Dokument ten służy wyłącznie do celów dokumentacyjnych i instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego zawartość

►B ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 551/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 10 marca 2004

w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej

(Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 20)

sprostowane przez:

►C1 Sprostowanie, Dz.U. L 174 z 4.7.2007, str. 28 (551/2004)

▼B

ROZPORZĄDZENIE (WE) NR 551/2004 PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

z dnia 10 marca 2004

w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej

(Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI ORAZ RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji ([1]),

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ([2]),

uwzględniając opinię Komitetu Regionów ([3]),

działając zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 251 Traktatu ([4]), w świetle wspólnego tekstu zatwierdzonego przez komitet pojednawczy 11 grudnia 2003 r.,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wymaga zharmonizowanego podejścia do kwestii regulowania organizacji oraz użytkowania przestrzeni powietrznej.

(2) W listopadzie 2000 r. w raporcie Grupy Wysokiego Szczebla ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stwierdzono, iż przestrzeń powietrzna powinna być wyznaczana, regulowana i strategicznie zarządzana w skali ogólnoeuropejskiej.

(3) Komunikat Komisji w sprawie utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stwierdza konieczność przeprowadzenia reform strukturalnych pozwalających na utworzenie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej za pomocą stopniowej integracji zarządzania przestrzenią powietrzną oraz opracowania nowej koncepcji i procedur zarządzania ruchem lotniczym.

(4) Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 (Rozporządzenie ramowe) ([5]) ustanawia ramy dla utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.

(5) W art. 1 Konwencji chicagowskiej o lotnictwie cywilnym z 1944 r. Umawiające się Państwa stwierdzają, iż „każde państwo posiada całkowitą i wyłączną zwierzchność nad przestrzenią powietrzną nad swoim terytorium”. W ramach tej zwierzchności Państwa Członkowskie Wspólnoty, podlegając odpowiednim

([1]) Dz.U. C 103 E z 30.4.2002, str. 35.
([2]) Dz.U. C 241 z 7.10.2002, str. 24.
([3]) Dz.U. C 278 z 14.11.2002, str. 13.
([4]) Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2002 r. (Dz.U. C 272 E z 13.11.2003, str. 316), wspólne stanowisko Rady z dnia 18 marca 2003 r. (Dz. U. C 129 E z 3.6.2003, str. 11) oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia 3 lipca 2003 r. (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym). Rezolucja ustawodawcza Parlamentu Europejskiego z dnia 29 stycznia 2004 r.
([5]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 1.

▼B

konwencjom międzynarodowym, realizują uprawnienia władzy publicznej w zakresie kontroli ruchu lotniczego.

(6) Przestrzeń powietrzna stanowi dobro wspólne udostępniane wszystkim kategoriom użytkowników, które powinno być elastycznie użytkowane przez wszystkich z nich, zapewniając przejrzystość i równe traktowanie, uwzględniając jednocześnie potrzeby bezpieczeństwa i obrony Państw Członkowskich, jak również ich zobowiązania wobec organizacji międzynarodowych.

(7) Sprawne zarządzanie przestrzenią powietrzną ma kluczowe znaczenie dla zwiększenia pojemności systemu służb ruchu lotniczego, dla optymalnego zaspokojenia różnorodnych potrzeb użytkowników oraz dla osiągnięcia najbardziej elastycznego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

(8) Działania Eurocontrolu potwierdzają, że sieć tras lotniczych i struktura przestrzeni powietrznej nie mogą być w rzeczywistości tworzone w izolacji, ponieważ każde indywidualne Państwo Członkowskie stanowi integralny element Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym („EATMN”), zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz Wspólnoty.

(9) Przestrzeń powietrzna o wzrastającej integracji operacyjnej powinna być ustanowiona dla ogólnego przelotowego ruchu lotniczego w górnej przestrzeni powietrznej; połączenie pomiędzy górną i dolną przestrzenią powietrzną powinno być odpowiednio zdefiniowane.

