

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU <sup>1)</sup>  
z dnia ..... 2007 r.**

**w sprawie przepisów ruchu lotniczego**

Na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. Przepisy ruchu lotniczego określają normy zawarte w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>3)</sup>) z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzeń:

- 1) Ministra Infrastruktury z dnia 18 grudnia 2003 r. w sprawie zrzutów ze statku powietrznego (Dz. U. Nr 230, poz. 2299);
- 2) Ministra Infrastruktury z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie wyjątków od zakazu wykonywania lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności (Dz. U. Nr 230, poz. 2304);
- 3) Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793 oraz z 2006 r. Nr 73, poz. 513);
- 4) Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1794);
- 5) Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107 poz. 904);
- 6) Ministra Transportu z dnia ..... 2007 r. w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. ....).

§ 2. Kompetencje i obowiązki właściwej władzy ATS, o której mowa w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego wyznaczona na podstawie odrębnych przepisów.

§ 3. 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, zawiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o różnicach pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a międzynarodowymi normami, w rozumieniu art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, zawartymi w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz wprowadzanymi do niego zmianami.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, publikowane są w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.

§ 4. Dokumenty (Doc) opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), o których mowa w Załączniku nr 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

cywilnym stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia, wydanego na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wprowadzającego do stosowania dokument, do którego odwołuje się Załącznik 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia<sup>4)</sup>.

**Minister Transportu**

**W porozumieniu:**

**Minister Obrony Narodowej**

**Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji**

Za zgodność pod względem  
prawnym i redakcyjnym

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego

*Hanna Tataj-Kuć*

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 414), które zgodnie z art. 21 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829) utraciło moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

## UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.). W związku z nowelizacją ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze dokonaną ustawą z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829) oraz w wyniku zmian przepisów międzynarodowych i krajowych powstała konieczność zweryfikowania dotychczasowej regulacji obowiązującej w tym zakresie.

Głównym celem projektowanego rozporządzenia *Ministra Transportu w sprawie przepisów ruchu lotniczego* jest uzyskanie pełnej zgodności z wymaganiami międzynarodowymi stanowiącymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO), które są zawarte w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. - „Przepisy ruchu lotniczego”.

Obecnie materia objęta niniejszym projektem rozporządzenia uregulowana jest w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego* (Dz. U. Nr 44, poz. 415), który de facto stanowi powtórzenie Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z uwzględnieniem polskich przepisów dotyczących ruchu lotniczego. Dalsze obowiązywanie tegoż rozporządzenia w obecnym kształcie stanowi poważne utrudnienie w dostosowaniu jego treści do bieżących aktualizacji Załącznika 2 do Konwencji, które są dokonywane na forum ICAO.

Załączniki do Konwencji są ogłaszane na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W ten sam sposób publikowane są poprawki do załączników, które są uchwalane i przysyłane przez ICAO.

Obecny stan, tj. stosowanie zaktualizowanego o poprawkę Nr 39 Załącznika 2 oraz stosowanie nie nowelizowanych przepisów *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego* prowadzi do niebezpiecznego dualizmu prawnego, znacznych opóźnień w nowelizowaniu rozporządzeń krajowych i rozbieżności przepisów krajowych z przepisami międzynarodowymi, które grożą powstawaniu sytuacji niebezpiecznych w ruchu lotniczym. Sytuacja ta bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym bowiem personel zagraniczny, korzystający z polskiej przestrzeni powietrznej może stosować przepisy różniące się od przepisów obowiązujących w Polsce.

Rozporządzenie podlegałoby tylko niewielkim i rzadko występującym zmianom, nieistotnym z punktu widzenia zmian mających wpływ na bezpieczeństwo w ruchu lotniczym. Jednocześnie zasadnicze zmiany merytoryczne, wprowadzane jeden raz w roku przez ICAO, dokonywane będą bezpośrednio w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, a następnie ogłaszane przez Prezesa ULC (w drodze obwieszczenia).

Podstawowym celem wydania niniejszego rozporządzenia jest zapewnienie bezpośredniego stosowania norm zawartych w Załączniku 2 do Konwencji. Z analizy stosunku Załączników do Konwencji do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika bowiem, że nie może być do nich zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji RP.

Z przepisów Konwencji (art. 37 i 38) wynika, że nie stwarzają one podstaw do podejmowania przez ICAO uchwał zawierających normy, które mogłyby być uznane za normy samowykonalne. Z art. 37 Konwencji wynika wyraźnie, że rolą uchwał ICAO jest „ujednolicanie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, nie zaś ich zastąpienie. Ponadto art. 38 przewiduje wprost możliwość informowania ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a normami międzynarodowymi. W związku z tym, iż wobec wyraźnego brzmienia i intencji art. 37 i 38 Konwencji chicagowskiej, uchwały ICAO nie zawierają norm samowykonalnych, nie znajduje do nich zastosowanie art. 91 ust. 3 Konstytucji RP. W świetle powyższych ustaleń należy stwierdzić, że normy zawarte w uchwałach ICAO nie podlegają bezpośredniemu stosowaniu w polskim porządku prawnym, ale wymagają ich transponowania do polskiego prawa (tak opinia Rady Legislacyjnej z 30 września 1998 r.).

