[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

Projekt 20.05.2008 r.

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY[1)]
z dnia …… 2008 r.

w sprawie struktury, szczegółowych warunków i sposobu korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej

Na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.[2)]) 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) ACC - (*Area Control Centre*) ośrodek kontroli obszaru;
2) AFIS - (*Aerodrome Flight Information Service*) służbę lotniskowej informacji powietrznej;
3) AIP Polska - (*Aeronautical Information Publication*) Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych;
4) AMC Polska - (*Airspace Management Cell*) Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną w instytucji;
5) ATC – (*Air Traffic Control*) kontrolę ruchu lotniczego polegającą na zapewnieniu służby kontroli lotniska, zbliżania i obszaru;
6) ATFM - (*Air Traffic Flow Management*) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego;
7) ATFMEXEMPTAPPROVED - status lotu statku powietrznego wyłączonego z ograniczeń ATFM, niezależnie od innych stosowanych statusów;

[1)] Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).
[2)] 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.

8) ATM - (*Air Traffic Management*) zarządzanie ruchem lotniczym - ogół działań polegających na zapewnianiu służby ruchu lotniczego, zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego i przestrzenią powietrzną;
9) ATZ - (*Aerodrome Traffic Zone*) strefę ruchu lotniskowego;
10) ATS - (*Air Traffic Services*) służby ruchu lotniczego polegające na zapewnianiu służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej i służby alarmowej;
11) AUP - (*Airspace Use Plan*) plan użytkowania przestrzeni powietrznej;
12) CBA - (*Cross-Border Area*) - rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne;
13) CDR - (*Conditional Route*) warunkową drogę lotniczą, która może być zaplanowana i użytkowana pod określonymi warunkami, z określoną jedną lub kilkoma kategoriami w zależności od jej przewidywanej dostępności, możliwości planowania i spodziewanych poziomów aktywności związanych z nią TSA albo TRA;
14) CTR - (*Control Zone*) strefę kontrolowaną lotniska;
15) D - (*Danger Area*) strefę niebezpieczną;
16) EMER - status lotu statku powietrznego w niebezpieczeństwie;
17) FIR - (*Flight Information Region*) rejon informacji powietrznej stanowiący przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach w obrębie, której zapewniana jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa;
18) FL – *(Flight Level)* poziom lotu;
19) GARDA - hasło, na jakie statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej;
20) ICAO – Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
21) instytucja – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej - instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, wyznaczoną na podstawie odrębnych przepisów;
22) MATZ - (*Military ATZ*) strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
23) MCTR - (*Military CTR*) strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
24) MTMA - (*Military TMA*) rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych;
25) operator – podmiot, m.in. osobę, organizację lub przedsiębiorcę zajmujące się eksploatacją statku powietrznego lub oferujące swoje usługi w tym zakresie;
26) P - (*Prohibited Area*) strefę zakazaną;
27) Prezes Urzędu - Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
28) R - (*Restricted Area*) strefę o ograniczonym ruchu lotniczym;
29) SAR - (*Search and Rescue*) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w akcji poszukiwawczo-ratowniczej;
30) SSRL SZ RP - wojskowy organ zarządzania ruchem lotniczym - Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;

31) użytkownik – podmiot wykonujący faktyczne działania lub operacje lotnicze w wydzielonej części przestrzeni powietrznej;
32) TFR - (*TSA or TRA Feeding Route*) trasy lotnicze umożliwiające lot do TSA albo TRA oraz przelot między tymi strefami;
33) TMA - (*Terminal Control Area*) rejon kontrolowany lotnisk(a);
34) TRA - (*Temporary Reserved Area*) strefę czasowo rezerwowaną;
35) TSA - (*Temporary Segregated Area)* strefę czasowo wydzieloną;
36) TWR - (*Aerodrome Control Tower*) wieżę kontroli lotniska;
37) UUP - (*Updated Airspace Use Plan*) zaktualizowany AUP będący depeszą zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM) o statusie NOTAM, wydawaną przez AMC Polska w dniu operacji w celu aktualizacji informacji zawartych w AUP;
38) zamawiający – podmiot zgłaszający zapotrzebowanie na wydzielenie przestrzeni powietrznej.