(10) Europejski górny rejon informacji powietrznej („EUIR”), obejmujący górną przestrzeń będącą w gestii Państw Członkowskich, powinien, w zakresie niniejszego rozporządzenia, ułatwić wspólne planowanie i publikowanie informacji lotniczej w celu przeciwdziałania nadmiernemu zagęszczeniu ruchu lotniczego w poszczególnych regionach.

(11) Użytkownicy przestrzeni powietrznej napotykają zróżnicowane warunki dostępu do przestrzeni powietrznej Wspólnoty oraz swobody poruszania się wewnątrz niej, spowodowane brakiem harmonizacji w klasyfikacji przestrzeni powietrznej.

(12) Rekonfiguracja przestrzeni powietrznej powinna opierać się na wymogach operacyjnych niezależnie od istniejących granic. Wspólne ogólne przepisy dotyczące tworzenia jednolitych funkcjonalnych bloków przestrzeni powinny być opracowane w konsultacji i w oparciu o pomoc specjalistyczną Eurocontrolu.

(13) Kwestią o kluczowym znaczeniu jest osiągnięcie jednolitej, zharmonizowanej struktury przestrzeni powietrznej pod względem tras i sektorów, oparcie obecnej i przyszłej organizacji przestrzeni powietrznej na wspólnych zasadach oraz zarządzanie przestrzenią powietrzną zgodnie ze zharmonizowanymi przepisami.

(14) Koncepcja elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej powinna być skutecznie stosowana; jest to niezbędne dla optymalizacji użycia sektorów przestrzeni powietrznej, szczególnie w okresach szczytowego natężenia ruchu lotnictwa ogólnego oraz w przestrzeniach o dużym natężeniu tego ruchu, poprzez współpracę pomiędzy Państwami Członkowskimi w odniesieniu do używania takich sektorów dla działań i szkolenia wojskowego. W tym celu niezbędne jest przeznaczenie odpowiednich środków na skuteczne wprowadzenie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, biorąc pod uwagę wymogi zarówno cywilne, jak i wojskowe.

(15) Państwa Członkowskie powinny podejmować próby współpracy z sąsiednimi Państwami Członkowskimi w celu zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej bez względu na granice państwowe.

▼B

(16) Różnice w organizacji współpracy cywilno-wojskowej we Wspólnocie ograniczają jednolite i terminowe zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz wprowadzanie zmian. Sukces Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej zależy od skutecznej współpracy pomiędzy władzami cywilnymi i wojskowymi, bez szkody dla przywilejów i uprawnień Państw Członkowskich w dziedzinie obrony.

(17) Działania i szkolenie wojskowe powinny być zabezpieczane kiedykolwiek zastosowanie wspólnych przepisów i kryteriów może być szkodliwe dla ich bezpiecznego i skutecznego wykonania.

(18) Należy podjąć odpowiednie działania mające na celu poprawę skuteczności zarządzania przepływem ruchu lotniczego dla wsparcia istniejących organów operacyjnych, włącznie z Centralnym Organem Zarządzania Przepływem Ruchu Lotniczego Eurocontrol, dla zapewnienia sprawności operacji lotniczych.

(19) Wskazane jest rozważenie możliwości rozszerzenia koncepcji górnej przestrzeni powietrznej na dolną przestrzeń powietrzną, zgodnie z harmonogramem i odpowiednimi opracowaniami,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

ROZDZIAŁ I

POSTANOWIENIA OGÓLNE

Artykuł 1

Cel i zakres

1. W zakresie uregulowanym rozporządzeniem ramowym, niniejsze rozporządzenie dotyczy organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Celem niniejszego rozporządzenia jest wsparcie koncepcji stopniowo wzrastającej operacyjnej integracji przestrzeni powietrznej w kontekście wspólnej polityki transportowej oraz ustanowienie wspólnych procedur projektowania, planowania i zarządzania zapewniających sprawną i bezpieczną realizację zarządzania ruchem lotniczym.

▼C1

2. Użytkowanie przestrzeni powietrznej będzie wspierać działanie służb żeglugi powietrznej jako spójnej i jednolitej całości zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb) ([1]).

