

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia.....2012 r.

**w sprawie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ASAR)**

Na podstawie art. 140d ust. 2 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.** Rozporządzenie określa:

- 1) szczegółowy sposób zorganizowania i funkcjonowania służby ASAR;
- 2) zakres planu operacyjnego poszukiwania i ratownictwa lotniczego i sposób jego opracowywania;
- 3) szczegółowe zadania cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- 4) szczegółowy sposób prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych;
- 5) sposób współdziałania służby ASAR z innymi podmiotami i jednostkami.

**§ 2.** Użyte w rozporządzeniu określenia i skróty oznaczają:

- 1) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) Konwencja – Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>3)</sup>)
- 3) służba ASAR – służbę poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o której mowa w art. 140a ust. 1 ustawy;
- 4) plan ASAR – plan operacyjny poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w art. 140c ust. 1 ustawy;
- 5) AIP Polska – (*Aeronautical Information Publication*) - Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych;
- 6) ATS – (*Air Traffic Services*) - służby ruchu lotniczego;

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

<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, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015, Nr 171, poz. 1016 i Nr 240, poz. 1429.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej konwencji 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, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

- 7) ARCC – (*Aeronautical Rescue Coordination Centre*) – cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w art. 140a ust. 5 pkt 1 ustawy;
- 8) jednostki obowiązane – jednostki oraz podmioty, o których mowa w art. 140d ust. 1 ustawy;
- 9) LZPR – lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze, o których mowa w art. 140a ust. 5 pkt 2 ustawy;
- 10) PAŻP – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 11) obszar poszukiwania – obszar, o którym mowa w art. 140c ust. 3 ustawy;
- 12) SRR – (*Search and Rescue Region*) – rejon poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w art. 140a ust. 2 ustawy;
- 13) kwalifikowana pierwsza pomoc – czynności wymienione w art. 14 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

§ 3. 1. Służba ASAR działa zgodnie z normami i zalecanymi metodami postępowania zawartymi w Załączniku 12 do Konwencji „Poszukiwanie i Ratownictwo” opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z wyłączeniem zalecanych metod postępowania określonych w pkt 2.3.4, 2.6.8, 3.2.4 i 4.3.2 pkt b.

2. Minister właściwy do spraw transportu odpowiada za współdziałanie, o którym mowa w pkt 3.1 Załącznika 12 do Konwencji.

3. ARCC realizuje zadania „ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego”, o którym mowa w pkt 2.3.1 Załącznika 12 do Konwencji, oraz „SPOC (*Search and Rescue Point of Contact*)”, o którym mowa w pkt 3.2.5 Załącznika 12 do Konwencji.

4. LZPR realizują zadania „jednostek poszukiwawczo-ratowniczych”, o których mowa w pkt 2.5.1 Załącznika 12 do Konwencji.

5. Punkty alarmowe, o których mowa w art. 140a ust. 5 pkt 3 ustawy, realizują zadania „punktów alarmowych” określonych w pkt 2.3.5 Załącznika 12 do Konwencji.

§ 4. 1. ARCC jest usytuowany w PAŻP.

2. Prezes PAŻP i Minister Obrony Narodowej ustalają obsadę personalną ARCC, w liczbie zapewniającej jego prawidłowe funkcjonowanie.

3. Prezes PAŻP w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu wyznacza kierownika ARCC spośród kandydatów posiadających wyższe wykształcenie oraz wiedzę, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie z zakresu ratownictwa lotniczego.

4. Kierownik ARCC zapewnia działanie ARCC w systemie zmianowym, z zachowaniem cywilno-wojskowego charakteru danej zmiany, zwanej dalej „zmianą dyżurną”.

---

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2007 r. Nr 89, poz. 590 i Nr 166, poz. 1172, z 2008 r. Nr 17, poz. 101 i Nr 237, poz. 1653, z 2009 r. Nr 11, poz. 59 i Nr 122, poz. 1007, z 2010 r. Nr 107, poz. 679 i Nr 219, poz. 1443, z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 112, poz. 654 i Nr 208, poz. 1240 i 1241 oraz z 2012 r. poz. 742.

