilnymi statkami powietrznymi, jest niezbędna dla zapewnienia właściwego zrozumienia się oraz uniknięcia potencjalnie katastrofalnych w skutkach sytuacji. Kilka przykładów sposobu prowadzenia korespondencji radiowej z wykorzystaniem odpowiedniej frazeologii, które mogą być przydatne w korespondencji radiowej ziemia-powietrze zostało podanych w załączniku A. Jeśli wymagają tego okoliczności związane z określonymi operacjami wojskowymi, można oczywiście wykorzystywać inną, dodatkową frazeologię, w drodze porozumienia pomiędzy poszczególnymi organami wojskowymi, a organami służby ruchu lotniczego.

5.12 W przypadku, gdy zapotrzebowanie na koordynację dokonywaną rutynowo lub dokonywaną doraźnie wykracza poza możliwości oficera odpowiedzialnego za przeprowadzenie operacji wojskowych i/lub wachtowego kontrolera ruchu lotniczego lub osoby go nadzorującej, konieczne może być wyznaczenie oddzielnych oficerów łącznikowych. Wykorzystanie oficerów łącznikowych może być również pożądane w innych przypadkach. W przypadku zakrojonych na szeroką skalę operacji odbywających się na dużym obszarze, powołanie specjalnej komórki koordynacyjnej w centrum kontroli danego obszaru może być rozwiązaniem optymalnym. W skład takiej komórki powinien zatem wchodzić zarówno wojskowy, jak i cywilny personel łącznikowy. Komórce tego rodzaju można powierzać zadania korelowania i rozpowszechniania krytycznych danych dotyczących planu oraz postępu lotu, włączając w to kody transpondera SSR, koordynację wykorzystania tras oraz poziomów lotu, a także pomoc w rozpoznawaniu problemów i radzeniu sobie z sytuacjami zagrożenia.

6. ZAPOZNAWANIE PERSONELU ZE STREFĄ OPERACJI

6.1 W celu należytego zadbania o bezpieczeństwo i sprawność operacji cywilnych statków powietrznych Państwa powinny zapewnić, aby władze wojskowe odpowiedzialne za planowanie i przeprowadzanie operacji stanowiących potencjalne zagrożenie dla tych statków powietrznych, były wyczerpująco poinformowane i posiadały pełną znajomość następujących informacji związanych ze strefą operacji:

- a) typie (ach) operacji cywilnych statków powietrznych,
- b) sposobie organizacji przestrzeni powietrznej przez służbę ruchu lotniczego oraz odpowiedzialnym (ych) organie (ach) służby ruchu lotniczego,
- c) trasach ATS i ich wymiarach oraz odnośnych przepisach i zasadach specjalnych, włączając w to ograniczenia w korzystaniu z przestrzeni powietrznej.

6.2 W czasie przeprowadzania procesu koordynacyjnego opisanego w ust. 3 powyżej, należy zatem wziąć pod uwagę odnośne regionalne plany/plan żeglugi powietrznej ICAO (ANP) oraz wydane przez Państwa lotnicze publikacje informacyjne i odnośne dokumenty oraz mapy, które zawierają informacje wspomniane w punkcie 6.1 ppkt b), c) i d) powyżej. W razie konieczności należy zorganizować, przy współudziale specjalistów ds. służb ruchu lotniczego z zainteresowanych (ego) Państw/Państwa, specjalny briefing (spotkanie informacyjne) dotyczący infrastruktury lotnictwa cywilnego.

6.3 W przypadku, gdy zezwala się cywilnym statkom powietrznym na przelot przez strefę operacji wojskowych, personel wojskowy przeprowadzający operacje powinien również zostać wyczerpująco poinformowany odnośnie:

- a) środków i metod identyfikacji cywilnych statków powietrznych,
- b) środków i metod koordynacji z organem (ami) służby ruchu lotniczego oraz
- c) terminologii i frazeologii stosowanej w korespondencji radiowej z organami służby ruchu lotniczego lub, w sytuacjach kiedy nie ma innego wyjścia, z cywilnymi statkami powietrznymi.

6.4 Powyższe informacje powinny być udzielane przez właściwy organ służby ruchu lotniczego, chyba że wiadomo, iż właściwy personel wojskowy został już odpowiednio poinformowany.