▼B

3. Bez uszczerbku dla art. 10, niniejsze rozporządzenie będzie mieć zastosowanie do przestrzeni powietrznej w regionach EUR i AFI ICAO, tam gdzie Państwa Członkowskie są odpowiedzialne za zapewnianie służb ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem o zapewnianiu służb. Państwa Członkowskie mogą stosować niniejsze rozporządzenie również do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, a leżącej w innych regionach ICAO, pod warunkiem że powiadomią o tym Komisję i Państwa Członkowskie.

4. Rejony Informacji Powietrznej znajdujące się w przestrzeni powietrznej, do której niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie, zostają opublikowane w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

([1]) Dz.U. L 96 z 31.3.2004, str. 10.

▼B

ROZDZIAŁ II

ARCHITEKTURA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Artykuł 2

Poziom podziału

Poziom podziału pomiędzy górną i dolną przestrzenią powietrzną jest ustalony na poziomie lotu 285.

Decyzje dotyczące odchylenia od poziomu podziału, które są uzasadnione w świetle wymogów operacyjnych, mogą być podjęte w porozumieniu z Państwami Członkowskimi, których to dotyczy, zgodnie z procedurą opisaną w art. 5 ust. 3 rozporządzenia ramowego.

Artykuł 3

Europejski górny rejon informacji powietrznej (EUIR)

1. Wspólnota i jej Państwa Członkowskie zmierzają do ustanowienia i uznania przez ICAO pojedynczego rejonu EUIR. W tym celu, w przypadku spraw będących w gestii Wspólnoty, Komisja przedkłada Radzie rekomendację, zgodnie z art. 300 Traktatu, najpóźniej w ciągu dwóch lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Rejon EUIR zostaje zaprojektowany w taki sposób, aby obejmował przestrzeń powietrzną będącą w zakresie odpowiedzialności Państw Członkowskich zgodnie z art. 1 ust.3 i może również obejmować przestrzeń powietrzną europejskich państw trzecich.

3. Ustanowienie rejonu EUIR odbywa się bez uszczerbku dla odpowiedzialności Państw Członkowskich za wyznaczenie instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej będącej w ich odpowiedzialności, zgodnie z art. 8 ust.1 rozporządzenia o zapewnianiu służb.

4. Państwa Członkowskie zachowują swoją odpowiedzialność wobec ICAO w geograficznych granicach górnych rejonów informacji powietrznej powierzonych im przez ICAO w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

5. Bez uszczerbku dla publikowania przez Państwa Członkowskie informacji lotniczej i w sposób zgodny z tą publikacją, Komisja, w ścisłej współpracy z Eurocontrolem, koordynuje tworzenie pojedynczego zbioru informacji lotniczych dotyczącego rejonu EUIR, biorąc pod uwagę odnośne wymagania ICAO.

Artykuł 4

Klasyfikacja przestrzeni powietrznej

►C1 Komisja i państwa członkowskie projektują EUIR zgodnie z postępującą harmonizacją klasyfikacji przestrzeni powietrznej, mającą na celu zagwarantowanie jednolitego zapewniania służb żeglugi powietrznej w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. ◄ To wspólne podejście opiera się na uproszczonym zastosowaniu klasyfikacji przestrzeni powietrznej, jak określono w strategii przestrzeni powietrznej Eurocontrol dla państw Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego zgodnie ze standardami ICAO.

Niezbędne przepisy wykonawcze w tej dziedzinie zostają ustanowione zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego.

▼B

Artykuł 5

Rekonfiguracja górnej przestrzeni powietrznej

1. Mając na uwadze osiągnięcie maksymalnej pojemności i wydajności sieci zarządzania ruchem lotniczym w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz mając na uwadze utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa, górna przestrzeń powietrzna zostaje skonfigurowana w funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej.

