

WYTYCZNE Nr.1
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
z dnia 11 stycznia 2011 r.
w sprawie nadzoru nad wymaganiami związanymi z wykonywaniem lotów
w przestrzeni RVSM

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 5, 6, 13, 15 i 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾), OPS 1.241 załącznika III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. U. L 373 z 31.12.1991, str. 4 - 8 z późn. zm.), pkt 7.2.3 załącznika nr 2 do rozporządzenia z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) oraz pkt 3.3.5.1 Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), wprowadzonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie warunków i sposobów działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 111, poz. 709) zarządza się, co następuje:

§ 1. Wytyczne określają:

- 1) sposób sprawowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, nadzoru nad spełnianiem wymagań związanych z wykonywaniem lotów w przestrzeni RVSM;
- 2) współdziałanie komórek organizacyjnych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Urzędem”, oraz współpracę Urzędu z Europejską Regionalną Agencją Monitorującą, operatorami statków powietrznych oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie, o którym mowa w pkt 1;
- 3) zasady przekazywania informacji o odchyleniach od nakazanej wysokości statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeni RVSM.

§ 2. Ilekroć w niniejszych wytycznych jest mowa o:

- 1) ACC – (*Area Control Center*) – należy przez to rozumieć centrum kontroli obszaru;
- 2) ECCAIRS – (*European Co-Ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems*) – należy przez to rozumieć Europejskie Centrum Koordynacji Systemów Raportowania Wypadków i Incydentów;
- 3) ESARR 2 – (*EUROCONTROL Safety Regulatory Requirement, - Reporting and Assessment of Safety Occurrences in ATM*) - należy przez to rozumieć wymagania EUROCONTROL w zakresie bezpieczeństwa, dotyczące składania meldunków oraz rozpatrywania nieprawidłowości w ruchu lotniczym (Edycja 3.0 z 02 grudnia 2009 r. - opublikowana przez EUROCONTROL), wprowadzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228.

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i

- wymagań EUROCONTROL w zakresie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESSAR (Dz. U. Nr 224, poz. 2283);
- 4) EUROCONTROL – (*European Organization for the Safety of Air Navigation*) – należy przez to rozumieć Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej;
 - 5) EUR RMA – (*European Regional Monitoring Agency*) - należy przez to rozumieć Europejską Regionalną Agencję Monitorującą, ustanowioną przez ICAO i działającą w strukturach EUROCONTROL, która zajmuje się monitorowaniem poziomu ryzyka technicznego i operacyjnego w przestrzeni RVSM regionu Europy;
 - 6) ICAO – (*International Civil Aviation Organization*) - należy przez to rozumieć Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
 - 7) LBP – należy przez to rozumieć Biuro Prezesa Urzędu;
 - 8) LOL – należy przez to rozumieć Departament Operacyjno-Lotniczy w Urzędzie;
 - 9) LOŻ – należy przez to rozumieć Departament Żeglugi Powietrznej w Urzędzie;
 - 10) LTT – należy przez to rozumieć Departament Techniki Lotniczej w Urzędzie;
 - 11) monitorowaniu RVSM – należy przez to rozumieć ciągłe działania polegające na wykazywaniu, że przyjęty dla przestrzeni RVSM model ryzyka kolizji oraz wyznaczone ogólne i techniczne cele bezpieczeństwa dla tej przestrzeni są osiągalne;
 - 12) odchyleniu od nakazanej wysokości – należy przez to rozumieć zaobserwowaną zmianę wysokości lotu statku powietrznego w przestrzeni RVSM o 90m (300ft) lub więcej w stosunku do wysokości, na którą statek powietrzny otrzymał zezwolenie organu kontroli ruchu lotniczego, włącznie z przypadkami spowodowanymi w szczególności zadziałaniem pokładowych systemów zapobiegania kolizjom (np. ACAS), zjawiskami meteorologicznymi (np. turbulencją), zjawiskami *Vortex*, zdarzeniami *Level Bust*, działaniem pilota statku powietrznego (np. podczas sytuacji awaryjnych), itp;
 - 13) PAŻP – należy przez to rozumieć Polską Agencję Żeglugi Powietrznej;
 - 14) PKBWL – należy przez to rozumieć Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych;
 - 15) PNO - należy przez to rozumieć podręcznik certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego;
 - 16) Podręczniku RMA – należy przez to rozumieć document ICAO zatytułowany (*“Manual of Operating Procedures and Practices for Regional Monitoring Agencies in relation to the use of a 300m (1000ft) Vertical Separation Minimum above FL 290”*), (Doc 9937, First Edition – 2004);
 - 17) Podręczniku RVSM – należy przez to rozumieć dokument ICAO zatytułowany *“Podręcznik zastosowania minimum separacji pionowej 300 m (1000 ft) pomiędzy FL 290 a FL 410, włącznie”* (*„Manual on Implementation of a 300m (1000ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive”* (Doc 9574, Second Edition – 2002);
 - 18) przestrzeni RVSM – należy przez to rozumieć przestrzeń powietrzną między poziomami lotu FL 290 oraz FL 410 włącznie, w której obowiązuje RVSM;
 - 19) RVSM – (*Reduced Vertical Separation Minimum*) – należy przez to rozumieć zredukowane minimum separacji pionowej wynoszące 300m (1000ft);
 - 20) SRU – (*Safety Regulation Unit*) – należy przez to rozumieć komórkę organizacyjną EUROCONTROL zajmującą się sprawami bezpieczeństwa w żegludze powietrznej;

21) zezwoleniu RVSM – należy przez to rozumieć zezwolenie wydane przez Prezesa Urzędu na wykonywanie lotów w przestrzeni RVSM.

