

**ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 1033/2006****z dnia 4 lipca 2006 r.****ustanawiające wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym („rozporządzenie w sprawie interoperacyjności”) <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 3 ust. 1,

uwzględniając rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (rozporządzenie ramowe) <sup>(2)</sup>, w szczególności jego art. 8 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Szereg analiz przeprowadzonych przez Komisję i Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol) wykazało istotne nieścisłości pomiędzy danymi planu lotu będącymi w posiadaniu podmiotów odpowiedzialnych za bezpieczny przebieg lotu (a mianowicie organów służb ruchu lotniczego, użytkowników i pilotów). Nieścisłości te mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo i skuteczność europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym. Ponadto, większa spójność danych planu lotu przyczyniłaby się do usprawnienia operacji lotniczych i pozwoliłaby na opracowanie nowych koncepcji operacji, szczególnie w zakresie zarządzania przepływem ruchu lotniczego, a także spowodowałaby podniesienie poziomu bezpieczeństwa. Należy zatem podjąć stosowne działania dla ograniczenia przypadków niespójności pomiędzy danymi planu lotu.
- (2) Na mocy art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Eurocontrol została upoważniona do opracowania wymogów w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla celów Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Niniejsze rozporządzenie oparte jest na wynikającym z tego upoważnienia sprawozdaniu z dnia 17 marca 2005 r.
- (3) Zakres terytorialny niniejszego rozporządzenia powinien zostać wyraźnie określony poprzez odniesienie do rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji

i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej <sup>(3)</sup>.

- (4) Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (dalej zwana „ICAO”) opracowała procedury w zakresie składania, przyjmowania i dystrybucji planów lotu, które powinny zostać wprowadzone w życie do spójnego stosowania w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Procedury te powinny zostać wdrożone w formie przepisów zobowiązujących użytkowników, pilotów, organy służb ruchu lotniczego oraz poszczególnych nadawców planów lotu do zapewnienia spójności kluczowych elementów planów lotu aż do zakończenia fazy poprzedzającej lot dla rejsów odlatujących z przestrzeni powietrznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu. Te kluczowe elementy powinny zostać jasno określone.
- (5) Na polecenie Eurocontrolu wdrożono scentralizowany system przetwarzania i dystrybucji planów lotu w ramach zintegrowanego systemu wstępnego przetwarzania planów lotu (dalej zwanego „IFPS”). Państwa członkowskie powinny podjąć niezbędne działania gwarantujące, że IFPS dostarczać będzie informacje zapewniające spójność kluczowych elementów planów lotu.
- (6) Jeśli IFPS nie otrzyma planu lotu dla lotów wchodzących w przestrzeń powietrzną podlegającą niniejszemu rozporządzeniu z sąsiednich przestrzeni powietrznych, pojawić się mogą podobne zagrożenia do tych wynikających z niespójności pomiędzy danymi planu lotu w posiadaniu organów służb ruchu lotniczego, użytkowników i pilotów dla rejsów odlatujących z przestrzeni powietrznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu. Aby zapobiec zagrożeniom, w takich przypadkach organy służb ruchu lotniczego powinny dostarczyć do IFPS odpowiednie dane dotyczące lotu.
- (7) Ze względu na utrzymanie lub poprawienie istniejących poziomów bezpieczeństwa operacji państwa członkowskie powinny być zobowiązane do zapewnienia przeprowadzenia przez właściwe podmioty oceny bezpieczeństwa, w tym procesów identyfikacji zagrożeń oraz oceny i ograniczania ryzyka.
- (8) Działania przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej ustanowionego na mocy art. 5 rozporządzenia (WE) nr 549/2004,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 26.<sup>(2)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.<sup>(3)</sup> Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

### Artykuł 1

#### Przedmiot i zakres

1. Niniejsze rozporządzenie określa wymogi w zakresie procedur dotyczących planów lotu w fazie poprzedzającej lot w celu zapewnienia spójności planów lotu, powtarzalnych planów lotu i związanych z nimi depesz aktualizujących wymienianych pomiędzy użytkownikami, pilotami a organami służb ruchu lotniczego za pośrednictwem zintegrowanego systemu wstępnego przetwarzania planów lotu, albo w okresie poprzedzającym wydanie pierwszego zezwolenia kontroli ruchu lotniczego dla lotów z przestrzeni powietrznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu, albo w okresie poprzedzającym wejście w tą przestrzeń powietrzną dla innych lotów.

2. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do wszystkich operacji lotniczych w ramach ogólnego ruchu lotniczego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów w przestrzeni powietrznej, określonej w art. 1 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 551/2004.

3. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do każdej z poniższych stron, zaangażowanych w proces składania, przyjmowania i dystrybucji planów lotu:

- a) użytkownicy i przedstawiciele działający w ich imieniu;
- b) piloci i przedstawiciele działający w ich imieniu;
- c) organy służb ruchu lotniczego zapewniające służby na rzecz ogólnego ruchu lotniczego wykonywanego zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.

### Artykuł 2

#### Definicje

1. Dla celów niniejszego rozporządzenia stosuje się definicje określone w rozporządzeniu (WE) nr 549/2004.

2. Oprócz definicji, o których mowa w ust. 1, zastosowanie mają następujące definicje:

- 1) „plan lotu” oznacza określone informacje przekazane organom służb ruchu lotniczego, dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego;
- 2) „faza poprzedzająca lot” oznacza okres od momentu pierwszego złożenia planu lotu do momentu wydania pierwszego zezwolenia kontroli ruchu lotniczego;
- 3) „powtarzalny plan lotu” oznacza plan lotu dotyczący serii często powtarzających się, regularnie odbywanych pojedynczych lotów o identycznych danych podstawowych, przekazywany przez użytkownika organom służb ruchu lotniczego do przechowania i do powtarzalnego wykorzystania;

- 4) „użytkownik” oznacza osobę, organizację lub przedsiębiorstwo zajmujące się lub zamierające się zajmować operacjami statków powietrznych;
- 5) „organy służb ruchu lotniczego” (dalej zwane „organami ATS”) oznaczają organ cywilny lub wojskowy odpowiedzialny za zapewnianie służb ruchu lotniczego;
- 6) „zintegrowany system wstępnego przetwarzania planu lotu” (dalej zwany „IFPS”) oznacza system będący częścią europejskiej sieci zarządzania ruchem lotniczym, poprzez który w ramach przestrzeni powietrznej podlegającej niniejszemu rozporządzeniu działa scentralizowany system przetwarzania i dystrybucji planów lotu, do którego zadań należy odbieranie, zatwierdzanie i dystrybucja planów lotu;
- 7) „zezwolenie kontroli ruchu lotniczego” (dalej zwane „zezwoleniem ATC”) oznacza zezwolenie dla statku powietrznego na kontynuowanie lotu na warunkach określonych przez organ kontroli ruchu lotniczego;
- 8) „przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów” oznaczają przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów, określone w załączniku 2<sup>(1)</sup> do Konwencji chicagowskiej o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z 1944 r.;
- 9) „organ kontroli ruchu lotniczego” (dalej zwany „organem ATC”), w zależności od przypadku oznacza centrum kontroli obszaru, organ kontroli zbliżania lub organ kontroli lotniska;
- 10) „kluczowe elementy planu lotu” oznaczają następujące elementy planu lotu:
  - a) znak rozpoznawczy statku powietrznego;
  - b) lotnisko odlotu;
  - c) przewidywana data odblokowania;
  - d) przewidywany czas odblokowania;
  - e) lotnisko docelowe;
  - f) trasa z wyłączeniem procedur lotniskowych;
  - g) prędkość przelotowa lub prędkości przelotowe oraz żądany poziom lub poziomy lotu;
  - h) typ statku powietrznego i kategoria turbulencji w śladzie aerodynamicznym;
  - i) przepisy wykonywania lotu i rodzaj lotu;
  - j) wyposażenie statku powietrznego i jego właściwości;

<sup>(1)</sup> Wydanie dziesiąte – lipiec 2005 r., [www.icao.int](http://www.icao.int)