6.5 W przypadku zakrojonych na szeroką skalę, złożonych lub niecodziennych operacji wojskowych,

należy zorganizować dla cywilnego personelu służby ruchu lotniczego specjalne spotkanie informacyjne poświęcone charakterowi i zakresowi operacji, potencjalnym zagrożeniom, koniecznym rezerwacjom części przestrzeni powietrznej oraz środkom i metodom koordynacji z uczestniczącymi w operacjach organami wojskowymi. Celem takich spotkań powinno być zapoznanie personelu cywilnych służb ruchu lotniczego ze wszystkim, co wywrze lub może wywrzeć wpływ na loty cywilnych statków powietrznych oraz na służby ruchu lotniczego, jakie mają być zapewnione podczas tych operacji wojskowych.

7. IDENTYFIKACJA CYWILNYCH STATKÓW POWIERZNYCH

7.1 Jak wspomniano w ust. 5.6, bezpieczeństwo operacji cywilnych statków powietrznych może, w pewnych okolicznościach, zależeć od tego czy organy wojskowe mają zdolność trafnej identyfikacji cywilnych statków powietrznych. Może zatem zachodzić potrzeba podjęcia szczególnych kroków w celu zapewnienia lub polepszenia tej zdolności.

7.2 Proces identyfikacji oparty jest na korelowaniu przez organy wojskowe informacji uzyskanych z kilku źródeł, do których zaliczają się:

- a) organy służb ruchu lotniczego,
- b) rozkłady lotów linii lotniczych,
- c) złożone plany lotu i związane z nimi depesze,
- d) depesze startowe i meldunki o postępie lotu,
- e) emitowane przez statki powietrzne sygnały elektroniczne, w tym sygnał z pokładowego radaru pogodowego, radiowysokościomierzy oraz odpowiedzi SSR oraz
- f) obserwacja wzrokowa.

7.3 Informacje o regularnych lub sezonowych lotach cywilnych można uzyskać z rozkładów lotów linii lotniczych publikowanych w *Przewodniku po światowych drogach lotniczych (The ABC World Airways Guide)* lub oficjalnym *Przewodniku po liniach lotniczych (The Official Airline Guide)*, bądź z powtarzających się planach lotu składanych do zainteresowanych organów służby ruchu lotniczego i przechowywanych przez nie. Jeżeli tygodniowe lub miesięczne listy zaplanowanych lotów regularnych przygotowywane są przez właściwe organy służby ruchu lotniczego na własny użytek, egzemplarze/kopie takich list należy przysyłać do organów wojskowych planujących przeprowadzenie operacji stanowiących potencjalne ryzyko. Listy te powinny zawierać informacje wymienione w ust. 5.7. Jeżeli nie przygotowuje się rutynowo żadnych list, należy ustalić rodzaj i format danych potrzebnych organom

wojskowym oraz uzgodnić, w jaki sposób można najlepiej potrzeby wojska w tym zakresie zaspokajać nie obciążając nadmiernie pracą organów służby ruchu lotniczego.

7.4 Dostarczanie organom wojskowym informacji ze złożonych planów lotu może nie zawsze być konieczne, jeżeli przysyłanie tygodniowych lub miesięcznych list planowanych lotów rejsowych/regularnych jest działaniem rutynowym. Należy jednak zapewnić możliwość doraźnego przekazywania informacji o jakichkolwiek dodatkowych lotach oraz znacznie opóźnionych wylotach.

7.5 W tym kontekście należy zauważyć, że planowy czas odlotu figurujący w *Przewodniku po światowych drogach lotniczych* lub w oficjalnym *Przewodniku po liniach lotniczych* oraz w złożonych planach lotu, oznacza zaplanowany lub przewidywany czas (godzinę) wyruszenia z terminala portu lotniczego, tak zwany czas "odblokowania" (tj. czas rozpoczęcia kołowania), a nie przewidywany czas startu.

7.6 Organ wojskowy może uzyskać informacje dotyczące rzeczywistego postępu lotów przez strefę operacji wojskowych wykorzystując jeden lub kombinację kilku z poniższych sposobów:

- a) środki elektroniczne, takie jak retransmisja obrazów radarowych pochodzących z odpowiedniego organu służby ruchu lotniczego,
- b) monitorowanie częstotliwości właściwych cywilnych służb ruchu lotniczego oraz
- c) otrzymanie czasu odlotu oraz meldunków o pozycji od odpowiedniego organu służby ruchu lotniczego.