5. Kierownik ARCC spośród osób obsługujących zmianę dyżurną wyznacza koordynatora działań poszukiwawczo-ratowniczych.

6. Kierownik ARCC:

- 1) zapewnia przestrzeganie przepisów dotyczących poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
  - 2) opracowuje i corocznie aktualizuje w niezbędnym zakresie instrukcję operacyjną ARCC, zwaną dalej „INOP ARCC”, uwzględniającą informacje zawarte w planie ASAR, obejmującą:
    - a) mapę SRR,
    - b) plan prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych, o którym mowa w pkt 4.2.4 Załącznika 12 do Konwencji,
    - c) uzgodnione procedury wzywania statków powietrznych do działań poszukiwawczo-ratowniczych,
    - d) procedury dotyczące operacyjnego prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych;
  - 3) przekazuje w nieprzekraczalnym terminie 30 dni od zakończenia roku kalendarzowego sprawozdanie dotyczące funkcjonowania ARCC do Prezesa PAŻP.
7. Prezes PAŻP niezwłocznie przekazuje do wiadomości ministra właściwego do spraw transportu sprawozdanie, o którym mowa w ust. 6 pkt 3.
8. Prezes PAŻP zatwierdza INOP ARCC.

§ 5. W celu umożliwienia optymalnego funkcjonowania ARCC PAŻP zapewnia dostęp ARCC do:

- 1) AIP Polska;
  - 2) depech Cospas-Sarsat, zawierających dane o odebranych sygnałach niebezpieczeństwa;
  - 3) planów lotów;
  - 4) terminala z adresem AFTN (*Aeronautical Fixed Telecommunication Network*) – stałej telekomunikacyjnej sieci lotniczej;
  - 5) systemów łączności umożliwiających nadawanie i odbiór na częstotliwości 121,500 MHz oraz dodatkowo na częstotliwościach 123,100 MHz, 243,000 MHz i 130,000 MHz;
  - 6) dwukierunkowej, niezawodnej łączności oraz urządzeń umożliwiających rejestrację rozmów telefonicznych i radiowych.
- 7) informacji o sytuacji meteorologicznej w SRR.

§ 6. W skład LZPR wchodzi:

- 1) statek powietrzny wyposażony zgodnie z pkt 2.6 Załącznika 12 do Konwencji, którego parametry techniczne i eksploatacyjne pozwalają na bezpieczne starty i lądowania, także z terenu innego niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk albo lądowisko, o którym mowa w art. 93a ustawy;
- 2) załoga statku powietrznego;

- 3) co najmniej dwie osoby odpowiedzialne za udzielanie pierwszej pomocy, przy czym jedna z tych osób powinna spełniać warunki, o których mowa art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym;
- 4) za zgodą dowódcy statku powietrznego – inne osoby udzielające kwalifikowanej pierwszej pomocy lub obsługujące specjalistyczny sprzęt ratujący życie.

§ 7. 1. LZPR funkcjonują przez 7 dni w tygodniu, całodobowo, zapewniając niezwłoczne podjęcie działań poszukiwawczo-ratowniczych po odebraniu wezwania z ARCC.

2. Z zastrzeżeniem ust. 1 LZPR mogą podejmować inne działania, w szczególności związane z zapewnianiem obronności lub bezpieczeństwa państwa.

3. W celu umożliwienia optymalnego funkcjonowania LZPR Minister Obrony Narodowej zapewnia dla statków powietrznych, o których mowa w § 6 pkt 1, wyposażenie umożliwiające udzielenie kwalifikowanej pierwszej pomocy w miejscu odnalezienia osób poszkodowanych w wyniku zdarzenia lotniczego oraz dostęp do:

- 1) NOTAM – (*Notice To Airmen*) – wiadomości rozpowszechnianych za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierających 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;
- 2) informacji o sytuacji meteorologicznej w SRR nie będącej w posiadaniu PAŻP;
- 3) dwukierunkowej, niezawodnej łączności z ARCC, w szczególności telefonicznej, faksowej i elektronicznej.

§ 8. Punkty alarmowe zlokalizowane w organach ATS przekazują do ARCC informacje o potencjalnym lub potwierdzonym niebezpieczeństwie zagrażającym statkowi powietrznemu, jego załodze i pasażerom oraz informacje o przekroczeniu granicy państwowej przez obce statki powietrzne w sytuacji określonej w art. 18a ust. 3 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2009 r. Nr 12, poz. 67, z późn. zm.<sup>5)</sup>).