§ 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°50'58,98"N 017°32'52,80"E ;
4) 54°54'58,84"N 015°51'52,92"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, o którym mowa 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 460.

Rozdział 2
Przestrzeń powietrzna dostępna 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, wchodzą:

1) obszar kontrolowany (CTA – *Control Area*) obejmujący:
a) TMA oraz MTMA - ustanawiane zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk,
b) sieć stałych dróg lotniczych (AWY - *Airway*),
c) CDR,
d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od poziomu FL 095 do poziomu FL 460, z zastrzeżeniem § 5 ust. 1 pkt 3;
2) CTR oraz MCTR - umożliwiające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;
3) TSA, TRA i 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 użytkowana tylko według instrukcji organów kontroli ruchu lotniczego.

3. Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych przydziela instytucja.

4. Instytucja opracowuje stałe i warunkowe drogi lotnicze w uzgodnieniu z SSRL SZ RP, a następnie przedkłada je do akceptacji Prezesowi Urzędu.

5. Planowanie i ustalanie stałych i warunkowych dróg lotniczych prowadzi się w ramach skoordynowanej współpracy ogólnoeuropejskiej struktury dróg.

6. Instytucja opracowuje CTR, MCTR, TMA oraz rejon MTMA w uzgodnieniu z SSRL SZ RP, a następnie przedkłada je do akceptacji Prezesowi Urzędu.

7. W przypadku zawieszenia lub zakończenia zapewniania służb ATC w rejonie TMA albo w strefie CTR, rejon ten albo ta strefa przyjmuje klasę przestrzeni powietrznej odpowiednią do zapewnianej służby ruchu lotniczego.

8. W przypadku, o którym mowa w ust. 7, w rejonie MTMA albo strefie MCTR - rejon ten albo ta strefa ulega likwidacji, a jej przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę odpowiednią do zapewnianej służby ruchu lotniczego.

9. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu strukturę przestrzeni powietrznej kontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

§ 5. 1. W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzą:

1) przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej, inna niż określona w § 4 ust. 1;

2) ATZ i MATZ stanowiące przestrzeń powietrzną nad lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych - dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;
3) TSA, TRA oraz CBA - dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane.

2. Instytucja opracowuje strefy ruchu lotniskowego ATZ i MATZ w uzgodnieniu z SSRL SZ RP, a następnie przedkłada je do akceptacji Prezesowi Urzędu.

3. Dopuszcza się utworzenie strefy ATZ lub MATZ w geograficznych granicach odpowiedniego CTR lub MCTR, w którym zawieszono lub zakończono zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego. Ust. 2 stosuje się odpowiednio.

4. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu strukturę przestrzeni powietrznej niekontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

§ 6. W przestrzeni powietrznej FIR Warszawa strefy R, D i P wydziela się zgodnie z odrębnymi przepisami.

§ 7. 1. Przestrzeń powietrzną FIR Warszawa klasyfikuje sie odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej, zgodnie z przepisami ICAO, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195 (Dz. Urz. UE L 128 z 16.5.2006, str. 3 – 4).

2. Instytucja opracowuje klasyfikację przestrzeni powietrznej, a następnie przedkłada ją do akceptacji Prezesowi Urzędu.

3. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu klasyfikację przestrzeni powietrznej publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

§ 8. 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 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.

2. CBA ustanawia się jako obszary segregacji czasowej, funkcjonujące na zasadach TSA albo TRA, 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 i rejony mogą być podzielone na mniejsze części (segmenty).

4. Przestrzeni powietrznej w TSA, TRA i CBA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) nadaje się klasy odpowiednie dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

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

6. TFR są ustanawiane w celu segregacji przestrzeni powietrznej w przypadku braku możliwości zapewnienia służb ruchu lotniczego podczas lotu do TSA i TRA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) i przelotu między tymi strefami.

7. W TFR zabrania się wykonywania lotów innych niż wymienione w ust. 6.

8. Instytucja opracowuje propozycje TSA, TRA i TFR oraz TSA i TRA wyznaczone w formie stref niebezpiecznych (D) w uzgodnieniu z SSRL SZ RP, a następnie instytucja przedkłada je do akceptacji Prezesowi Urzędu.

§ 9. 1. Stałe trasy lotnictwa wojskowego (MRT – *Military Route*) obejmują część polskiej przestrzeni powietrznej FIR Warszawa wydzielonej, w postaci korytarza o określonych wymiarach, przez instytucję w uzgodnieniu z SSRL SZ RP. Projekt stałych tras lotnictwa wojskowego (MRT) instytucja przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu.

2. Przestrzeni powietrznej w trasach, o których mowa w ust. 1, nadaje się klasy odpowiednie dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

§ 10. 1. AMC Polska powiadamia właściwe organy ATM zainteresowanych państw o planowanym użytkowaniu przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa.

2. Nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa, w przypadkach określonych w § 8 ust. 1, wyznacza się strefy D.

Rozdział 3
Sposoby korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej

§ 11. 1. Loty statków powietrznych, z wyjątkiem lotów bojowych wojskowych statków powietrznych wykonujących zadania przechwycenia statku powietrznego niestosującego się do poleceń organów służb ruchu lotniczego lub przekraczającego granice Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia, mogą być wykonywane wyłącznie na podstawie planów lotu lub zamówień w formie depeszy zamawiającej przestrzeń (RQA – *Airspace Request Message*), o których mowa w § 13 ust. 4, zatwierdzonych przez AMC Polska.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do lotów wykonywanych zgodnie z przepisami o wykonywaniu lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej klasy G, z wyjątkiem lotów

wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne z prędkością większą niż 250 węzłów na zasadach określonych w przepisach w sprawie przepisów ruchu lotniczego.

3. Użytkowanie przestrzeni kontrolowanej może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu ATC.

4. Użytkowanie TSA, TRA, CBA, MRT, TFR oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia AMC Polska.

5. Użytkowanie ATZ i MATZ odbywa się na zasadach obowiązujących w przydzielonej im klasie przestrzeni powietrznej.

6. Wlot w strefy, rejony i trasy, o których mowa w ust. 4, w stosunku do statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego wykonujących lot na hasło GARDA albo statków powietrznych ze statusem lotu HOSP, SAR lub EMER może nastąpić, pod warunkiem uzgodnienia wlotu do tych stref, rejonów i tras z uprawnionymi organami zarządzania ruchem lotniczym. Hasło GARDA jest wpisywane do planu lotu lub zgłaszane organom służb ruchu lotniczego drogą radiową.

§ 12. Warunki użytkowania stref, o których mowa w § 6, określają przepisy w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące.

§ 13. 1. Podejmowanie działań w TSA lub segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska do wyłącznego korzystania przez konkretnego użytkownika w określonym czasie i przedziale wysokości.

2. Podejmowanie działań w TRA lub segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska. Przez TRA lub jej segmenty dopuszcza się przelot innego statku powietrznego, niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano strefę, po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby ruchu lotniczego lub właściwego dla tej strefy organu wojskowego.

3. Za bezpieczeństwo i dowodzenie działaniami wykonywanymi w TSA, TRA, TFR i w TSA lub TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) oraz w MRT odpowiada organizator lub właściwe terytorialnie stanowisko dowodzenia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym organy naprowadzania i dowodzenia.