7.7 Metody wymienione w ustępie 7.6 a) i b) zapewniłyby natychmiastowy dostęp do wymaganych informacji, a także pozwoliłyby utrzymać standardowe obciążenie pracą organu służby ruchu lotniczego na poziomie minimalnym, nie zajmując jednocześnie łączą komunikacyjnego pomiędzy tymi dwoma organami, które byłoby tym samym dostępne w razie konieczności nawiązania łączności w pilnych nieoczekiwanych sytuacjach. Metoda, o której mowa w ust. 7.6 b) będzie oczywiście wymagać, by organ wojskowy był wyposażony w sprzęt VHF i HF tam, gdzie jest to konieczne. Będzie ona również wymagać oddelegowania personelu wojskowego specjalnie do zadań związanych z monitorowaniem cywilnej (ych) częstotliwości ATS powietrze-ziemia oraz zapoznania go ze standardowymi procedurami oraz nazwami związanymi z meldowaniem o pozycji, nazwami kodowymi i położeniem wyznaczonych punktów meldowania. Wykorzystanie wymienionej w ust. 7.6 c) metody alternatywnej, może prowadzić do

niedopuszczalnych opóźnień, jeżeli miałyby to być metoda jedyna lub główna. Może również wymagać zatrudnienia dodatkowego personelu w organie służby ruchu lotniczego, aby jego wykorzystanie było skuteczne. Tak czy inaczej, kwestią zasadniczą jest doraźne zażądanie od właściwego organu służby ruchu lotniczego informacji, w sytuacji gdy pomimo obserwacji radarowej i/lub monitorowania meldunków przesyłanych na częstotliwości (ciach) powietrze-ziemia istnieją jakiegokolwiek wątpliwości co do tożsamości lotu.

7.8 Identyfikacja cywilnego statku powietrznego za pomocą samego pierwotnego radaru dozoru zakłada powiązanie echa radiolokacyjnego z tożsamością statku powietrznego, którego plan lotu i/lub aktualna pozycja znana jest z innych źródeł, tj. opisanych w ust. od 7.3 - 7.7 powyżej. Identyfikacja za pomocą wtórnego radaru dozoru jest łatwiejsza, jeśli plan przydziału kodów SSR dla strefy operacji oraz kody SSR przydzielone poszczególnym lotom są znane.

7.8.1 Plan przydziału kodów SSR dla danej strefy można znaleźć w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP) danego Państwa (Państw). Można go również otrzymać na żądanie od właściwego biura regionalnego ICAO. Plan przydziału kodów SSR wyszczególnia grupy kodów SSR trybu A/3 przyznane poszczególnym Państwom celem przydzielenia ich lotom międzynarodowym lub krajowym, lub grupy kodów przyznane grupom Państw celem przydzielenia ich międzynarodowym lotom tranzytowym. Dyskretną informację o kodach SSR przydzielonych poszczególnym statkom powietrznym można otrzymać na żądanie od organu (ów) służby ruchu lotniczego. Procedury zawarte w bieżącym wydaniu *"Procedur dla służb żeglugi powietrznej, OPS – Operacje statków powietrznych"* (Dokument Nr 8168 ICAO, tom I, część VIII) wymagają, aby cywilne statki powietrzne wyposażone w sprawny transponder SSR, miały ten transponder włączony przez cały czas lotu oraz by nadawały w Trybie A Kod 2000, chyba że służby ruchu lotniczego lub postanowienia regionalnych porozumień dotyczących żeglugi powietrznej nakazują inaczej. Czy tak jest, można ustalić w odpowiednim biurze regionalnym ICAO.

7.9 Dodatkowym sposobem identyfikacji konkretnego odczytu radaru jako echa radarowego cywilnego statku powietrznego jest zażądanie od danego statku powietrznego "SKŁÓŁK" IDENT, to jest włączenia funkcji SPI (specjalna funkcja identyfikacji pozycji) transpondera. Żądanie takie, gdy jest konieczne, należy wysunąć za pośrednictwem właściwego organu służby ruchu lotniczego, jako że jakakolwiek bezpośrednia transmisja organu wojskowego mogłaby zakłócić normalną

łącność utrzymywaną przez kontrolę ruchu lotniczego. Mogłaby również wprowadzić niejasność czy statek powietrzny znajduje się w zasięgu radaru służb ruchu lotniczego.

7.10 Identyfikację "elektronicznych sygnatur" statków powietrznych ułatwi się poprzez wymaganie, by wszystkie statki powietrzne operujące w danej strefie miały zainstalowane na pokładach sprawne transpondery SSR oraz by statki powietrzne wyposażone w radary pogodowe i radiowysokościomierze miały je włączone nieprzerwanie w czasie trwania całego lotu. Jednakże, dopóki wyposażenie w taki sprzęt nie będzie obowiązkowe na całym świecie, kierowanie się organu wojskowego brakiem "sygnatury elektronicznej" może prowadzić do błędnej identyfikacji cywilnych statków powietrznych oraz związanych z tym zagrożeń.

7.11 Jeżeli dane okoliczności pozwalają na wzrokową obserwację statków powietrznych, można je zidentyfikować jako cywilne na podstawie oznaczeń przynależności państwowej oraz oznaczeń rejestracyjnych znajdujących się pod skrzydłami oraz na kadłubie. Dodatkową cechą identyfikującą jest logo/znak firmowy przewoźnika lotniczego oraz charakterystyczne barwy widoczne na części ogonowej i/lub innych częściach komercyjnych statków powietrznych. Identyfikację powinno również ułatwić włączenie pełnego oświetlenia kokpitu i kabiny oraz jeśli jest to możliwe, oświetlenie logo.

8. OSTRZEŻENIA I POMOC W NAWIGACJI

8.1 W przypadku, gdy organ wojskowy spostrzeża, że cywilny statek powietrzny wlatuje lub niebawem wleci do strefy oznaczonej jako strefa zakazana, ograniczona, niebezpieczna lub też jako inna dowolna strefa operacji, przez którą przelot stanowi potencjalne zagrożenie dla cywilnego statku powietrznego, należy wysłać do tego statku powietrznego ostrzeżenie poprzez odpowiedzialny organ służby ruchu lotniczego. Ostrzeżenie powinno zawierać instrukcje jak zmienić kurs, aby opuścić lub ominąć tę strefę.

8.2 Jeżeli organ wojskowy nie jest w stanie natychmiast skontaktować się z właściwym organem służby ruchu lotniczego, a sytuacja uznana zostaje za naprawdę niebezpieczną, można wysłać do statku powietrznego stosowne ostrzeżenie na kanale alarmowym VHF 121,5 MHz. Jeżeli tożsamość statku powietrznego nie jest znana, ważne jest, by ostrzeżenie zawierało kod SSR, o ile jest odbierany, oraz by opisano w nim pozycję statku powietrznego w sposób czytelny dla pilota, np. poprzez odniesienie do trasy ATS i/lub kierunku oraz odległości

od portu lotniczego lub lotniczej radiowej pomocy nawigacyjnej, punktu trasy RNAV lub punktu meldowania. Przykłady frazeologii do stosowania w takich okolicznościach podane są w załączniku A.

8.3 W przypadku, gdy z obserwacji wzrokowej wynika, że nieupoważniony statek powietrzny wlatuje lub niebawem wleci do strefy zakazanej, ograniczonej lub niebezpiecznej należy użyć znaków i sygnałów określonych w Międzynarodowych Standardach zawartych w Załączniku 2 - "Przepisy ruchu lotniczego", zał. 1, aby statek powietrzny podjął niezbędne w tej sytuacji działania:

"W ciągu dnia i w nocy: Seria pocisków wystrzeliwanych z ziemi w odstępach dziesięciosekundowych, z których każdy, wybuchając tworzy czerwone i zielone światła lub gwiazdy."

8.4 Znaczenie koordynowania z właściwym (ymi) organem (ami) służby ruchu lotniczego, zawsze gdy jest to możliwe, nadania do cywilnych statków powietrznych jakichkolwiek ostrzeżeń i instrukcji dotyczących zmiany toru lotu należy podkreślać na wszelkich briefingach lub w instrukcjach udzielanych przez władze wojskowe swoim organom, jako że nieskoordynowane ostrzeżenia i związane z nimi instrukcje nawigacyjne mogą, w razie zastosowania się do nich przez pilota, skutkować potencjalnym ryzykiem kolizji z innymi statkami powietrznymi w strefie.

