

Konsultacje projektu:

Wprowadzenie stref obowiązkowej łączności radiowej (RMZ) i stref obowiązkowego używania transpondera (TMZ) oraz obszarów obowiązkowego składania FPL dla przestrzeni powietrznej tożsamej z CTR i TMA poza czasem zapewniania służby ATC

1. Cel zmiany

W związku z potrzebą podniesienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego w przypadku braku możliwości zapewniania służb kontroli ruchu lotniczego (ATC) w organach ATC w przestrzeniach ich odpowiedzialności opisanych w AIP Polska, planowana jest publikacja stref RMZ/TMZ oraz obszarów obowiązkowego składania FPL w granicach tożsamych z CTR EPWA, CTR EPMO, CTR EPPO, CTR EPWR, CTR EPKK, CTR EPKT, CTR EPGD, TMA Warszawa do FL95, LTMA Gdańsk do FL95, LTMA Kraków do FL95, TMA Poznań do FL95. Z wyłączeniem CTR EPMO, służba ATC w wyżej wymienionych przestrzeniach jest w założeniu dostępna w trybie H24. Mimo to należy rozważyć przypadek, w którym w sytuacji szczególnej i krótkotrwałej (np. związanej z awarią techniczną, tymczasową niedyspozycją personelu) ustaje możliwość zapewniania służby ATC. Sytuację taką przewiduje *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni*, w którym zapisano, że zawieszenie służby ATC w CTR lub TMA skutkuje dezaktywacją tychże, a przestrzeń powietrzna stanie się przestrzenią klasy G. W wyniku oceny bezpieczeństwa stwierdzono, że konieczne jest podjęcie przez PAŻP kroków mających na celu utrzymanie świadomości sytuacyjnej personelu ATC w momencie ponownego przywrócenia służby.

2. Zakres i uzasadnienie

We wszystkich przedmiotowych przestrzeniach jest zapewniana służba ATC oraz przestrzeń sklasyfikowana jest jako C lub D. Niemniej jednak, zgodnie ze wspomnianym wyżej rozporządzeniem w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej: „W przypadku zawieszenia albo zakończenia zapewniania służb ATC w TMA lub MTMA albo w CTR lub MCTR, rejon ten albo ta strefa ulega dezaktywacji, a jej przestrzeń przyjmuje klasę przestrzeni powietrznej właściwą do zapewnianej ATS”. W praktyce oznacza to, że w przypadku zawieszenia służby ATC w przestrzeni klasy C lub D, staje się ona przestrzenią klasy G, w której może się znaleźć ruch bez łączności, bez FPL oraz bez transpondera. W momencie przywrócenia służby ATC kontroler może nie posiadać pełnej świadomości sytuacji operacyjnej. Przedłużenie obowiązywania wymagań na czas zawieszenia służby ATC pozwoli na wyeliminowanie tego zagrożenia. Opisana zmiana ma na celu zwiększenie świadomości operacyjnej KRL.

Wprowadzenie stref TMZ, RMZ i obszarów obowiązkowego składania planu lotu, stanowi przedłużenie wymagań odnośnie utrzymywania łączności, posiadania transpondera i składania FPL w szczególnej sytuacji braku zapewnienia służb ATC. Pozwoli na uniknięcie wlotu w przestrzeń, w której tymczasowo nie jest zapewniana służba ATC, statków powietrznych, o których inne służby ATS nie będą posiadały informacji w czasie niedostępności służby TWR/APP. W momencie

przywrócenia służby TWR/APP kluczowe jest posiadanie pełnej informacji o lotach wykonywanych w przestrzeni reaktywowanego CTR/TMA, co nie jest możliwe bez obowiązku utrzymania łączności radiowej oraz wymogu posiadania i włączenia transpondera w trakcie braku zapewniania służby przez TWR/APP.

Należy podkreślić, że zarówno obowiązek utrzymania dwustronnej łączności radiowej jak i składania planu lotu wynika z klasyfikacji przestrzeni powietrznej (C i D). Obowiązek użycia transpondera w tych przestrzeniach istnieje już obecnie i opublikowany jest w AIP Polska ENR 1.6.

Strefy RMZ

Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, punkt SERA.6005 a) 1), właściwy organ jest uprawniony do wyznaczania stref obowiązkowej łączności radiowej (RMZ), w której załogi są zobowiązane do utrzymywania ciągłego nastuchu łączności fonicznej powietrzeziemia oraz w razie konieczności nawiązania dwukierunkowej łączności na odpowiednim kanale łączności, chyba że alternatywne przepisy określone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla tej konkretnej przestrzeni powietrznej stanowią inaczej. Mając na uwadze powyższe, planowane jest wprowadzenie stref RMZ w granicach tożsamych z istniejącymi strukturami przestrzeni powietrznej, w których poza czasem dostępności TWR/APP funkcjonować będzie częstotliwość właściwego terytorialnie organu FIS:

- CTR EPKK, CTR EPKT, CTR EPGD, CTR EPMO, CTR EPWA, CTR EPWR, CTR EPPO
- TMA Warszawa do FL95, LTMA Gdańsk do FL95, LTMA Kraków do FL95, TMA Poznań North do FL95 i TMA Poznań South do FL95.