- 11) „nadawca” oznacza osobę lub organizację składającą do IFPS plany lotu oraz związane z nimi depesze aktualizujące, w tym piloci, przewoźnicy i przedstawiciele działający w ich imieniu oraz służby ATS;
  - 12) „wstępny plan lotu” oznacza plan lotu wstępnie przedłożony przez nadawcę, zawierający zmiany, jeśli występują, zapoczątkowany lub przyjęty przez właściwe strony (pilot, użytkownik, organ ATS lub scentralizowany system przetwarzania i dystrybucji planów lotu) w fazie poprzedzającej lot;
  - 13) „znak rozpoznawczy statku powietrznego” oznacza zespół liter, cyfr lub kombinację obydwu, która jest identyczna ze znakiem wywoławczym dla statku powietrznego używanym w łączności ziemia-powietrze (lub zakodowanym odpowiednikiem) używanym do identyfikacji statku powietrznego w łączności ziemia-ziemia organów służb ruchu lotniczego;
  - 14) „przewidywana data odblokowania” oznacza przewidywaną datę, kiedy statek powietrzny rozpocznie ruch związany z odlotem;
  - 15) „przewidywany czas odblokowania” oznacza przewidywany czas, kiedy statek powietrzny rozpocznie ruch związany z odlotem;
  - 16) „procedury lotniskowe” oznaczają standardowe odloty według wskazań przyrządów oraz standardowe przyloty według wskazań przyrządów, określone procedurami ICAO w zakresie ruchu lotniczego (PANS-OPS, Doc 8168 – tom 1 – wydanie czwarte – 1993 r., zawierające poprawkę nr 13).
- d) informuje nadawcę o przyjęciu planu lotu lub wprowadzonych zmianach.
  3. Państwa członkowskie podejmują działania, aby zapewnić, że IFPS przekazuje wszystkim zainteresowanym organom ATS przyjęty plan lotu oraz przyjęte w planie lotu zmiany kluczowych elementów dla fazy poprzedzającej lot, a także związane z nimi depesze aktualizujące.
  4. Nadawca, w przypadku gdy nie jest użytkownikiem lub pilotem, zapewnia, że warunki przyjęcia planu lotu i wszelkie konieczne zmiany tych warunków, zgłoszone przez IFPS, są dostępne dla użytkownika lub pilota, który złożył plan lotu.
  5. Użytkownik zapewnia, że warunki przyjęcia planu lotu i wszelkie konieczne zmiany tych warunków, zgłoszone nadawcy przez IFPS, są łączone do zaplanowanej operacji lotniczej i przekazane pilotowi.
  6. Użytkownik zapewnia przed operacją lotniczą, że treść wstępnego planu lotu prawidłowo oddaje zamiary użytkownika.
  7. W fazie poprzedzającej lot organ ATC udostępnia poprzez IFPS wszelkie konieczne zmiany kluczowych elementów planu lotu, dotyczące trasy lotu lub poziomu lotu, mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu, w odniesieniu do planów lotu i związanych z nimi depesz aktualizujących poprzednio otrzymanych od IFPS.
- Plan lotu nie podlega żadnym innym zmianom ani odwołaniu przez organ ATC w fazie poprzedzającej lot bez uzgodnienia z użytkownikiem.
8. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby zapewnić przekazywanie przez IFPS nadawcy planu lotu wszelkie konieczne zmiany dla fazy poprzedzającej lot, o których mowa w ust. 7 akapit pierwszy.
  9. W przypadku gdy organy ATS nie otrzymają planu lotu z IFPS dla lotu wchodzącego w przestrzeń podlegającą ich kompetencji, udostępniają one poprzez IFPS przynajmniej dane odnoszące się do znaków rozpoznawczych statku powietrznego, typu statku powietrznego, miejsca przekroczenia przestrzeni powietrznej podlegającej ich kompetencji, czasu i poziomu lotu w danym miejscu, trasę oraz lotnisko docelowe dla tych lotów.

