



ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2024/403

z dnia 30 stycznia 2024 r.

zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 w odniesieniu do definicji SIGMET i niektórych wymogów dotyczących specjalnych przepisów wykonywania lotów z widocznością i zezwoleń kontroli ruchu lotniczego

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 43 ust. 1 lit. a),

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/373 ⁽²⁾ ustanowiono wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej („ATM/ANS”) i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym („funkcje sieciowe ATM”) na potrzeby ogólnego ruchu lotniczego oraz nadzoru nad nimi.
- (2) W rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 ⁽³⁾ ustanowiono wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej, które mają zastosowanie do ogólnego ruchu powietrznego (tzw. prawo lotnicze). Niektóre przepisy tego rozporządzenia dotyczące zapewniania służb ruchu lotniczego zostały zmienione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2024/404 ⁽⁴⁾.
- (3) W celu zapewnienia spójności należy zatem zmienić odpowiednie przepisy rozporządzenia wykonawczego (UE) 2017/373. Dotyczy to w szczególności definicji informacji dotyczących istotnych warunków meteorologicznych oraz niektórych specjalnych przepisów wykonywania lotów z widocznością („VFR”).
- (4) W związku z tym należy odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373.
- (5) Aby zapewnić sprawne wdrożenie środków wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem przy jednoczesnym zachowaniu wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii, branża i właściwe organy państw członkowskich powinny mieć wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do środków wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem. W związku z tym data rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia powinna przypadać 12 miesięcy po jego wejściu w życie.

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).

⁽³⁾ 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 (WE) 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).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/404 z dnia 30 stycznia 2024 r. zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012 w odniesieniu do aktualizacji odpowiednich przepisów ICAO, uzupełnienia procedury na wypadek awarii łączności radiowej oraz usunięcia suplementu do załącznika do tego rozporządzenia (Dz.U. L, 2024/404, 11.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/404/oj).

- (6) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego wspomagała Komisję zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 i w dniu 18 sierpnia 2023 r. przedłożyła Komisji odnośną opinię nr 02/2023.
- (7) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią komitetu ds. stosowania wspólnych zasad bezpieczeństwa w dziedzinie lotnictwa cywilnego ustanowionego na mocy art. 127 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załącznikach I, IV i VI do rozporządzenia (UE) 2017/373 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 maja 2025 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 30 stycznia 2024 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, IV i VI do rozporządzenia (UE) 2017/373 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w załączniku I pkt 93 otrzymuje brzmienie:
 - „93) »SIGMET« oznacza informację wydaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, dotyczącą określonych zjawisk pogody oraz innych zjawisk atmosferycznych występujących lub mogących wystąpić na określonej trasie, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji statków powietrznych, oraz rozwoju tych zjawisk w czasie i przestrzeni;”;
- 2) w załączniku IV podczęść B pkt ATS.TR.270 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w lit. a) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Wykonywanie lotów specjalnych VFR w strefie kontrolowanej może być dozwolone pod warunkiem uzyskania zezwolenia ATC. O ile właściwy organ nie postanowi inaczej w odniesieniu do lotów śmigłowców w przypadkach szczególnych, takich jak m. in. operacje policyjne, medyczne, działania poszukiwawcze i ratunkowe oraz loty gaśnicze, obowiązują następujące warunki dodatkowe:”;
 - b) lit. a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:
 - „3) Organ kontroli ruchu lotniczego nie udziela statkowi powietrznemu specjalnego zezwolenia w lotach VFR na start ani na lądowanie na lotnisku znajdującym się w strefie kontrolowanej, ani na wejście w krąg nadlotniskowy w strefie kontrolowanej, gdy podane warunki meteorologiczne na tym lotnisku nie spełniają poniżej wymienionych wartości minimalnych:
 - (i) widzialność przy ziemi jest mniejsza niż 1 500 m, a w przypadku śmigłowców – mniejsza niż 800 m;
 - (ii) pułap chmur jest niższy niż 180 m (600 ft).”;
- 3) w załączniku VI podczęść B pkt AIS.TR.330 NOTAM lit. f) otrzymuje brzmienie:
 - „f) Informacje dotyczące śniegu, topniejącego śniegu, lodu, szronu, wody stojącej lub wody związanej ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szronem w polu ruchu naziemnego są rozprowadzane za pomocą SNOWTAM i zawierają informacje w kolejności przedstawionej w formacie SNOWTAM w dodatku 3.”.