W chwili obecnej w FIR EPWW istnieją opublikowane strefy RMZ poniżej sektorów TMA Warszawa A i TMA Poznań North A, a także w granicach tożsamych z ATZ EPBC, CTR/ATZ Bydgoszcz, CTR Lublin, CTR Łódź, CTR Rzeszów, CTR Szczecin, CTR/ATZ Olsztyn-Mazury, CTR EPZG oraz TMA Bydgoszcz, TMA Lublin, TMA Łódź, TMA Rzeszów, TMA Szczecin, TMA Olsztyn, TMA Zielona Góra (AIP ENR 2.1.3) oraz **opisane są ogólne zasady wykonywania lotów w tego typu strefach, które pozostaną bez zmian** (w tym w zakresie możliwych odstępstw dla statków powietrznych nie posiadających na wyposażeniu radia).

Strefy TMZ

Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, punkt SERA.6005 b) 1), właściwy organ jest uprawniony do wyznaczania stref obowiązkowego używania transpondera (TMZ), w których *wykonywanie lotów wiąże się z koniecznością wyposażenia w działające transpondery SSR zdolne do działania w modach A i C lub w modzie S, chyba że alternatywne przepisy określone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla tej konkretnej przestrzeni powietrznej stanowią inaczej*. Mając na uwadze powyższe, planowane jest wprowadzenie stref TMZ w przestrzeniach tożsamych z:

- CTR EPKK, CTR EPKT, CTR EPGD, CTR EPMO, CTR EPWA, CTR EPWR, CTR EPPO
- TMA Warszawa do FL95, LTMA Gdańsk do FL95, LTMA Kraków do FL95, TMA Poznań North do FL95 i TMA Poznań South do FL95.

Strefy TMZ działać będą w trybie H24, niezależnie od dostępności służby ATC. W chwili obecnej nie są opublikowane strefy TMZ w FIR EPWW. Opis zasad wykonywania lotów będzie obejmował m.in. informację o możliwości uzyskania jednorazowego odstępstwa od wymagań (analogicznie jak obecnie jest to określone w AIP ENR 1.6: „*Jeżeli właściwy organ służb ATS nie wskaże inaczej, w trakcie wykonywania lotów w następujących przestrzeniach wymagane jest wyposażenie załogowego statku powietrznego w transponder pracujący w modzie A i C.*”) oraz informację o wyłączeniu TMZ w obrębie aktywnych TSA, TRA, MRT, ATZ oraz tych AREA, dla których obowiązek zostanie wyłączony publikacją w zintegrowanym pakiecie informacji lotniczej, po uzgodnieniu z właściwą terytorialnie służbą ATS.

Opisane wyżej strefy TMZ mają na celu podtrzymanie wymagań opisanych w ENR 1.6 dotyczących obowiązku posiadania transpondera pracującego w modach A i C w czasie krótkotrwałej niedostępności służb ATC.

Rejony obowiązkowego składania planu lotu

Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012, punkt SERA.4001 b) 3), właściwy organ jest uprawniony do wyznaczania obszarów, w których należy przedłożyć plan lotu (FPL). Mając na uwadze powyższe, planowane jest wprowadzenie stref obowiązkowego składania planu lotu w przestrzeniach tożsamych z TMZ opisanymi wyżej.

W chwili obecnej nie są wyznaczone strefy tego typu w FIR EPWW. Opis zasad wykonywania lotów powinien obejmować m.in. informację o wyłączeniu obowiązku składania FPL w obrębie aktywnych TSA, TRA, MRT, ATZ oraz tych AREA, dla których obowiązek zostanie wyłączony publikacją w zintegrowanym pakiecie informacji lotniczej, po uzgodnieniu z właściwą terytorialnie służbą ATS.

3. Planowany termin wejścia w życie

Planowana publikacja przedmiotowych stref będzie wprowadzona do AIP Polska zgodnie z cyklem AIRAC (zgodnie z Aneks 15 ICAO) na dzień 20 kwietnia 2023 lub w przypadku nagłej, wyjątkowej potrzeby wynikającej z nieprzewidzianej sytuacji przed tym terminem – odpowiednio dla danego lotniska za pomocą depezy NOTAM.