9. OGRANICZENIA RUCHU LOTNICZEGO

9.1 Jak określono w ust. 2.3, celem koordynacji pomiędzy władzami wojskowymi planującymi operacje stanowiące potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych, a właściwymi władzami służby ruchu lotniczego, jest osiągnięcie najlepszych ustaleń, które zapobiegą powstawaniu niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych i zminimalizują ingerencję w zwykłe operacje tych statków powietrznych. Sytuacją idealną byłoby wybieranie do przeprowadzania operacji stanowiących potencjalne zagrożenie miejsc znajdujących się poza obwieszczonymi trasami ATS i kontrolowaną przestrzenią powietrzną.

9.2 Jeżeli wybór takich miejsc nie jest możliwy ze względu na charakter i zakres planowanych operacji, czasowe ograniczenia nałożone na cywilny ruch lotniczy należy ograniczyć do minimum, poprzez bliską koordynację pomiędzy organami wojskowymi, a organami służb ruchu lotniczego, tak jak omówiono to w ust. 5.

9.3 Zawsze, gdy jest to możliwe, należy wyznaczyć poziom lotu, na którym lub powyżej którego cywilne statki powietrzne będą mogły, w żaden sposób niezagrożone, kontynuować normalne operowanie. W strefach, w których większość cywilnych statków powietrznych byłaby w fazie przelotu (en route phase) najlepiej byłoby, gdyby poziom ten był równy najniższemu poziomowi przelotu wykorzystywanemu zazwyczaj lub by był od niego niższy.

9.4 Jeżeli nie można uniknąć czasowego zamknięcia pewnych tras ATS, władze ATS powinny porozumieć się z właściwym (ymi) Państwem (ami), co do czasowego wykorzystania obwieszczonych tras alternatywnych, które omijają strefę operacji, bądź jeżeli żadna z istniejących obwieszczonych tras nie jest odpowiednia, porozumieć się co do ustanowienia tras tymczasowych.

Uwaga. - Jeżeli trasy, o których mowa znajdują się w przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem lub obszarem o nieustalonej przynależności państwowej, zastosowanie będą miały postanowienia zawarte w ust. 2.1.2 Załącznika 11.

9.5 W przypadku statków powietrznych zniżających się do lądowania lub wznoszących się po starcie z lotniska położonego w pobliżu strefy operacji, konieczne może być dokonanie specjalnych ustaleń. Jeśli charakter operacji wojskowych na to pozwala, konieczne może być ograniczenie podejść i odlotów do jednego kierunku. Jeżeli natomiast charakter operacji wojskowych na to nie pozwala, należy rozważyć czasowe przerwanie operacji w celu umożliwienia normalnego wykonania manewrów podejścia i odlotu.

10. SZCZEGÓLNE ŚRODKI PODEJMOWANE W PRZYPADKU KONFLIKTU ZBROJNEGO LUB W OBLICZU MOŻLIWOŚCI JEGO WYBUCHU

10.1 W przypadku konfliktu zbrojnego lub możliwości jego wybuchu, Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie ma wpływu na swobodę działania żadnego Umawiającego się Państwa, którego ten konflikt dotyczy, niezależnie od tego czy jest ono zaangażowane w konflikt, czy jest neutralne (Artykuł 89 Konwencji). Niemniej jednak, potrzeba ścisłej koordynacji pomiędzy cywilnymi i wojskowymi władzami, i organami jest nawet bardziej istotna.

10.2 Odpowiedzialność za zainicjowanie procesu koordynacyjnego spoczywa na Państwach, których wojska biorą udział w konflikcie. Odpowiedzialność za ustanowienie specjalnych środków mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa międzynarodowego

cywilnego ruchu lotniczego, nadal spoczywa na Państwach odpowiedzialnych za zapewnienie służby ruchu lotniczego w części przestrzeni powietrznej objętej konfliktem, nawet w przypadkach, gdy koordynacji nie zainicjowano lub jej nie zakończono.

10.3 W oparciu o dostępne informacje, Państwo odpowiedzialne za zapewnienie służby ruchu lotniczego powinno ustalić wielkość obszaru geograficznego objętego konfliktem, ocenić zagrożenia lub potencjalne zagrożenia dla operacji międzynarodowych statków powietrznych oraz określić czy należy unikać lotów w strefie konfliktu lub przelotów przez nią, czy też można kontynuować takie operacje pod pewnymi, określonymi warunkami. Należy następnie wydać i aktualizować, odpowiednio do rozwoju wydarzeń, międzynarodową depeszę NOTAM zawierającą niezbędne informacje i instrukcje oraz środki bezpieczeństwa, jakie należy przedsięwziąć. Wszystkie organy odpowiedzialne za zainicjowanie i wydanie depeszy NOTAM powinny znać postanowienia regulujące czas obowiązywania opublikowanej depeszy NOTAM.