§ 3.1. Prezes Urzędu upoważnia pracownika wyznaczonego przez dyrektora LOL do kontaktów z EUR RMA w sprawach związanych z zezwoleniami RVSM.

2. LOL przekazuje dane kontaktowe osoby, o której mowa w ust. 1, do EUR RMA wykorzystując do tego celu formularz RMA F1 zamieszczony w dodatku C Podręcznika RMA.

3. LOL opracowuje projekt zezwolenia RVSM zgodnie ze szczegółową procedurą zawartą w PNO i w uzgodnieniu z LTT.

4. LOL każdorazowo informuje EUR RMA o wydanym zezwoleniu dla operatora statku powietrznego na wykonywanie lotów w przestrzeni RVSM oraz niezwłocznie zawiadamia EUR RMA o wszelkich zmianach dotyczących statku powietrznego lub operatora. Przekazywanie informacji następuje przy wykorzystaniu formularza RMA F2 zamieszczonego w dodatku C Podręcznika RMA.

5. LOL niezwłocznie zawiadamia EUR RMA o wycofaniu zezwolenia przyznanego operatorowi lub wydanego dla statku powietrznego na wykonywanie lotów w przestrzeni RVSM wykorzystując do tego celu formularz RMA F3 zamieszczony w dodatku C Podręcznika RMA.

6. LOL współpracuje z EUR RMA w wyjaśnianiu sytuacji, w których do przestrzeni RVSM wlatuje statek powietrzny nie figurujący w bazie danych EUR RMA.

7. LOL wymaga od operatorów lub właścicieli statków powietrznych wykonujących loty w przestrzeni RVSM przedstawienia sposobu spełnienia wymagań monitorowania dokładności utrzymania wysokości lotu przez statki powietrzne, zgodnie z zasadami określonymi w dodatku E Podręcznika RMA. Wyniki monitorowania powinny być dostarczone do Urzędu w terminie do 6 miesięcy od daty otrzymania przez operatora statku powietrznego zezwolenia RVSM.

8. Po otrzymaniu z EUR RMA informacji o zarejestrowanym błędzie pokładowego systemu pomiaru wysokości statku powietrznego, LOL zawiadamia operatora statku powietrznego oraz LTT.

9. W przypadku zaobserwowania przez załogę statku powietrznego odchylenia od nakazanej wysokości, operator statku powietrznego sporządza raport zgodnie z obowiązującym formularzem zgłoszeń, który następnie przekazuje do PKBWL.

10. LOL w procesie nadzoru bieżącego sprawdza przepływ informacji między operatorem statku powietrznego i PKBWL o zaistniałych odchyleniach od nakazanej wysokości.

§ 4.1 LTT opiniuje zezwolenie RVSM w zakresie zdatności do lotu zgodnie z zatwierdzoną procedurą PT-005.II/01.A, zawartą w Podręczniku Inspektora.

2. LTT potwierdza zdolność techniczną statku powietrznego do wykonywania lotów w przestrzeni RVSM poprzez zapis na arkuszu uzgodnień wystawionym przez LOL.

3. LTT po otrzymaniu z LOL informacji o zarejestrowanym przez EUR RMA błędzie pokładowego systemu pomiaru wysokości statku powietrznego podejmuje czynności wyjaśniające.

§ 5.1 LBP w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych gromadzi oraz koduje w systemie ECCAIRS informacje o odchyleniach od nakazanej wysokości otrzymywane z PKBWL.

2. LBP przekazuje dane o zdarzeniach w żegludze powietrznej, w tym informacje dotyczące przestrzeni RVSM do SRU, zgodnie z wymaganiami ESARR 2.

§ 6. LOŻ w procesie nadzoru bieżącego sprawdza zgodność informacji o odchyleniach od nakazanej wysokości z kryteriami zawartymi w §7 ust. 3 oraz sprawdza przepływ informacji między PAŻP i EUR RMA.

§ 7.1 W przypadku zaobserwowania odchylenia od nakazanej wysokości ACC (Area Control Centre) Warszawa sporządza raport zgodnie z obowiązującym formularzem zgłoszeń, który przekazywany jest do PKBWL.

2. PAŻP w cyklu miesięcznym informuje EUR RMA w zakresie zaobserwowanych odchyłeń od nakazanej wysokości. Informacje są przekazywane w formie zgodnym z dodatkiem I Podręcznika RMA.

3. Informacje, o jakich mowa w ust. 2, powinny zawierać:

- 1) nazwę podmiotu zgłaszającego;
- 2) lokalizację zaobserwowanego odchylenia: współrzędne geograficzne (długość i szerokość) lub namiar i odległość od punktu nawigacyjnego o znanych współrzędnych;
- 3) datę i czas obserwacji odchylenia;
- 4) rodzaj i klasę przestrzeni powietrznej, rodzaj ruchu lotniczego (GAT, OAT);
- 5) numer identyfikacyjny lotu oraz typ statku powietrznego;
- 6) przydzielony poziom lotu;
- 7) zaobserwowane maksymalne odchylenie od wysokości (poziomu lotu) oraz źródło informacji (meldunek pilota lub odczyt z Modu C transpondera);
- 8) czas trwania odchylenia;
- 9) przyczynę odchylenia, jeśli jest znana;
- 10) ewentualną kolizyjność z towarzyszącym ruchem lotniczym podczas trwania odchylenia;
- 11) komentarz lub informacje od załogi statku powietrznego;
- 12) komentarz lub informacje od organu ATC (Air Traffic Control).

4. PAŻP przekazuje informacje do EUR RMA również w przypadku braku zaobserwowanych odchyłeń od nakazanej wysokości.

§ 8. Wytyczne wchodzi w życie z dniem podpisania.

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO



PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO