

Warszawa, dnia 2 kwietnia 2019 r.

Poz. 619

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>**

z dnia 27 grudnia 2018 r.

**w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni**

Na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

**Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) strukturę polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej z podziałem na przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną;
- 2) szczegółowe warunki i sposób korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu skróty i określenia oznaczają:

- 1) ADIZ – (Air Defense Identification Zone) strefę identyfikacji obrony powietrznej;
- 2) AIR POLICING – szczególny rodzaj działań w czasie pokoju i kryzysu, realizowanych przez załogi statków powietrznych sił dyżurnych Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO) oraz w ramach systemu Obrony Powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej (OP RP) w celu zapewnienia nienaruszalności chronionej przestrzeni powietrznej, ochrony ludności i sił zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielania pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie;
- 3) AIP Polska – (Aeronautical Information Publication) Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych;
- 4) AMC Polska – (Airspace Management Cell) komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną będącą cywilno-wojskową komórką odpowiedzialną za zarządzanie i alokację elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej, działającą w ramach Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na podstawie porozumienia pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 5) AMSL – (Above Mean Sea Level) nad średnim poziomem morza;
- 6) ARP – (Aerodrome Reference Point) punkt odniesienia lotniska;
- 7) ATC – (Air Traffic Control) kontrolę ruchu lotniczego polegającą na zapewnieniu służby kontroli lotniska, zbliżania i obszaru;

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176).

- 8) ATFM – (Air Traffic Flow Management) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego w rozumieniu art. 2 pkt 9 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1, z późn. zm.<sup>2)</sup> – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23);
- 9) ATFMX – (Air Traffic Flow Management Exempted) status lotu statku powietrznego wykonującego lot, dla którego wyjątek od stosowania środków ATFM zatwierdziła instytucja zapewniająca służby kontroli ruchu lotniczego;
- 10) ATM – (Air Traffic Management) zarządzanie ruchem lotniczym – ogół działań polegających na zapewnianiu służb ruchu lotniczego, zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i przestrzenią powietrzną;
- 11) ATS – (Air Traffic Services) służby ruchu lotniczego w rozumieniu art. 2 pkt 32 rozporządzenia SERA;
- 12) ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) strefę ruchu lotniskowego;
- 13) AUP – (Airspace Use Plan) plan użytkowania przestrzeni powietrznej o statusie NOTAM wydawany przez AMC Polska;
- 14) AWY – (Airway) stałą drogę lotniczą;
- 15) CBA – (Cross Border Area) rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne;
- 16) CDR – (Conditional Route) warunkową drogę lotniczą, która może być zaplanowana i wykorzystywana pod określonymi warunkami, z przydzieloną kategorią, w zależności od jej przewidywanej dostępności, możliwości planowania i spodziewanych poziomów aktywności związanych z nią TSA albo TRA;
- 17) CTA – (Control Area) obszar kontrolowany;
- 18) CTR – (Control Zone) strefę kontrolowaną lotniska;
- 19) D – (Danger Area) strefę niebezpieczną w rozumieniu art. 2 pkt 65 rozporządzenia SERA;
- 20) elastyczne elementy struktury przestrzeni powietrznej – czasowo rezerwowane określone części przestrzeni powietrznej do wyłącznego lub szczególnego użytku przez określonych użytkowników;
- 21) FFR – (Firefighter Rescue) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu zwalczania pożarów;
- 22) FIR – (Flight Information Region) rejon informacji powietrznej w rozumieniu art. 2 pkt 23 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 23) FL – (Flight Level) poziom lotu w rozumieniu art. 2 pkt 78 rozporządzenia SERA;
- 24) HEMS – lot HEMS w rozumieniu pkt 61 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.<sup>3)</sup>);
- 25) ICAO – Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 26) Instytucja – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej – instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego;
- 27) MATZ – (Military ATZ) strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
- 28) MEDEVAC – (Medical evacuation) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu ewakuacji medycznej w sytuacjach zagrożenia życia;
- 29) MCTR – (Military CTR) strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 30) MRT – (Military Route) trasę lotnictwa wojskowego;