W myśl ust. 5.3.1.2 Załącznika 15, depesza NOTAM rozpowszechniana jako NOTAM Klasy I, zastępowana jest przez NOTAM Klasy II, gdy przewiduje się, że czas trwania okoliczności, o których NOTAM powiadamia, przekroczy 3 miesiące, lub gdy NOTAM pozostaje w mocy przez 3 miesiące. Egzemplarz depeszy NOTAM powinien zostać przesłany do właściwego biura regionalnego ICAO. Przykładowe egzemplarze takich depeszy NOTAM podane są w załączniku B.

10.4 Jeżeli niezbędne informacje nie napływają z Państw, których władze wojskowe są zaangażowane w konflikt zbrojny, Państwo odpowiedzialne za zapewnienie służb ruchu lotniczego powinno, celem podjęcia działań przedstawionych w ust. 10.3, ustalić charakter i zakres zagrożeń lub potencjalnych zagrożeń, korzystając z innych źródeł, takich jak: zarządzający statkami powietrznymi, Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Lotniczych (IATA) i Międzynarodowa Federacja Stowarzyszeń Pilotów Linii Lotniczych (IFALPA), Państwa ościennie lub w niektórych przypadkach, właściwe biuro regionalne ICAO.

10.5 Środki bezpieczeństwa jakie należy podjąć, zależeć będą od oceny charakteru i zakresu zagrożeń lub potencjalnych zagrożeń dla cywilnych statków powietrznych, dokonanej przez Państwo odpowiedzialne za zapewnienie służby ruchu lotniczego, jak również od decyzji czy przeloty cywilnych statków powietrznych przez strefę można uznać za wolne od zagrożeń.

10.6 Jeżeli zezwala się na operowanie cywilnych statków powietrznych w strefie konfliktu, Państwa zainteresowane powinny natychmiast zwrócić uwagę na szczególne ustalenia dotyczące koordynacji pomiędzy organami wojskowymi, a organami służby ruchu lotniczego, briefingi dla personelu, identyfikowanie cywilnych statków powietrznych przez organy wojskowe, nadawanie ostrzeżeń i instrukcji nawigacyjnych oraz ograniczenia ruchu lotniczego, zgodnie z ust. 5 - 9 powyżej. Kwestią zasadniczą jest również przypominanie załogom, by zachowywały szczególną czujność podczas operowania wewnątrz strefy konfliktu zbrojnego lub dokonywania przelotu tranzytowego przez taką strefę.

10.7 Planując przeloty przez strefy konfliktów zbrojnych lub strefy zagrożone wybuchem konfliktu zbrojnego, przewoźnicy lotniczy powinni zwrócić należytą uwagę na dostępność i sprawność wyposażenia statków powietrznych, potrzebnego do ułatwienia identyfikacji statku powietrznego przez organy wojskowe oraz do umożliwienia zabezpieczenia stosownych częstotliwości.

10.8 Środki bezpieczeństwa nakazane przez Państwo odpowiedzialne za zapewnienie służby ruchu lotniczego, mogą obejmować na przykład następujące wymogi obowiązujące wszystkie statki powietrzne operujące w strefie konfliktu:

- a) nieustanny nasłuch częstotliwości alarmowej 121,5 MHz,
- b) posiadanie na pokładzie pracującego nieprzerwanie transpondera SSR, mającego możliwość pracy w Trybie C,
- c) posiadanie na pokładzie pracującego nieprzerwanie radaru pogodowego,
- d) włączenie na cały czas lotu oświetlenia zewnętrznego oraz oświetlenia kabiny,
- e) a także, jeśli jest to możliwe, oświetlenia logo, oraz
- f) obecność pełnego składu załogi na pokładzie załogowym statku transportowego, jeśli sytuacja tego wymaga, odpowiednio powiększonego o dodatkowy personel.