§ 14. 1. Warunkiem udzielenia zezwolenia na wykorzystanie MRT, TSA, TRA, CBA, TFR oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) lub poszczególnych ich segmentów jest złożenie do AMC Polska, nie później niż do godziny 10^{00} UTC dnia roboczego poprzedzającego dzień planowanej aktywności, zamówień w formie depeszy zamawiającej przestrzeń (RQA), której wzór stanowi załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Dopuszcza się możliwość elastycznego użytkowania ATZ i MATZ na podstawie zamówienia składanego przez zarządzającego lotniskiem, w trybie przewidzianym w ust. 1.

3. Zamówienia, o których mowa w ust. 1, mogą być przedstawiane jako wnioski 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 czasu użytkowania przestrzeni lub przedziału wysokości. Przesunięcie czasu użytkowania przestrzeni lub przedziału wysokości może nastąpić po zgłoszeniu takiej potrzeby w dniu operacji, z 30 minutowym wyprzedzeniem i po uzyskaniu zezwolenia AMC Polska.

4. Użytkownik stref, rejonów i tras, o których mowa w § 11 ust. 4, może wystąpić o zezwolenie do AMC Polska o przedłużenie aktywności danej strefy, na co najmniej 30 minut przed planowanym zakończeniem aktywności. W przypadku braku takiego wystąpienia lub zezwolenia, po upływie czasu opublikowanym w AUP lub UUP, strefę, rejon albo trasę uważa się za nieistniejącą, a przestrzeń powietrzna przyjmuje odpowiednia klasę wynikającą z przepisów.

5. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 4, nie może zostać wydane jeśli wprowadzałoby dodatkowe ograniczenia w przestrzeni niekontrolowanej lub pozostawało w kolizji z innymi strukturami przestrzeni powietrznej opublikowanymi w AUP lub UUP.

6. Wykorzystanie TSA, TRA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) może być zróżnicowane pod względem czasowym i wysokościowym.

7. Aktywność w strefach, rejonach lub trasach, o których mowa w § 11 ust. 4, powinna być planowana tylko na czas niezbędny, dostosowany do rodzaju działań. Po ich zakończeniu dany element uważa się za nieistniejący aż do następnego okresu aktywności.

8. Dla uniknięcia blokowania przestrzeni powietrznej jej użytkownicy przy zamawianiu TSA, TRA, CBA oraz TSA albo TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) powinni uwzględnić segmenty tych stref oraz różne przedziały wysokości stosownie do rodzaju prowadzonych w nich działań.

9. Lot między wydzielonymi strefami i rejonami, dolot i powrót z tych stref i rejonów, poza TFR, odbywa się na zasadach obowiązujących w danej klasie przestrzeni.

10. Lot w TFR może odbywać się jedynie na stałej wysokości, określonej przez właściwy organ zarządzania ruchem lotniczym.

11. Loty w strefach, rejonach lub trasach, o których mowa w § 11 ust. 4, powinny być rozpoczęte w ciągu 30 minut od planowanej godziny ich rozpoczęcia. W przypadku przekroczenia tego limitu wymagane jest ponowne uzyskanie zezwolenia od AMC Polska.

12. Jednoczesne wykorzystanie segmentów TSA, TRA, CBA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) przez różnych użytkowników nie wykonujących wspólnego zadania jest możliwe tylko w przypadku, gdy przydzielone tym różnym użytkownikom fragmenty przestrzeni są od siebie oddzielone o co najmniej 600 m w pionie albo nie graniczą one ze sobą bezpośrednio.

§ 15. 1. Użytkownicy przestrzeni powietrznej planujący korzystanie z TSA, TRA, CBA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) mogą prowadzić negocjacje z AMC Polska w celu przydziału przestrzeni powietrznej.

2. Zamawiający wykorzystanie przestrzeni powietrznej obowiązany jest do:

1) użytkowania, w dniu prowadzenia działań, przestrzeni powietrznej zgodnie z przydziałem przestrzeni ujętym w AUP lub UUP;

2) natychmiastowego zgłaszania, w dniu prowadzenia działań do AMC Polska rzeczywistego czasu rozpoczęcia i zakończenia wszystkich działań w przydzielonych strefach, rejonach i trasach oraz przerw w użytkowaniu przydzielonej przestrzeni powietrznej wynoszących co najmniej 1 godzinę;
3) zgłaszania w dniu prowadzenia działań, na 30 minut przed czasem aktywności stref, rejonów lub tras zgodnym z AUP lub UUP, potwierdzeń o planowanych działaniach;
4) natychmiastowego odwoływania niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej w dniu prowadzenia działań.

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

2. Instruktor-pilot podlega bezpośrednio osobie wyznaczonej przez organizatora lotów, a w czasie trwania lotów, o których mowa w ust. 1, merytorycznie kontrolerowi lotniska.

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

4. Instruktor-pilot może udzielać wskazówek, instrukcji, rad, poleceń czy komend, związanych z pilotowaniem statku powietrznego, nie stanowiących poleceń lub zezwoleń organu kontroli lotniska.

§ 17. 1. AMC Polska powiadamia na dzień przed planowaną aktywnością lotniczą cywilne i wojskowe organy służb ruchu lotniczego o przydziale przestrzeni powietrznej, publikując AUP, zgodny z wzorcem zawartym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

2. AMC Polska powiadamia cywilne i wojskowe organy służb ruchu lotniczego o zmianie przydziału przestrzeni powietrznej, publikując UUP i udostępniając go wszystkimi dostępnymi środkami. Wzór UUP stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia.

Rozdział 4
Zasady użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem

§ 18. 1. Użytkownicy przestrzeni powietrznej FIR Warszawa, zgłaszają status lotu statku powietrznego instytucji, zgodnie z procedurą opublikowaną w AIP Polska.

2. Określenie statusu statku powietrznego wpisuje się do planu lotu.

§ 19. 1. Statek powietrzny wykonujący lot w misjach oficjalnych, 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 ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych jako ich odpowiednicy z państw obcych,

- posiada status HEAD.

2. Status HEAD dla lotów polskich statków powietrznych nadaje Biuro Ochrony Rządu, które informuje instytucję o statkach powietrznych wykonujących lot o tym statusie. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie statku powietrznego przekazują do Biuro Ochrony Rządu odpowiednie organy i podmioty nie później niż na 1 dzień przed planowanym lotem.

§ 20. 1. Państwowe i cywilne statki powietrzne wykonujące loty w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej posiadają status STATE.

2. W przypadku misji wymagającej zwolnienia z ograniczeń ATFM operator statku powietrznego może otrzymać status ATFMEXEMPTAPPROVED od instytucji po zgłoszeniu w miarę możliwości na trzy godziny przed lotem.

§ 21. 1. Statki powietrzne uczestniczące w akcji poszukiwawczo-ratowniczej posiadają status SAR, który może być także zgłoszony przez załogę organowi służby ruchu lotniczego drogą radiową.

2. Status SAR nadaje Ośrodek Koordynacji i Ratownictwa.

§ 22. 1. Statki powietrzne biorące udział w akcji humanitarnej posiadają status HUM.

2. W przypadku wykonywania misji wymagającej wyłączenia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może uzyskać status ATFMEXEMPTAPPROVED od instytucji po zgłoszeniu na minimum trzy godziny przed lotem.

§ 23. 1. Statki powietrzne wykonujące lot w celu niesienia pomocy medycznej, zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne, posiadają status HOSP.

2. W przypadku wykonywania lotu z chorym w stanie krytycznym lub poddawanym reanimacji, co wymaga wyłączenia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może uzyskać status ATFMEXEMPTAPPROVED od instytucji, po zgłoszeniu w miarę możliwości na trzy godziny przed lotem.

