

Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

► **B****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)

(Dz.U. L 186 z 7.7.2006, s. 46)

zmienione przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
► <u>M1</u>	Rozporządzenie Komisji (UE) nr 929/2010 z dnia 18 października 2010 r.	L 273	4	19.10.2010
► <u>M2</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r.	L 281	1	13.10.2012
► <u>M3</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 428/2013 z dnia 8 maja 2013 r.	L 127	23	9.5.2013
► <u>M4</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2016/2120 z dnia 2 grudnia 2016 r.	L 329	70	3.12.2016
► <u>M5</u>	Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2018/139 z dnia 29 stycznia 2018 r.	L 25	4	30.1.2018

**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)

*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;

▼ B

- 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 zamierzające 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;

▼ M2

- 8) „IFR” oznacza skrót odnoszący się do przepisów wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

▼ B

- 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;

▼ B

- 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;

▼ M5

- 16) „procedury lotniskowe” oznaczają standardowe odloty według wskazań przyrządów oraz standardowe przyloty według wskazań przyrządów, określone w dokumencie ICAO „Procedury służb żeglugi powietrznej – eksploatacja statków powietrznych” (PANS-OPS, dokument 8168 – tom 1 – wydanie piąte – 2006 r., uwzględniające wszystkie zmiany do nr 7).

▼ B*Artykuł 3***Wymogi interoperacyjności i eksploatacyjne****▼ M2**

1. Przepisy określone 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.

▼ B

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
 - 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

▼B

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

▼B

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.

▼ M4*ZAŁĄCZNIK***Przepisy, o których mowa w art. 3 ust. 1**

1. Sekcja 4 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽¹⁾.

▼ M5

2. Rozdział 4 sekcja 4.4 (»Plany lotu«) oraz rozdział 11 pkt 11.4.2.2 (»Depesze o ruchu«) dokumentu ICAO PANS-ATM 4444 (wydanie szesnaste z 2016 r., uwzględniające wszystkie zmiany do nr 7A).

▼ M4

3. Rozdział 2 („Plany lotu”) oraz rozdział 6 pkt 6.12.3 („Przewidywane czasy przelotu granic rejonu informacji powietrznej”) dokumentu „Regionalne procedury uzupełniające dla regionu Europy (EUR)”, Doc 7030 (wydanie piąte z 2008 r., obejmujące wszystkie poprawki do nr 9).

⁽¹⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1).