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 174 z 04.07.2007, str. 26 oraz Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 34.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 27, Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014, str. 17, Dz. Urz. UE L 123 z 24.04.2014, str. 1, z późn. zm., Dz. Urz. UE L 24 z 30.01.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 106 z 24.04.2015, str. 18, Dz. Urz. UE L 206 z 01.08.2015, str. 21, Dz. Urz. UE L 330 z 16.12.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 198 z 23.07.2016, str. 13, Dz. Urz. UE L 350 z 22.12.2016, str. 126, Dz. Urz. UE L 55 z 02.03.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 145 z 08.06.2017, str. 26, Dz. Urz. UE L 235 z 13.09.2017, str. 32 oraz Dz. Urz. UE L 188 z 25.07.2018, str. 3.

- 31) MTMA – (Military TMA) rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych;
- 32) NOTAM – (Notice To Airmen) wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi;
- 33) P – (Prohibited Area) strefę zakazaną w rozumieniu art. 2 pkt 103 rozporządzenia SERA;
- 34) podmiot uprawniony – podmiot uprawniony do zamawiania lub korzystania z MRT, TSA, TRA, CBA, TFR, ATZ, MATZ lub poszczególnych ich segmentów oraz podmiot kierujący operacjami lotniczymi w zarezerwowanej części przestrzeni powietrznej;
- 35) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 36) R – (Restricted Area) strefę ograniczoną w rozumieniu art. 2 pkt 111 rozporządzenia SERA;
- 37) RATOWNIK – hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z HEMS;
- 38) RMZ – (Radio Mandatory Zone) strefę obowiązkowej łączności radiowej w rozumieniu art. 2 pkt 106 rozporządzenia SERA;
- 39) rozporządzenie nr 551/2004 – rozporządzenie (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 (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 20, z późn. zm.<sup>4)</sup> – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 41);
- 40) rozporządzenie SERA – 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. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.<sup>5)</sup>);
- 41) SSRL SZ RP – Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej – wojskowy organ zarządzania ruchem lotniczym;
- 42) TFR – (TSA or TRA Feeding Route) trasę lotniczą umożliwiającą lot do TSA albo TRA oraz przelot między tymi strefami;
- 43) TMA – (Terminal Control Area) rejon kontrolowany lotniska;
- 44) TMZ – (Transponder Mandatory Zone) strefę obowiązkowego używania transpondera w rozumieniu art. 2 pkt 136 rozporządzenia SERA;
- 45) TRA – (Temporary Reserved Area) strefę czasowo rezerwowaną;
- 46) TSA – (Temporary Segregated Area) strefę czasowo wydzieloną;
- 47) UTC – (Coordinated Universal Time) uniwersalny czas skoordynowany;
- 48) UUP – (Updated Airspace Use Plan) zaktualizowany AUP o statusie NOTAM, wydawany przez AMC Polska w dniu operacji w celu aktualizacji informacji zawartych w AUP;
- 49) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

**§ 3. 1.** Przepisy rozporządzenia stosuje się do polskiej przestrzeni powietrznej oraz FIR Warszawa.

2. FIR Warszawa obejmuje przestrzeń powietrzną nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz część przestrzeni powietrznej przydzielonej przez ICAO nad Morzem Bałtyckim, która jest wyznaczona linią łączącą punkty o następujących współrzędnych geograficznych:

- 1) 54°27'28,03"N 019°38'24,05"E – miejsce styku polsko-rosyjskiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego,
- 2) 54°36'14,03"N 019°24'15,02"E,
- 3) 55°51'00"N 017°33'00"E,

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 174 z 04.07.2007, str. 28 oraz Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 34.

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1 i Dz. Urz. UE L 196 z 21.07.2016, str. 3.

- 4) 54°55'00"N 015°52'00"E,
- 5) 54°55'00,00"N 015°08'07,00"E – od tego punktu łuk koła o promieniu 30 km zakreślonego z ARP Röne (55°04'04"N 014°44'48"E) do punktu określonego w pkt 6,
- 6) 54°55'00"N 014°21'27"E,
- 7) 54°07'38"N 014°15'17"E,
- 8) 54°07'34"N 014°12'05"E,
- 9) 53°59'16"N 014°14'32"E,
- 10) 53°55'40"N 014°13'34"E – miejsce styku polsko-niemieckiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego

– dalej wzdłuż linii stanowiącej lądową granicę państwową Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Granicę pionową FIR Warszawa wyznacza się od powierzchni ziemi lub wody do FL 660.

4. W przestrzeni powietrznej FIR Warszawa osłona meteorologiczna lotnictwa cywilnego jest zapewniana od powierzchni ziemi lub wody do FL 530.

## Rozdział 2

### Struktura przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej

**§ 4. 1.** W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej stanowiącej część przestrzeni, w której wszystkim statkom powietrznym zapewnia się służbę ATC, zgodnie z klasyfikacją ICAO, z zastrzeżeniem pkt SERA.5005 i pkt SERA.6001 załącznika do rozporządzenia SERA, wchodzi:

- 1) CTA obejmujący:
  - a) TMA oraz MTMA – ustanawiane zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk,
  - b) AWY,
  - c) CDR,
  - d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od FL 095/9500 ft AMSL do FL 660, z wyjątkiem rejonów i stref, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 4;
- 2) CTR oraz MCTR – zabezpieczające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;
- 3) TRA oraz CBA – dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni kontrolowanej.

2. CDR może być ustanowiona w jednej lub więcej spośród następujących kategorii:

- 1) kategoria pierwsza (CDR 1) – warunkowa droga lotnicza kategorii pierwszej możliwa do planowania stałego i dostępna w okresach podanych w AIP Polska;
- 2) kategoria druga (CDR 2) – warunkowa droga lotnicza kategorii drugiej możliwa do planowania w okresach podanych w AUP;
- 3) kategoria trzecia (CDR 3) – warunkowa droga lotnicza kategorii trzeciej niemożliwa do planowania, która może być wykorzystywana tylko według instrukcji organów ATC.

3. Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych przydziela Instytucja.

4. Projekty AWY, CDR, CTA, CTR, MCTR, TMA oraz MTMA są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.

5. 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 zapewniania ATS.

**§ 5. 1.** W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:

- 1) przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej inna niż określona w § 4 ust. 1;
- 2) ATZ stanowiąca przestrzeń powietrzną nad cywilnym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla której określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;

- 3) MATZ stanowiąca przestrzeń powietrzną nad wojskowym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla której określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie została ona sklasyfikowana;
- 4) TSA, TRA, TFR, MRT oraz CBA – dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane.

2. Projekty ATZ oraz MATZ są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.

3. Dopuszcza się utworzenie ATZ albo MATZ w geograficznych granicach odpowiedniej CTR lub MCTR, w której zawieszono albo zakończono zapewnianie służb ATC. Przepis ust. 2 stosuje się.

4. W przypadku zawieszenia albo zakończenia zapewniania ATS w MATZ, strefa ta ulega dezaktywacji, a jej przestrzeń przyjmuje klasę przestrzeni powietrznej właściwą do zapewnianej ATS.

**§ 6. 1.** Z CTR może zostać wydzielona przez Instytucję, na czas dłuższy niż 3 miesiące, przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji bezzałogowym statkiem powietrznym.

2. Projekt przestrzeni powietrznej wydzielonej do wykonywania operacji bezzałogowym statkiem powietrznym jest opracowywany przez Instytucję i przedkładany do akceptacji Prezesowi Urzędu.

**§ 7.** W przestrzeni powietrznej FIR Warszawa:

- 1) wydziela się R, D, P oraz ADIZ określone w przepisach wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy;
- 2) można wydzielić R oraz D, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 2 ustawy, z uwzględnieniem stref, o których mowa w pkt 1.

**§ 8. 1.** Przestrzeń powietrzną klasyfikuje się odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej, zgodnie z przepisami ICAO, z zastrzeżeniem pkt SERA.5005 i pkt SERA.6001 załącznika do rozporządzenia SERA.

2. Projekt klasyfikacji przestrzeni powietrznej jest opracowywany przez Instytucję i przedkładany do akceptacji Prezesowi Urzędu.

**§ 9. 1.** TSA i TRA ustanawia się dla realizacji jednego z następujących celów:

- 1) zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych wynikających z realizacji prac badawczo-rozwojowych, lotów treningowych lub lotów próbnych, ze względu na bezpieczeństwo tych statków i innych uczestników ruchu lotniczego;
- 2) prowadzenia działań w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń, podczas których manewry statku powietrznego nie są zgodne z przepisami o ruchu lotniczym;
- 3) wykonywania operacji, w tym prowadzenia szkolenia, bezzałogowym statkiem powietrznym poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).

2. CBA ustanawia się w celu:

- 1) umożliwienia przeprowadzenia szkolenia lotniczego i wykonywania innych lotów operacyjnych lotnictwa wojskowego;
- 2) polepszenia struktur przestrzeni powietrznej wykorzystywanych w cywilnym ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym.

3. W celu efektywnego wykorzystania TSA, TRA i CBA, strefy te i ten rejon mogą być podzielone na mniejsze części (segmenty).

4. Przestrzeń powietrzną w TFR, TSA, TRA i CBA klasyfikuje się odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

5. Zezwolenie na korzystanie na określony czas z przestrzeni powietrznej w CBA przydziela się poszczególnym użytkownikom przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadami określonymi w porozumieniach międzynarodowych ustanawiających CBA.

6. TFR jest ustanawiana w celu wykonania lotu do TSA albo TRA oraz przelotu między tymi strefami.

7. W TFR nie mogą być wykonywane loty inne niż wymienione w ust. 6.

8. Projekty TFR, TSA, TRA oraz CBA są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.

**§ 10.** 1. MRT obejmuje część przestrzeni powietrznej wydzielonej przez Instytucję w postaci korytarza o określonych granicach pionowych i poziomych.

2. Projekt MRT jest opracowywany przez Instytucję i przedkładany do akceptacji Prezesowi Urzędu.

3. Przestrzeń powietrzną w MRT klasyfikuje się odpowiednio dla przestrzeni niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

**§ 11.** 1. AMC Polska powiadamia właściwe organy ATM zainteresowanych państw o planowanym korzystaniu z przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa.

2. Nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa, w przypadkach określonych w § 9 ust. 1, wydziela się D.

**§ 12.** 1. Instytucja opracowuje, każdorazowo przy wprowadzaniu zmian w strukturze tras ATS lub innych zmian w elementach struktury przestrzeni powietrznej, projekt minimalnych wysokości bezwzględnych lotu dla poszczególnych odcinków tras ATS w FIR Warszawa i przedkłada go do akceptacji Prezesowi Urzędu.

2. Zaakceptowane przez Prezesa Urzędu minimalne wysokości bezwzględne lotu są publikowane w AIP Polska.

**§ 13.** Projekty RMZ oraz TMZ są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.

**§ 14.** 1. Instytucja konsultuje, w terminie przez nią określonym, projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, z właściwymi użytkownikami, o których mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia nr 551/2004, w tym z SSRL SZ RP.

2. Instytucja uzgadnia z SSRL SZ RP, w terminie przez nią określonym, opracowywane na potrzeby Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej projekty MCTR, MTMA, MATZ, TFR, TSA, TRA i MRT.

3. Niezajęcie stanowiska przez właściwych użytkowników, o których mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia nr 551/2004, w terminie określonym przez Instytucję uważa się za akceptację projektów, chyba że użytkownik przed upływem tego terminu zwróci się do Instytucji o jego przedłużenie, wskazując jednocześnie termin zajęcia stanowiska nie dłuższy niż 14 dni.

4. Projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, uwzględniają potrzeby i stopień skomplikowania ruchu lotniczego, plany skuteczności działania na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz potrzeby użytkowników przestrzeni powietrznej, w tym użytkowników państwowych statków powietrznych, a także zawierają informacje na temat mających wpływ na bezpieczeństwo planowanych zmian w systemach funkcjonalnych.

5. W przypadku stwierdzenia, że projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, nie uwzględniają przesłanek lub nie zawierają informacji, o których mowa w ust. 4, lub nie zostały skonsultowane lub uzgodnione zgodnie z ust. 1 i 2, Prezes Urzędu zwraca je do Instytucji w celu usunięcia stwierdzonych uchybień lub przeprowadzenia konsultacji lub uzgodnień.