2. Funkcjonalne bloki przestrzeni powietrznej, między innymi:

a) są poparte względami bezpieczeństwa;

b) umożliwiają optymalne użytkowanie przestrzeni powietrznej, uwzględniając przepływ ruchu lotniczego;

c) są uzasadnione ich całkowitą wartością dodaną, włącznie z optymalnym wykorzystaniem zasobów technicznych i personalnych na podstawie analizy kosztów i zysków;

d) zapewniają płynne i elastyczne przekazanie odpowiedzialności za kontrolę ruchu lotniczego pomiędzy organami służb ruchu lotniczego;

e) zapewniają zgodność konfiguracji górnej i dolnej przestrzeni powietrznej;

f) będą stosować warunki wynikające z regionalnych porozumień podjętych wewnątrz ICAO; oraz

g) będą przestrzegać regionalnych porozumień obowiązujących w dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, w szczególności tych dotyczących europejskich państw trzecich.

3. Wspólne ogólne przepisy ustanawiania i modyfikacji funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej są tworzone zgodnie z procedurami zawartymi w art. 8 rozporządzenia ramowego.

4. Funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej będzie ustanawiany jedynie na mocy wzajemnych porozumień pomiędzy Państwami Członkowskimi, które odpowiadają za jakąkolwiek część przestrzeni powietrznej włączonej do bloku, lub na mocy deklaracji jednego Państwa, jeżeli przestrzeń powietrzna włączona do bloku znajduje się w całości w jego zakresie odpowiedzialności. Zainteresowane Państwo(-a) Członkowskie podejmie (podejmą) działania jedynie po przeprowadzeniu konsultacji z zainteresowanymi stronami, włącznie z Komisją i innymi Państwami Członkowskimi.

5. W przypadku gdy funkcjonalny blok przestrzeni powietrznej dotyczy przestrzeni powietrznej, która jest w całości lub w części w gestii dwóch lub więcej Państw Członkowskich, porozumienie, w wyniku którego blok jest ustanowiony, będzie zawierać niezbędne przepisy dotyczące sposobu, w jaki blok ten może być modyfikowany, oraz sposobu, w jaki Państwo Członkowskie może wycofać się z bloku, włącznie z postanowieniami przejściowymi.

6. W przypadku powstania trudności pomiędzy dwoma lub większą liczbą Państw Członkowskich odnośnie do funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej przekraczającego granice przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności, zainteresowane Państwa Członkowskie mogą wspólnie wnieść sprawę do Komitetu ds. Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej w celu zasięgnięcia opinii. Opinia ta powinna być skierowana do zainteresowanych Państw Członkowskich. Bez uszczerbku dla ust. 4, Państwa Członkowskie wezmą taką opinię pod uwagę w celu znalezienia rozwiązania.

7. Decyzje, o których mowa w ust. 4 i 5, zostaną zgłoszone Komisji w celu publikacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Publikacja taka powinna określać datę wejścia w życie odnośnej decyzji.

▼B

Artykuł 6

Optymalne projektowanie tras i sektorów w górnej przestrzeni powietrznej

1. Wspólne przepisy i kryteria projektowania tras i sektorów są ustanowione w celu zapewnienia bezpiecznego, wydajnego ekonomicznie i przyjaznego dla środowiska naturalnego użytkowania przestrzeni powietrznej. Projektowanie sektorów będzie spójne z projektowaniem tras.

2. Przepisy wykonawcze w dziedzinie omówionej w ust. 1 zostaną przyjęte zgodnie z procedurą opisaną w art. 8 rozporządzenia ramowego.

3. Decyzje dotyczące ustanowienia bądź modyfikacji tras i sektorów będą wymagały zatwierdzenia przez Państwa Członkowskie będące odpowiedzialne za przestrzeń powietrzną, wobec której te decyzje mają zastosowanie.

ROZDZIAŁ III

ELASTYCZNE UŻYTKOWANIE PRZESTRZENI POWIETRZNEJ W JEDNOLITEJ EUROPEJSKIEJ PRZESTRZENI POWIETRZNEJ

Artykuł 7

Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej

1. Biorąc pod uwagę potrzeby struktur wojskowych, za które są odpowiedzialne, Państwa Członkowskie zapewniają jednolite stosowanie w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej, jak zostało to opisane przez ICAO i opracowane przez Eurocontrol, w celu ułatwienia zarządzania przestrzenią powietrzną i zarządzania ruchem lotniczym w kontekście wspólnej polityki transportowej.