W projekcie rozporządzenia przyjętym zostało, że warunki i sposób działania służb ruchu lotniczego określają jedynie Normy zawarte w Załączniku 2 do ww. Konwencji - „Przepisy ruchu lotniczego” (§1). Ponieważ Konwencja dopuszcza możliwość, że Państwo Członkowskie będzie stosowało jedynie Normy zawarte w Załącznikach do Konwencji, natomiast Zalecane Praktyki mogą zostać wprowadzone do stosowania, dlatego też podjęta została decyzja o wprowadzeniu do stosowania w polskim porządku prawnym tylko Norm.

Proponowane rozporządzenie, wprowadza zatem bezpośrednio stosowanie norm zawartych w Załączniku 2 do Konwencji oraz będzie zawierało niezbędne wskazania dla podmiotów lotniczych realizujących zalecenia ICAO jak i ewentualne procedury wykonania tych zaleceń. Rozporządzenie stanowiłoby swoisty „klucz” dla użytkowników, którzy musieliby je czytać łącznie z opublikowanym Załącznikiem 2 do Konwencji chicagowskiej. Rozwiązanie to pozwoli uniknąć zaistnienia potencjalnie niebezpiecznych sytuacji w ruchu lotniczym z przyczyn prawnych.

Paragraf 2 uściśla termin zawarty w Załączniku 2, tj. „właściwa władza ATS” i precyzuje, że w Rzeczypospolitej Polskiej władzą tą jest instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, wyznaczona na podstawie odrębnych przepisów. Uwzględniając przepisy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 czerwca 2007 r. *w sprawie wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz realizacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej* (Dz. U. Nr 109, poz. 754), będzie nią - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP).

W paragrafie 3 została określona procedura zgłaszania przez Państwo Członkowskie różnic pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką a normami międzynarodowymi, od wprowadzanych zmian do Załącznika 2 Konwencji chicagowskiej. Kompetencje w tym zakresie, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, posiada Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, niemniej właściwym jest bezpośrednio wskazanie, dla odbiorców regulacji zawartych w Załączniku 2, organu, który dokonuje zgłoszenia do ICAO oraz w jakim miejscu informacja o tym jest publikowana.

Regulacja §4 ma na celu rozstrzygnięcie zgłaszanych przez konsultantów społecznych wątpliwości w zakresie obowiązywania wydawanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO) dokumentów – podręczników tzw. Doc, zawierających wymagania o charakterze specjalistycznym. Ponieważ niniejsze rozporządzenie bezpośrednio wdraża przepisy Załącznika 2, w którym istnieją odwołania do różnych numerów Doc, może powstać wątpliwość, czy już w momencie jego wejścia w życie należy stosować wymagania w nich zawarte. Oczywiście jest, że wymagania takie, będą obowiązywać dopiero w momencie wdrożenia Doc do polskiego porządku prawnego przez art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca – Prawo lotnicze, jednakże z uwagi na skomplikowany system przepisów prawa lotniczego w tym zakresie, koniecznym jest zawarcie stosowanej regulacji w niniejszym rozporządzeniu.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Projektowane rozporządzenie obejmować będzie następujące podmioty:

- 1) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;
- 3) zarządzających lotniskami;
- 4) przewoźników lotniczych.

### Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został skonsultowany m.in. z następującymi podmiotami:

- Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze”;
- Związkiem Regionalnych Portów Lotniczych,
- Aeroklubem Polskim,
- środowiskiem lotniczym,

– przewoźnikami lotniczymi.

Do projektu uwagi zgłosiło jedynie Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”. Nie mogła zostać uwzględniona propozycja dotycząca wskazania, iż funkcje „władzy ATS” powinien sprawować Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, natomiast funkcje „władzy lotniczej” oraz „kompetencje i obowiązki Państwa” – minister właściwy do spraw transportu, ponieważ byłoby to niezgodne z obowiązującymi w RP przepisami.

**Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

Wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

**Wpływ na rynek pracy.**

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

**Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.**

Projektowane rozporządzenie nie będzie miało negatywnego wpływu na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

**Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.**

Rozporządzenie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa lotów w polskiej przestrzeni powietrznej.

**Wstępna opinia o zgodności projektu rozporządzenia z prawem Unii Europejskiej.**

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

**Notyfikacja.**

Projekt *rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie przepisów ruchu lotniczego* nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

**Biuletyn Informacji Publicznej:**

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach rządowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową ([bip.mswia.gov.pl](http://bip.mswia.gov.pl)) nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.