§ 24. Statki powietrzne z osobistościami z państw obcych na pokładzie wykonujące lot wymagający szczególnej ochrony lub wykonujące misje o ważnym znaczeniu operacyjnym lub przewożące szczególnie niebezpieczne ładunki mogą uzyskać status PROTECTED. Instytucja otrzymuje informację o statusie statku powietrznego od służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych po zgłoszeniu na minimum trzy godziny przed lotem z podaniem sposobu szczególnego traktowania.

§ 25. Statki powietrzne wykonujące lot o statusie HEAD, EMER i SAR są wyłączane z ograniczeń ATFM automatycznie.

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

§ 26. Instytucja prowadzi rejestrację lotów EMER, SAR i HEAD oraz ATFMEXEMPTAPPROVED z podaniem przyczyny, dla której został wprowadzony status tego lotu.

Rozdział 5
Przepisy końcowe

§ 27. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia[3)].

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

[3)] Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 413 oraz z 2005 r. Nr 255, poz. 2142), 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 2 kwietnia 2008 r.

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wypełnienie delegacji ustawowej zawartej w art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Materia objęta niniejszym projektem rozporządzenia uregulowana była dotychczas w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 413 oraz z 2005 r. Nr 255, poz. 2142), 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 2 kwietnia 2008 r.

Różnice w uregulowaniu prawnym dotychczas obowiązującym i proponowanym są wynikiem potrzeby dostosowania przepisów krajowego prawa lotniczego do przepisów międzynarodowych po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej i powoływaniu nowych organów – instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a także wynikiem kilkuletnich doświadczeń w stosowaniu rozporządzenia z dnia 8 marca 2004 r.. Wprowadzenie w życie niniejszego rozporządzenia pozwoli na uniknięcie kolizji prawnych w stosunkach międzynarodowych i ułatwi realizację koncepcji budowy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej.

Dotychczasowe regulacje dotyczące przedmiotowego zagadnienia, tj.: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego wskutek wejścia w życie aktów normatywnych Unii Europejskiej, a szczególnie:

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej („Rozporządzenie ramowe”) (L 96/1);

- rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 551/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej („rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej”) (L 96/20);

- rozporządzenia Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (L 342/20);

- rozporządzenia Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu FL 195 (L 128/3)

oraz wejścia w życie ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, uległy znaczącym zmianom i wymagały opracowania nowego rozporządzenia.

Biorąc pod uwagę wielkość rozporządzenia całość tekstu podzielono na rozdziały w celu efektywniejszego korzystania z regulacji w nim zawartych.

Rozdział 1 wskazuje zawartość merytoryczną rozporządzenia, zasięg terytorialny jego stosowania, tj. polską przestrzeń powietrzną oraz wykraczający poza tę przestrzeń FIR Warszawa. W rozdziale tym zdefiniowane zostały także skróty i określenia użyte w rozporządzeniu.

Rozdział 2 specyfikuje szczegółowo strukturę polskiej przestrzeni powietrznej z podziałem na elementy przestrzeni powietrznej kontrolowanej i niekontrolowanej, dostępność ich dla użytkowników oraz wskazuje służby, jakie są zapewniane w każdym z tych elementów.

Rozdział 3 określa warunki korzystania z dostępnej dla użytkowników przestrzeni powietrznej, ze szczególnym zwróceniem uwagi na możliwości wykorzystywania stref przeznaczanych do czasowego użytkowania, takich jak m.in. TSA, TRA, CBA.

Rozdział 4 określa zasady użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem HEAD, STATE, SAR, HUM, HOSP, EMER, PROTECTED. Statki powietrzne otrzymujące powyższe statusy są zwalniane z ograniczeń obowiązujących w systemie zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM) automatycznie lub w określonym skróconym reżimie przywileju, w zależności od celu dla jakiego przyznano status.

Ponadto do rozporządzenia dołączone zostały wzorce formularzy AUP (plan użytkowania przestrzeni powietrznej), RQA (depesza zamawiająca przestrzeń powietrzną) i UUP (zaktualizowany plan przestrzeni powietrznej), które są niezbędne użytkownikom do zamawiania części przestrzeni powietrznej i stanowią wraz z projektem zintegrowany dokument ułatwiający posługiwanie się elementami zarządzania przestrzenią powietrzną.

W Rozdziale 5 proponuje się, aby projektowane rozporządzenie weszło w życie z dniem ogłoszenia. Należy bowiem zwrócić uwagę, że obowiązujące brzmienie przepisu art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy Prawo lotnicze, który jest upoważnieniem do wydania niniejszego rozporządzenia, zostało wprowadzone na mocy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Ustawa ta weszła w życie z dniem 1 kwietnia 2007 r. Zgodnie z brzmieniem art. 21 tej ustawy, dotychczasowe akty wykonawcze wydane na podstawie m. in. art. 121 ustawy Prawo lotnicze, zachowały swoją ważność przez okres nie dłuższy niż 12 miesięcy od dnia wejścia w życie ustawy o PAŻP, a więc nie dłużej niż do 1 kwietnia 2008 r. Po tym terminie obowiązywać powinny rozporządzenia wydane na podstawie upoważnienia z art. 121 w brzmieniu nadanym przez ustawę o PAŻP. Mając powyższe na uwadze należy

stwierdzić, iż obecna sytuacja prawna w sposób oczywisty wskazuje, że dotychczasowe rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 413 oraz z 2005 r. Nr 255, poz. 2142) straciło moc prawną, a tym samym zagadnienia w nim wskazane nie są obecnie uregulowane. Obecny stan rzeczy jest ponadto sprzeczny z brzmieniem art. 21 i 22 ustawy o PAŻP. Projektowane rozporządzenie ma na celu wyeliminowanie zaistniałej luki w prawie, co z uwagi na treść przytraczanych przepisów powinno nastąpić niezwłocznie. Dodatkowo, obok konieczności uzupełnienia braku rozporządzenia wypełniającego upoważnienie z art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 należy podkreślić, że projektowane rozporządzenie uwzględnienia nowe regulacje wspólnotowe, które wskazano powyżej. Mając zatem powyższe na względzie, należy stwierdzić, iż wejście projektowanego rozporządzenia w życie w dniu ogłoszenia jest uzasadnione ważnym interesem państwa. Również zasady demokratycznego państwa prawa nie stoją na przeszkodzie takiemu rozwiązaniu. Możliwość wcześniejszego wejścia w życie rozporządzenia została przewidziana w art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz.U. z 2007 r. Nr 68, poz. 449).

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia 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.

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

1) Ministra Infrastruktury;
2) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
3) Ministra Obrony Narodowej;
4) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
5) Użytkowników przestrzeni powietrznej.

Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Aeroklub Polski,
2. Airitaly,
3. EUROLOT,
4. General Aviation Sp. z o.o.,
5. JetAir Sp. z o.o.,

6. Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
7. IATA, Warszawa,
8. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej,
9. Krajowa Rada Lotnictwa,
10. Nowy Przewoźnik Sp. z o.o.,
11. Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.,
12. Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
13. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
14. Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
15. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego,
16. Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego,
17. Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie,
18. Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych,
19. Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

Uwagi do projektu zgłosiła Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego, Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego oraz Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A. Na skutek dalszych konsultacji z PAŻP większość uwag doprecyzujących przepisy została uwzględniona w projekcie. Nie została natomiast uwzględniona uwaga zgłoszona przez PAŻP i związki zawodowe, aby granicę pionową FIR Warszawa podnieść do poziomu lotu FL 660. Decyzja ta wynika z faktu, że PAŻP nie był w stanie wykazać, że posiada możliwości techniczne zapewnienia służby informacji powietrznej i służby alarmowej, które muszą być zapewniane w danym FIR zgodnie z Załącznikiem 11 – „Służby ruchu lotniczego” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, powyżej poziomu FL 460.

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.

Projektowana regulacja nie będzie miała negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Przyczyni się natomiast do zwiększenia bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Rozporządzenie nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.