**§ 15.** Informacje dotyczące zaakceptowanych przez Prezesa Urzędu elementów struktury przestrzeni powietrznej, klasyfikacji przestrzeni powietrznej oraz ich zmian są publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

### Rozdział 3

#### **Korzystanie z przestrzeni powietrznej**

**§ 16.** 1. Loty AIR POLICING nie wymagają składania planów lotu.

2. Korzystanie z przestrzeni powietrznej, o której mowa w § 6, następuje po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu ATC oraz podpisaniu porozumienia pomiędzy organem ATS a podmiotem planującym wykonywanie lotów w tej przestrzeni. W porozumieniu określa się procedurę aktywacji, operacji i zakończenia aktywności w tej przestrzeni.

3. Korzystanie z TSA, TRA, CBA, MRT oraz TFR wymaga uprzedniego uzyskania rezerwacji.

4. Korzystanie z MATZ odbywa się w sposób i na warunkach określonych przez SSRL SZ RP.

5. Korzystanie z ATZ oraz MATZ jest możliwe po uzgodnieniu z podmiotem uprawnionym odpowiednio ATZ albo MATZ.

6. Wlot w strefy, rejony i trasy, o których mowa w ust. 3, a także w CTR, MCTR, TMA i MTMA statków powietrznych wykonujących lot na hasła GARDA i RATOWNIK albo statków powietrznych ze statusem lotu HOSP, SAR, FFR i MEDEVAC jest możliwy po uzgodnieniu wlotu do tych stref, rejonów i tras z organami ATS.

7. Hasła GARDA i RATOWNIK są wpisywane do planu lotu lub zgłaszane organom ATS drogą radiową.

8. Statki powietrzne wykonujące HEMS na hasło RATOWNIK mają pierwszeństwo przed innymi statkami powietrznymi.

§ 17. 1. Korzystanie ze stref, o których mowa w § 7, określają przepisy wydane na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy.

2. Podejmowanie działań niebezpiecznych dla lotów cywilnych statków powietrznych w D wymaga uprzedniego uzyskania rezerwacji.

§ 18. 1. Korzystanie z TSA lub segmentu tej strefy jest możliwe wyłącznie przez jeden podmiot uprawniony w określonym czasie i przedziale wysokości, a przelot statku powietrznego niebiorącego udziału w operacjach lotniczych, dla których zarezerwowano strefę, nie jest możliwy, z zastrzeżeniem § 16 ust. 6.

2. Przelot przez TRA lub jej segment statku powietrznego niebiorącego udziału w operacjach lotniczych, dla których zarezerwowano TRA, jest możliwy po uzyskaniu:

- 1) zezwolenia właściwego organu ATC – w przypadku TRA sklasyfikowanej zgodnie z klasą przestrzeni powietrznej kontrolowanej albo
- 2) zgody podmiotu uprawnionego – w przypadku TRA sklasyfikowanej zgodnie z klasą przestrzeni powietrznej niekontrolowanej lub TRA niesklasyfikowanej.

3. Za bezpieczeństwo lotów wykonywanych w TSA, TRA, CBA, TFR oraz MRT odpowiada podmiot uprawniony.

4. Przelot statku powietrznego niebiorącego udziału w operacjach lotniczych, dla których zarezerwowano MRT lub TFR, nie jest możliwy, z zastrzeżeniem § 16 ust. 6.

§ 19. 1. Korzystanie z elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej następuje po złożeniu zamówienia do AMC Polska, nie później niż do godziny 10.00 UTC dnia roboczego poprzedzającego dzień planowanej aktywności.

2. Zamówienie, o którym mowa w ust. 1, mogą składać następujące podmioty uprawnione:

- 1) organy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wskazane przez SSRL SZ RP;
- 2) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szef Agencji Wywiadu, Szef Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej, Komendant Główny Policji, Komendant Służby Ochrony Państwa, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej;
- 3) stowarzyszenia, których przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego;
- 4) ośrodki lub organizacje szkolenia lotniczego;
- 5) zarządzający lotniskami lub zakładający lądowiska;
- 6) podmioty projektujące lub produkujące wyroby lotnicze;
- 7) inne niż wymienione w pkt 4–6 podmioty, prowadzące lotniczą działalność gospodarczą.

3. Prezes Urzędu publikuje w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego wykaz podmiotów uprawnionych, o których mowa w ust. 2 pkt 3–7, zawierający informacje o adresie i stronie internetowej tych podmiotów, jeżeli ją posiadają.

4. Wydłużenie czasu korzystania z ATZ i MATZ w stosunku do czasu opublikowanego w AIP Polska jest możliwe na podstawie zamówienia złożonego przez zarządzającego lotniskiem, w trybie określonym w ust. 1.

5. Zamówienie, o którym mowa w ust. 1, może być składane jako wniosek o udostępnienie bloku przestrzeni powietrznej obejmującego jeden lub więcej niż jeden segment albo więcej niż jeden przedział wysokości potrzebny przez określony czas z możliwością przesunięcia całego przedziału czasu korzystania z przestrzeni powietrznej lub całego przedziału wysokości. Przesunięcie całego przedziału czasu korzystania z przestrzeni powietrznej lub całego przedziału wysokości może nastąpić po zgłoszeniu takiej potrzeby w dniu operacji, z co najmniej 30-minutowym wyprzedzeniem i po uzyskaniu zezwolenia AMC Polska.

6. Podmiot uprawniony korzystający ze stref, rejonu i tras, o których mowa w § 16 ust. 3, może wystąpić o zezwolenie do AMC Polska o przedłużeniu aktywności danej strefy, rejonu i trasy, co najmniej 30 minut przed planowanym zakończeniem aktywności.

7. W przypadku braku zezwolenia, o którym mowa w ust. 6, po upływie czasu opublikowanego w AUP lub UUP, strefy, rejon i trasa są nieaktywne, a przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę przestrzeni właściwą do zapewnianej ATS.

8. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 6, nie może zostać wydane, jeżeli wprowadzałoby dodatkowe ograniczenia w przestrzeni niekontrolowanej lub pozostawało w kolizji z innymi strukturami przestrzeni powietrznej opublikowanymi w AUP lub UUP.

9. Korzystanie z TSA, TRA lub CBA może być zróżnicowane pod względem czasowym i wysokościowym.

10. Aktywność w strefach, rejonie i trasach, o których mowa w § 16 ust. 3, jest planowana tylko na czas niezbędny, dostosowany do rodzaju operacji lotniczych. Po zakończeniu tych operacji dany element jest nieaktywny, a przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę przestrzeni właściwą do zapewnianej ATS.

11. Użytkownicy przestrzeni powietrznej przy zamawianiu TSA, TRA lub CBA uwzględniają segmenty tych stref i tego rejonu oraz różne przedziały wysokości, stosownie do rodzaju prowadzonych w nich operacji lotniczych.

12. Lot między wydzielonymi strefami i rejonem, do lotu do tych stref i tego rejonu oraz powrót z tych stref i tego rejonu, poza TFR, odbywa się na zasadach obowiązujących w danej klasie przestrzeni powietrznej.

13. Zamówienie TFR może dotyczyć tylko jednej wysokości potrzebnej podmiotowi uprawnionemu do wykonania lotu na jednej stałej wysokości.

14. Loty w strefach, rejonie i trasach, o których mowa w § 16 ust. 3, powinny być rozpoczęte w ciągu 30 minut od planowanej godziny ich rozpoczęcia.

15. Po przekroczeniu limitu czasu określonego w ust. 14 wymagane jest ponowne uzyskanie zezwolenia od AMC Polska.

16. Jednoczesne korzystanie z tych samych TSA, TRA, CBA lub MRT lub ich segmentów w tym samym przedziale wysokości przez różne podmioty uprawnione jest dopuszczalne pod warunkiem wskazania przez te podmioty w zamówieniu, o którym mowa w ust. 1, jednego podmiotu kierującego operacjami lotniczymi w zamawianych TSA, TRA, CBA lub MRT, lub ich segmentach odpowiedzialnego za aktywację i dezaktywację.

17. Jednoczesne korzystanie przez różne podmioty uprawnione w tym samym czasie i przedziale wysokości różnych stref lub segmentów stref pokrywających się geograficznie jest możliwe pod warunkiem opracowania na poziomie strategicznego zarządzania przestrzenią powietrzną zasad określających postępowanie dotyczących konkretnych stref lub segmentów będących w kolizji.

**§ 20. 1.** W przypadku otrzymania zamówień na korzystanie z elementów, o których mowa w § 19 ust. 16, lub ich segmentów, co do których zostały nadane priorytety ich wykorzystania na poziomie strategicznego zarządzania przestrzenią powietrzną, AMC Polska ustala kolejność korzystania z danych elementów lub ich segmentów. W takim przypadku w zamówieniu nie wskazuje się jednego podmiotu kierującego operacjami lotniczymi w tych elementach lub ich segmentach.

2. Aktywacja i dezaktywacja elementów, o których mowa w § 19 ust. 16, lub ich segmentów jest dokonywana na podstawie informacji od wskazanego w zamówieniu jednego podmiotu kierującego operacjami lotniczymi.

3. Podmiot uprawniony w dniu prowadzenia operacji lotniczych jest obowiązany do:

- 1) korzystania z przestrzeni powietrznej zgodnie z rezerwacją przestrzeni powietrznej opublikowaną w AUP lub UUP;
- 2) natychmiastowego zgłaszania do AMC Polska rzeczywistego czasu rozpoczęcia i zakończenia wszystkich operacji lotniczych w zarezerwowanych strefach, rejonie lub trasie oraz przerw w korzystaniu z zarezerwowanej przestrzeni powietrznej wynoszących co najmniej 1 godzinę;
- 3) zgłaszania potwierdzeń o planowanych operacjach lotniczych co najmniej 30 minut przed terminem aktywacji stref, rejonie lub trasy, zgodnym z AUP lub UUP;
- 4) natychmiastowego zwolnienia niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej w zarezerwowanych strefach, rejonie lub trasie przez poinformowanie AMC Polska.

**§ 21. 1.** Dla bieżącej koordynacji zadań wykonywanych przez wojskowe i cywilne statki powietrzne na lotniskach lub z lotnisk, na których służba kontroli lotniska jest zapewniana przez Instytucję, w czasie trwania lotów szkolnych, ćwiczeń lub treningów, organizator lotów wyznacza instruktora-pilota.

2. Instruktor-pilot w czasie trwania lotów, o których mowa w ust. 1, podlega merytorycznie kontrolerowi lotniska.

3. Instruktor-pilot jest odpowiedzialny za udzielanie pomocy załodze znajdującej się w sytuacji szczególnej, gdy załoga takiej pomocy potrzebuje.



4. Instruktor-pilot może udzielać wskazówek, instrukcji, rad, poleceń lub komend, związanych z pilotowaniem statku powietrznego, niestanowiących poleceń lub zezwoleń kontrolera lotniska, o którym mowa w ust. 2.

§ 22. 1. Na podstawie złożonych zamówień i ustalenia kolejności korzystania z danego elementu struktury przestrzeni powietrznej lub jego segmentu AMC Polska na dzień przed planowaną aktywnością lotniczą publikuje AUP.

2. AMC Polska dla zmian przydziału przestrzeni powietrznej publikuje UUP.

#### Rozdział 4

##### **Korzystanie z przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem**

§ 23. 1. W FIR Warszawa zgłoszenie Instytucji statusu lotu statku powietrznego następuje zgodnie z procedurą opublikowaną w AIP Polska.

2. Określenie statusu wpisuje się do planu lotu.

§ 24. 1. Lot statku powietrznego, na którego pokładzie znajdują się:

- 1) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) Prezes Rady Ministrów,
- 3) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,
- 4) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej,
- 5) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do urzędu obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w pkt 1–4, z państw obcych

– wykonywany w misji oficjalnej posiada status HEAD.

2. Komendant Służby Ochrony Państwa informuje Instytucję o statkach powietrznych wykonujących lot o statusie HEAD.

3. Informacje o planowanej liście pasażerów przewidzianych do udziału w locie właściwe organy i podmioty przekazują do Komendanta Służby Ochrony Państwa nie później niż dzień przed planowanym lotem. W przypadku lotu w sytuacji nagłej lub w przypadku konieczności wprowadzenia zmian na liście pasażerów informacje, o których mowa w zdaniu pierwszym, przekazuje się niezwłocznie po ich uzyskaniu.