### Artykuł 3

#### Wymogi interoperacyjności i eksploatacyjne

1. Przepisy ICAO wskazane w Załączniku stosuje się do składania, przyjmowania i dystrybucji planów lotu dla każdego lotu podlegającego niniejszemu rozporządzeniu oraz wszelkich zmian w kluczowych elementach planu lotu w fazie poprzedzającej lot zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.
2. Państwa członkowskie podejmują wszelkie działania, aby zapewnić, że po otrzymaniu planu lotu lub zmiany do planu IFPS:
  - a) sprawdza jego zgodność z ustaleniami dotyczącymi formatu i zawartych danych;
  - b) sprawdza go pod względem kompletności i w miarę możliwości dokładności;
  - c) w razie konieczności podejmuje działania w celu jego dostosowania do potrzeb służb ruchu lotniczego; oraz

### Artykuł 4

#### Wymogi bezpieczeństwa

Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby przed wszelkimi zmianami do istniejących, objętych niniejszym rozporządzeniem procedur planu lotów w fazie poprzedzającej lot, a także przed wprowadzeniem nowych procedur zapewnić przeprowadzenie przez podmioty zainteresowane procedur oceny bezpieczeństwa, w tym identyfikacji zagrożeń oraz oceny i ograniczania ryzyka.

## Artykuł 5

**Dodatkowe wymogi**

1. Organy ATS gwarantują, aby ich pracownicy zaangażowani w planowanie lotu zapoznali się z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia oraz zostali odpowiednio przeszkoleni w zakresie wykonywanych zadań.

2. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby zagwarantować, że pracownicy obsługujący IFPS i zaangażowani w planowanie lotu zapoznali się z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia oraz zostali odpowiednio przeszkoleni w zakresie wykonywanych zadań.

3. Organy ATS:

- a) opracowują i przechowują podręczniki obsługi zawierające konieczne instrukcje i informacje umożliwiające ich pracownikom stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia;
- b) zapewniają dostępność i aktualizację podręczników, o których mowa w lit. a), są dostępne i aktualizowane, a ich aktualizacja i dystrybucja podlegają odpowiedniemu zarządzaniu w zakresie jakości i konfiguracji dokumentów;
- c) zapewniają zgodność metod pracy i procedur operacyjnych z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia.

4. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki, aby scentralizowany system przetwarzania i dystrybucji planów lotu:

- a) opracowywał i przechowywał podręczniki obsługi zawierające konieczne instrukcje i informacje umożliwiające pracownikom obsługi stosowanie przepisów niniejszego rozporządzenia;
- b) zapewniał dostępność i aktualizację podręczników, o których mowa w lit. a), a ich aktualizacja i dystrybucja podlegały odpowiedniemu zarządzaniu w zakresie jakości i konfiguracji dokumentów;
- c) zapewniał zgodność metod pracy i procedur operacyjnych z odpowiednimi przepisami niniejszego rozporządzenia.

5. Państwa członkowskie podejmują niezbędne środki dla zapewnienia wykonywania niniejszego rozporządzenia.

## Artykuł 6

**Wejście w życie i stosowanie**

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 stycznia 2009 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 4 lipca 2006 r.

W imieniu Komisji  
Jacques BARROT  
Wiceprzewodniczący

## ZAŁĄCZNIK

**Przepisy ICAO, o których mowa w art. 3 ust. 1**

1. Rozdział 3, pkt 3.3 („Plany lotów”) załącznika 2 ICAO – „Przepisy ruchu lotniczego” (wydanie dziesiąte – lipiec 2005 r.).
  2. Rozdział 4, pkt 4 („Plan lotu”) oraz rozdział 11, pkt 11.4.2.2 („Depesze zgłoszonego planu lotu i związane z nimi depesze aktualizujące”) dokumentu ICAO PANS-ATM Doc. 4444 (wydanie czternaste – 2001 r.).
  3. Rozdział 3 („Plany lotów”) oraz rozdział 14, pkt 14.1.4 („Przewidywane czasy przelotu granic rejonu informacji powietrznej”) dokumentu Regionalne Procedury Uzupełniające, Doc. 7030/4 – EUR, część 1, „Przepisy ruchu lotniczego, służby ruchu lotniczego oraz poszukiwanie i ratownictwo” (wydanie czwarte – 1987, włączona poprawka nr 210).
-