10.9 Pomoc ze strony właściwego (ych) regionalnego (ych) biura/biur ICAO oraz Siedziby Głównej ICAO w Montrealu, dostępna będzie na życzenie, w przypadku, gdy Państwo będzie miało trudności z określeniem wielkości strefy konfliktu zbrojnego lub strefy, w której taki konflikt może wybuchnąć. Pomoc taka związana będzie z oszacowaniem wpływu konfliktu na operacje cywilnych statków powietrznych oraz/lub z opracowaniem, rozpowszechnieniem informacji i wprowadzeniem koniecznych środków bezpieczeństwa. ICAO może również udzielić pomocy na żądanie IATA lub IFALPA.

10.10 ICAO może służyć pomocą w opracowywaniu, koordynowaniu oraz wdrażaniu niezbędnych środków bezpieczeństwa, w przypadku gdy Państwo (a) odpowiedzialne za zapewnienie służby ruchu lotniczego w strefie konfliktu zbrojnego, nie może (gą) z jakiegoś powodu wywiązać się z obowiązków opisanych w ust.

10.2 powyżej. Charakter i zakres takich działań zależą będzie od konkretnych okoliczności. W takich okolicznościach ICAO będzie ściśle współpracować z Państwem, na którym spoczywa odpowiedzialność, z innymi zainteresowanymi Państwami zapewniającymi służby, a także z IATA i IFALPA.

Załącznik A

Przykłady korespondencji radiowej powietrze-ziemia na częstotliwości 121,5 MHz.

1. Identyfikacja cywilnych statków powietrznych

Organ wojskowy: DO STATKU POWIETRZNEGO NA POZYCJI (pozycja*) NADAJĄCEGO KOD A (kod) [SZACOWANA] WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA (poziom) I PRĘDKOŚĆ WZGLĘDEM ZIEMI (prędkość względem ziemi) TU (znak wywoławczy organu wojskowego) PRZEDSTAW SIĘ PROSZĘ! OKREŚL SWOJE ZAMIARY.

Statek powietrzny: (znak wywoławczy organu wojskowego) TU (znak wywoławczy statku powietrznego) POZYCJA (pozycja) LOT REJSOWY (CZARTEROWY lub PRYWATNY) Z (punkt odlotu) DO (punkt docelowy) POZIOM (poziom) [WZNOSZĘ SIĘ NA lub ZNIŻAM SIĘ DO] (poziom).

Organ wojskowy: (znak wywoławczy statku powietrznego) TU (znak wywoławczy organu wojskowego) PRZYJĄŁEM, BEZ ODBIORU.

2. Ostrzeżenia nawigacyjne

Organ wojskowy: (znak wywoławczy statku powietrznego) TU (znak wywoławczy organu wojskowego) ZBLIŻASZ SIĘ DO STREFY NIEBEZPIECZNEJ (oznacznik) (lub STREFY POTENCJALNEGO ZAGROŻENIA) SKRĘĆ W PRAWO (lub LEWO) NA KURS (liczba) ABY UNIKNĄĆ KONFLIKTU.

Statek powietrzny: (znak wywoławczy organu wojskowego) TU (znak wywoławczy statku powietrznego) WILCO SKRĘCAM W PRAWO (lub LEWO) NA KURS (liczba).

Uwaga: Należy podkreślić, że instrukcje dla cywilnych statków powietrznych, które dotyczą zmiany ścieżki lotu powinny być skoordynowane z odpowiednim organem (odpowiednimi organami) służby ruchu lotniczego, jako że nieskoordynowane instrukcje mogą doprowadzić do powstania potencjalnego zagrożenia zderzeniem z innymi statkami powietrznymi w strefie.

* Pozycję należy wyrażać w sposób następujący, w kolejności zgodnej z preferencjami. Wykorzystanie współrzędnych geograficznych należy ograniczyć do przypadków, gdy brak jest innych odpowiednich odniesień.

- 1) (odległość) NM (kierunek) OD (pomocy nawigacyjnej, punktu meldowania lub portu lotniczego) [NA DRODZE LOTNICZEJ (oznacznik) lub NA TRASIE ATS (oznacznik)]

Przykład: 25 NM NA ZACHÓD OD WILLY NA DRODZE LOTNICZEJ A97

- 2) [(odległość w NM)] NA TRAWERSIE (pomoc nawigacyjna lub punkt meldowania)]

Przykład: NA TRAWERSIE NILLY NA DRODZE LOTNICZEJ R54

- 3) (odległość) NM (kierunek) OD (znaczący punkt nawigacyjny, taki jak miasteczko, miasto, wyspa lub góra)