§ 25. W przypadku wykonywania lotu o statusie STATE, wymagającego zwolnienia z ograniczeń ATFM, dowódca statku powietrznego może otrzymać od Instytucji dla tego lotu status ATFMX po zgłoszeniu w miarę możliwości co najmniej 3 godziny przed lotem.

§ 26. 1. Statusy SAR, FFR lub MEDEVAC mogą być zgłoszone przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową.

2. Status SAR jest nadawany przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w art. 140a ust. 5 pkt 1 ustawy.

3. Status FFR jest nadawany przez dowódcę statku powietrznego biorącego udział w akcji ratowniczej w czasie pożaru, po uzgodnieniu z właściwym miejscowo organem Państwowej Straży Pożarnej, a w przypadku pożaru dotyczącego terenu pozostającego w zarządzie Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe lub pożaru zagrażającego temu terenowi – z właściwym ze względu na prowadzoną akcję dyrektorem regionalnej dyrekcji Państwowego Gospodarstwa Leśnego Lasy Państwowe.

4. Status MEDEVAC jest nadawany przez dowódcę statku powietrznego wykonującego lot w celu ewakuacji medycznej w sytuacjach zagrożenia życia.

§ 27. W przypadku wykonywania lotu o statusie HUM, wymagającego zwolnienia z ograniczeń ATFM, dowódca statku powietrznego może otrzymać od Instytucji dla tego lotu status ATFMX po zgłoszeniu co najmniej 3 godziny przed lotem.

§ 28. W przypadku wykonywania lotu o statusie HOSP z chorym wymagającym niezwłocznego przetransportowania do szpitala, wymagającego zwolnienia z ograniczeń ATFM, dowódca statku powietrznego może otrzymać od Instytucji dla tego lotu status ATFMX po zgłoszeniu w miarę możliwości co najmniej 3 godziny przed lotem.

**§ 29.** W przypadku wykonywania lotu statkiem powietrznym według wskazań przyrządów (IFR) w strefie zintegrowanego systemu wstępnego przetwarzania planu lotu w rozumieniu art. 2 ust. 2 pkt 6 rozporządzenia Komisji (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiającego wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planów lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 186 z 07.07.2006, str. 46, z późn. zm.<sup>6)</sup>), na pokładzie którego znajdują się osoby, o których mowa w art. 3 pkt 1 lit. a–d ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa (Dz. U. z 2018 r. poz. 138, z późn. zm.<sup>7)</sup>), z wyjątkiem osób, o których mowa w § 24 ust. 1, wykonującego misję o ważnym znaczeniu operacyjnym lub przewożącego szczególnie niebezpieczne ładunki, można zastrzec szczególny sposób traktowania postępowania przez wpisanie w polu 18 planu lotu wskaźnika EUR/PROTECTED. Instytucja otrzymuje informację o statusie lotu od służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych po zgłoszeniu co najmniej 3 godziny przed lotem z podaniem sposobu szczególnego traktowania.

**§ 30.** Statki powietrzne wykonujące loty o statusie ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC i SAR są zwolnione z ograniczeń ATFM.

**§ 31.** 1. Instytucja prowadzi ewidencję lotów o statusie ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC i SAR.

2. W przypadku lotów o statusie ATFMX w ewidencji wpisuje się przyczynę nadania tego statusu.

## Rozdział 5

### Przepisy przejściowe i końcowe

**§ 32.** Do projektów lub propozycji struktury przestrzeni powietrznej, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 8 ust. 8 i § 9 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r. poz. 351), lub ich zmian oraz projektów klasyfikacji przestrzeni powietrznej, o których mowa w § 7 ust. 2 tego rozporządzenia, przedłożonych do akceptacji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, stosuje się przepisy dotychczasowe.

**§ 33.** Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r. poz. 351).

**§ 34.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 273 z 19.10.2010, str. 4, Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm., Dz. Urz. UE L 127 z 09.05.2013, str. 23, Dz. Urz. UE L 329 z 03.12.2016, str. 70 oraz Dz. Urz. UE L 25 z 30.01.2018, str. 4.

<sup>7)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2018 r. poz. 650, 730, 1544, 1562, 1669, 2245 i 2399 oraz z 2019 r. poz. 125.