2. Państwa Członkowskie przedstawiają Komisji roczne raporty dotyczące zastosowania, w kontekście wspólnej polityki transportowej, koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej w odniesieniu do przestrzeni powietrznej będącej w ich zakresie odpowiedzialności.

3. Jeżeli w następstwie raportów przedłożonych przez Państwa Członkowskie niezbędne stanie się wzmocnienie i ujednolicenie zastosowania koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, przepisy wykonawcze w kontekście wspólnej polityki transportowej zostają przyjęte zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego.

Artykuł 8

Okresowe zawieszenie

1. W sytuacji gdy zastosowanie art. 7 powoduje powstanie znaczących trudności operacyjnych, Państwa Członkowskie mogą okresowo zawiesić jego zastosowanie, pod warunkiem że niezwłocznie poinformują o tym fakcie Komisję i inne Państwa Członkowskie.

2. W następstwie wprowadzenia okresowego zawieszenia istnieje możliwość wypracowania poprawek do przepisów przyjętych na podstawie art. 7 ust. 3, dotyczących przestrzeni powietrznej będącej w gestii zainteresowanych Państw Członkowskich, zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego.

▼B

Artykuł 9

Zarządzanie przepływem ruchu lotniczego

1. Przepisy wykonawcze dotyczące zarządzania przepływem ruchu lotniczego zostają ustanowione zgodnie z procedurą przedstawioną w art. 8 rozporządzenia ramowego, mając na względzie optymalizację dostępnej przepustowości w użytkowaniu przestrzeni powietrznej i wzmocnienie procesu zarządzania przepływem ruchu lotniczego. Przepisy te opierają się na jawności i wydajności, gwarantując, iż przepustowość jest zapewniana w sposób elastyczny i punktualny, stosownie do zaleceń regionalnego planu żeglugi powietrznej regionu Europy ICAO.

2. Przepisy wykonawcze wspierają decyzje operacyjne instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, operatorów portów lotniczych i użytkowników przestrzeni powietrznej i obejmują następujące zagadnienia:

a) planowanie lotów;

b) użytkowanie dostępnej przepustowości przestrzeni powietrznej podczas wszystkich faz lotu, włączając przydzielanie „slotów”; oraz

c) użytkowanie systemu tras przez lotnictwo ogólne, obejmujące:

— stworzenie jednolitej publikacji dla ukierunkowania tras i ruchu,

— możliwości ominięcia przez lotnictwo ogólne obszarów o dużym natężeniu ruchu lotniczego, oraz

— przepisy pierwszeństwa dotyczące dostępu do przestrzeni powietrznej dla ogólnego ruchu lotniczego, szczególnie w okresach zwiększonego natężenia ruchu lub kryzysu.

ROZDZIAŁ IV

PRZEPISY KOŃCOWE

Artykuł 10

Ocena

W kontekście okresowych ocen, o których mowa w art. 12 ust. 2 rozporządzenia ramowego, Komisja finalizuje spodziewane opracowanie na temat warunków przyszłego zastosowania koncepcji, o których mowa w art. 3, 5 i 6, w dolnej przestrzeni powietrznej.

Na podstawie wniosków z tego opracowania oraz w świetle osiągniętego postępu, najpóźniej do 31 grudnia 2006 r., Komisja przedstawia Parlamentowi Europejskiemu i Radzie raport, uzupełniony, gdzie ma to zastosowanie, o propozycję rozszerzenia zastosowania tych koncepcji w dolnej przestrzeni powietrznej lub o propozycję podjęcia innych działań. W przypadku planowania takiego rozszerzenia odpowiednie decyzje powinny zostać podjęte najlepiej przed dniem 31 grudnia 2009 r.

Artykuł 11

Wejście w życie

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

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.