

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2008

w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej

Na podstawie art. 132 pkt 5 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:

§ 1. Warunki i sposób działania łączności lotniczej określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾), zwanej dalej „Konwencją”.

§ 2.1. Kompetencje i obowiązki „właściwej władzy”, „władzy kontrolującej”, „władzy rejestrującej” oraz „władzy narodowej”, o której mowa w Załączniku 10 do Konwencji, pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”.

2. Kompetencje i obowiązki „władzy” w rozumieniu pkt 2.4.1, tomu II, Załącznika 10 do Konwencji, pełni Prezes Urzędu w porozumieniu z Prezesem Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

3. Kompetencje i obowiązki „kompetentnej władzy” oraz „władzy dysponującej danymi”, o których mowa w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, pełni instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji i dozoru, certyfikowana na podstawie odrębnych przepisów.

4. Kompetencje i obowiązki „władzy służb ruchu lotniczego” oraz „władzy ATS”, o których mowa w Załączniku 10 do Konwencji, wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, wyznaczona na podstawie odrębnych przepisów.

§ 3.1. Prezes Urzędu, zawiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) o różnicach w rozumieniu art. 38 Konwencji.

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 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, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095 i Nr 180 poz. 1113.

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

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

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska).

§ 4. Dokumenty (Doc) opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), o których mowa w Załączniku 10 do Konwencji, stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia, wydanego na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wprowadzającego do stosowania poszczególne dokumenty, do których odwołuje się Załącznik 10 do Konwencji.

§ 5. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 132 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Sprawy objęte zakresem regulacji niniejszego projektu aktualnie są regulowane przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie służby informacji lotniczej oraz szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej (Dz. U. 78, poz. 736). Projekt rozporządzenia w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej zakłada rozdzielenie zakresów tematycznych, które aktualnie zawarte są w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie służby informacji lotniczej oraz szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej. Z uwagi na różnorodność tematyczną przepisów rozporządzenia wydanego na podstawie upoważnienia zawartego w art. 132 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zdecydowano o konieczności wydania dwu rozporządzeń: pierwszego odnoszącego się do Załącznika 4 i 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz drugiego odnoszącego się do Załącznika 10 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Podstawowym celem wydania niniejszego rozporządzenia jest zapewnienie bezpośredniego stosowania norm zawartych w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Z analizy stosunku załączników do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika, że nie może być do nich zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, stanowiący, iż jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami.

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 samowymagalne. 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 konieczność 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 samowymagalnych, 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 oraz wymagają transponowania do polskiego prawa. Stanowisko takie przedstawiła także Rada Legislacyjna w opinii z dnia 30 września 1998 r.

Dlatego też kolejnym i zarazem podstawowym celem wydania niniejszego rozporządzenia jest zapewnienie bezpośredniego stosowania norm oraz zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Ze względu na konstrukcję upoważnienia z art. 132 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zdecydowano o jednoczesnym wydaniu dwu rozporządzeń: w sprawie służby informacji lotniczej na podstawie art. 132 pkt 1-4 ww. ustawy, które uchyla rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 kwietnia 2004 r. w sprawie służby informacji lotniczej oraz szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej (Dz. U. Nr 78, poz. 736) oraz w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej na podstawie art. 132 pkt 5 ww. ustawy.

Projektowane rozporządzenie ma dzięki odwołaniu się do Załącznika 10 zawierać niezbędne wskazówki dla podmiotów lotniczych realizujących normy zalecane ICAO, jak i ewentualnie wskazywać procedury wykonania przepisów Załącznika 10.

Jest to istotne chociażby z tego względu, że Załącznik 10 dotyczy niemal całego wyposażenia elektronicznego cywilnych statków powietrznych oraz naziemnych systemów i urządzeń zabezpieczających żeglugę powietrzną, które służą do podtrzymywania łączności (telekomunikacji) lotniczej.

Tym samym projektowane rozporządzenie ma stanowić swoisty „klucz” dla użytkowników, którzy czytali by go łącznie z opublikowanym Załącznikiem 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Rozwiązanie to pozwoli uniknąć zaistnienia potencjalnie niebezpiecznych

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]
sytuacji w zabezpieczeniu żeglugi powietrznej spowodowanych rozbieżnościami pomiędzy wciąż aktualizowanym Załącznikiem 10, a polskim ustawodawstwem.

Przepis § 1 projektu wskazuje, że wszelkie wymagania międzynarodowe dotyczące łączności lotniczej określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 10 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

To właśnie ten przepis wskazuje na zapewnienie bezpośredniego stosowania w polskim porządku prawnym norm i zalecanych metod postępowania ustanowionych przez ICAO w Załączniku 10.

W § 2 uściśla się, iż kompetencje i obowiązki „właściwej władzy”, „władzy kontrolującej”, „władzy rejestrującej” oraz „władzy narodowej”, o której mowa w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, natomiast kompetencje i obowiązki „władzy” w rozumieniu pkt 2.4.1, tomu II, Załącznika 10 ma pełnić Prezes Urzędu w porozumieniu z Prezesem Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

Jednocześnie § 2 uściśla, że kompetencje i obowiązki „kompetentnej władzy” oraz „władzy dysponującej danymi”, o których mowa w Załączniku 10 pełni instytucja zapewniająca służby łączności, nawigacji i dozorowania, certyfikowana zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 roku w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421 z późn. zm.), wydanym na podstawie art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze oraz zgodnie z rozporządzeniem Ministra Transportu z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (Dz. U. Nr 109, poz. 754). Natomiast kompetencje i obowiązki „władzy służb ruchu lotniczego” oraz „władzy ATS”, o których mowa w Załączniku 10, wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, wyznaczona na podstawie odrębnych przepisów. Uwzględniając przepisy ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829) 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, jest nią - Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Należy mieć jednakże na uwadze, iż w przypadku wyznaczenia innego podmiotu do świadczenia tych służb na terenie RP, także musi być on objęty przepisami niniejszego rozporządzenia, dlatego koniecznym jest określenie wskazujące na wszystkie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego na terenie RP. Zauważyć bowiem należy, że zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie *zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej* Państwa Członkowskie mogą zdecydować o powierzeniu świadczenia służb żeglugi powietrznej, w tym służb ruchu lotniczego, innym instytucjom certyfikowanym na terenie Wspólnoty, na terenie całości lub części ich terytorium (art. 10). Możliwym jest zatem, że w części polskiej przestrzeni powietrznej służby ruchu lotniczego będą świadczone przez inne podmioty niż PAŻP.

W § 3 została określona procedura zgłaszania przez Państwo Członkowskie różnic pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką a normami międzynarodowymi, od wprowadzanych zmian do Załącznika 10 do Konwencji. Kompetencje w tym zakresie, zgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, posiada Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, niemniej jednak właściwym jest bezpośrednio wskazanie odbiorcom regulacji zawartych w Załączniku 10 organu, który dokonuje zgłoszenia takich zmian do ICAO oraz miejsca ich publikacji.

Celem proponowanego przepisu zawartego w § 4 projektu rozporządzenia jest rozstrzygnięcie ewentualnych wątpliwości, które mogą pojawić się po wejściu w życie projektowanego rozporządzenia, w zakresie obowiązywania wydawanych przez ICAO dokumentów – podręczników tzw. Doc, zawierających wymagania o charakterze specjalistycznym. Niniejsze rozporządzenie bezpośrednio wdraża przepisy Załącznika 10, w którym istnieją odwołania do różnych numerów Doc. W przypadku gdy norma Załącznika 10 będzie bezpośrednio odwoływać się do danego Doc, wskazując, że w Doc zawarte są np. warunki i okoliczności związane z tą normą, może powstać wątpliwość, czy już w momencie wejścia w życie rozporządzenia należy zastosować tę normę i związane z nią regulacje zawarte w Doc. Wymagania zawarte w Doc, będą obowiązywać dopiero w

[Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]
momencie wdrożenia Doc do polskiego porządku prawnego poprzez art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Z uwagi na skomplikowany system przepisów prawa lotniczego, konieczne jest zawarcie stosowanych przepisów w projektowanym rozporządzeniu, tak by czytelna była relacja wymagań zawartych w Załączniku 10 i określonych w Doc.

Projektowane rozporządzenia wprowadza w § 5 okres *vacatio legis* zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2007 r. Nr 69, poz. 449).

Notyfikacja

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.

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 urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

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

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) Minister Infrastruktury;
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Prezes Urzędu Komunikacji Elektronicznej;
- 4) instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;
- 5) operatorzy statków powietrznych;
- 6) zarządzający lotniskami;
- 7) producenci lotniczych urządzeń łączności, nawigacji, dozoru, przetwarzania danych.

Konsultacje społeczne

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

- Aeroklub Polski,
- Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA POLAND,
- IATA, Warszawa,
- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej,
- Krajowa Rada Lotnictwa,
- PLL LOT,
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej,
- Polskie Linie Lotnicze "LOT" S.A.,
- Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”,
- Urząd Komunikacji Elektronicznej,
- Związek Regionalnych Portów Lotniczych,
- Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego,

- [Uwaga! To jest uzasadnienie do tekstu pierwotnego. Redakcja INFORLEX.PL]
- Związek Zawodowy Pracowników Ruchu Lotniczego,
 - Związek Zawodowy Pracowników Portu Lotniczego Warszawa – Okęcie,
 - Związek Zawodowy Pracowników PPL, pracowników spółek z udziałem przedsiębiorstwa i lotnisk niekomunikacyjnych,
 - Związek Zawodowy Pracowników Technicznych Ruchu Lotniczego.

W związku ze zgłoszonymi uwagami Polskich Linii Lotniczych LOT S.A. – „PLL LOT” zmieniono brzmienie tytułu rozporządzenia, a jednocześnie przychylając się do wniosku PLL LOT aby rozdzielić wdrożenie Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym od publikowanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) Dokumentów (Doc), postanowiono wydać niniejsze rozporządzenie na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 132 pkt 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, natomiast przedmiotowe Dokumenty (Doc), o których mowa w Załączniku 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, na podstawie art. 3 ust. 4 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Uwzględniono uwagę zgłoszoną przez Urząd Komunikacji Elektronicznej poprzez zmianę brzmienia § 2 ust. 2, w którym sprecyzowano, że kompetencje i obowiązki „władzy” w rozumieniu pkt 2.4.1, tomu II, Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, pełni Prezes Urzędu w porozumieniu z Prezesem Urzędu Komunikacji Elektronicznej.

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.

Wpływ na 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 w polskiej przestrzeni powietrznej

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Rozporządzenie nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.