Przykład: 4 NM NA POŁUDNIE OD DAISY ISLAND (WYSPY DAISY)

- 4) (szerokość geograficzna) SZEROKOŚCI PÓŁNOCNEJ lub POŁUDNIOWEJ (długość geograficzna) DŁUGOŚCI WSCHODNIEJ lub ZACHODNIEJ

Przykład: 16° 30' SZEROKOŚCI PÓŁNOCNEJ 14° 24' 05" DŁUGOŚCI WSCHODNIEJ

Załącznik B

Przykłady depeszy NOTAM Klasy I dotyczących operacji wojskowych stanowiących potencjalne zagrożenie dla cywilnych statków powietrznych

1. GG BCDEYNYX CDEFNYX DEFGYNYX ...

091532 EJKLYNYX

A 707 NOTAMN

A) EJKL FIR B) WIE C) UFN APRX DUR

E) SIŁY MORSKIE MAJĄCE W SKŁADZIE LOTNISKOWCE BĘDĄ OPEROWAĆ W STREFIE (opisać strefę, z wykorzystaniem odniesień do długości i szerokości geograficznej). W CELU USPRAWNIENIA KOORDYNACJI I ZAPEWNIENIA BEZPIECZEŃSTWA, WYMAGA SIĘ, BY CYWILNE STATKI POWIETRZNE OPERUJĄCE PONIŻEJ POZIOMU ... W TEJ STREFIE MIAŁY NIEPRZERWANIE WŁĄCZONY TRANSPONDER SSR, RADAR POGODOWY ORAZ RADIOWYSOKOŚCIOMIERZ. WYMAGA SIĘ RÓWNIEŻ, BY CYWILNE STATKI POWIETRZNE POZOSTAWAŁY NA CIĄGŁYM NASŁUCHU NA CZĘSTOTLIWOŚCI ALARMOWEJ 121,5 MHz, ORAZ BY ODPOWIADAŁY NA WEZWANIA DO PRZEDSTAWIENIA SIĘ POPRZECZ PODANIE TOŻSAMOŚCI STATKU POWIETRZNEGO, TYPU STATKU POWIETRZNEGO, WYSOKOŚCI BEZWZGLĘDNEJ, PUNKTU ODLOTU I PUNKTU DOCELOWEGO ORAZ TYPU LOTU (IFR lub VFR). OD STATKÓW POWIETRZNYCH, KTÓRE NIE MOGĄ SPEŁNIĆ TYCH WYMOGÓW, WYMAGA SIĘ UNIKANIA STREFY LUB POWIADOMIENIA EJKL ACC.

2. GG DCBAYNYX ACCOYNYX BADCYNYX ...

171814 CBADYNYX

A 747 NOTAMN

A) CBAD FIR B) WIE C) UFN APRX DUR

E) ZAMELDOWANO O DZIAŁANIACH SIŁ PARAMILITARNYCH W STREFIE (opisać strefę, odnosząc się do szerokości i długości geograficznej). OD CYWILNYCH STATKÓW POWIETRZNYCH WYMAGA SIĘ, BY PODCZAS PRZELOTU PRZECZ STREFĘ UTRZYMYWAŁY POZIOM PRZYNAJMNIEJ ... W CELU UNIKNIĘCIA POTENCJALNEGO ZAGROŻENIA (opisać zagrożenie).

12

OBWIESZCZENIE PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 21 kwietnia 2004 r.

**w sprawie Załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.**

Na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2003 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 oraz z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) ogłasza się jako załącznik do niniejszego numeru Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego Załącznik 16 – "Ochrona środo-

wiska" tom I i II – do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.*

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
Krzysztof Kapis

** Załącznik do niniejszego numeru Dziennika Urzędowego Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jest do nabycia w Ośrodku Informacji Naukowej Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, tel. 630-15-06, 630-15-33.*

Egzemplarze bieżące oraz archiwalne można nabywać w Ośrodku Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, tel. 630-15-06, 630-15-33

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny Wydział Dziennika Urzędowego
ul. T. Chałubińskiego 4/6, 00-928 Warszawa, tel. 630-15-19
e-mail: dzu@ulc.gov.pl
Skład, druk: Ośrodek Przetwarzania Informacji
al. Niepodległości 188b, 00-950 Warszawa, skr. poczt. 355, tel. 825 12 47
email: opi@opi.org.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Ośrodku Przetwarzania Informacji