§ 9. 1. Kierownik ARCC, w terminie do dnia 1 października każdego roku, opracowuje w formie pisemnej projekt planu ASAR na rok następny i przedstawia go niezwłocznie ministrowi właściwemu do spraw transportu.

2. Kierownik ARCC przy opracowywaniu projektu Planu ASAR może zwrócić się do podmiotów i jednostek wchodzących w skład systemu ASAR oraz podmiotów, o których mowa w art. 140d ust. 1 ustawy, o informacje niezbędne do opracowania tego Planu.

3. Projekt Planu ASAR, do dnia 1 grudnia, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej – w części dotyczącej udziału w Planie ASAR jednostek podległych i nadzorowanych przez Ministra

---

<sup>5)</sup>Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 164, poz. 1108 oraz z 2011 r. Nr 50, poz. 255 i Nr 217, poz. 1280.

Obrony Narodowej, oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych – w części dotyczącej udziału w planie ASAR jednostek podległych i nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

4. Plan ASAR zawiera informacje na temat sił i środków do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych, w tym o:

- 1) procedurach współpracy pomiędzy uczestnikami służby ASAR oraz współdziałaniu, o którym mowa w § 13;
- 2) miejscach pełnienia dyżuru LZPR, których rozmieszczenie umożliwia zapewnienie służby ASAR w SRR, przy uwzględnieniu wykonywania przez LZPR działań dla obronności lub bezpieczeństwa państwa;
- 3) statkach powietrznych LZPR i innych, jakie mogą być kierowane do prowadzenia działań poszukiwawczych albo ratowniczych, w tym dotyczące:
  - a) typu, promienia działania i wyposażenia,
  - b) wymaganego czasu wykonania startu, od momentu otrzymania zawiadomienia, uwzględniającego porę roku, doby i warunki atmosferyczne,
  - c) minimalnych warunków meteorologicznych pozwalających na prowadzenie działań poszukiwawczo-ratowniczych,
  - d) liczby miejsc do transportu osób poszkodowanych z podziałem na transport w pozycji leżącej i siedzącej,
  - e) funkcji pełnionych przez osoby wchodzące w skład załogi statku powietrznego,
  - f) numerów telefonu i faksu oraz adresu e-mail pozwalających na skuteczne wezwanie do działań;
- 4) stanowiskach dowodzenia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej udostępnianych przez Ministra Obrony Narodowej do wspomaganie, kierowania i koordynacji działań poszukiwawczo-ratowniczych, pełniących rolę podośrodków, o których mowa w pkt 2.3.3 Załącznika 12 do Konwencji;
- 5) komórkach organizacyjnych Morskiej Służby Poszukiwania i Ratownictwa upoważnionych do współdziałania ze służbą ASAR;
- 6) stanowiskach kierowania szczebla krajowego jednostek obowiązanych;
- 7) szpitalnych oddziałach ratunkowych, w skład których wchodzi lotnisko lub lądowisko, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 34 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym;
- 8) ośrodkach koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego państw sąsiednich współdziałających ze służbą ASAR;
- 9) innych elementach niezbędnych dla prawidłowego funkcjonowania służby ASAR.

**§ 10.** Do zadań ARCC należy:

- 1) prowadzenie całodobowego nasłuchu częstotliwości 121,500MHz;
- 2) identyfikowanie sygnałów niebezpieczeństwa wykrywanych przez satelitarne elementy Systemu Cospas-Sarsat z wykorzystaniem danych zawartych w ewidencji lotniczych pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa;

- 3) określenie na podstawie INOP ARCC działań, które zostaną podjęte po uzyskaniu informacji o potencjalnym lub potwierdzonym niebezpieczeństwie zagrażającym statkowi powietrznemu, jego załodze i pasażerom;
- 4) wyznaczenie obszaru poszukiwania oraz, o ile to konieczne, wskazanie właściwego terytorialnie organu ATS albo stanowiska dowodzenia, o którym mowa w § 9 ust. 2 pkt 3, do operacyjnego prowadzenia działań poszukiwawczych;
- 5) identyfikowanie statków powietrznych, których użycie zapewni skuteczne prowadzenie działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz, o ile to konieczne, wyznaczenie dowódcy statku powietrznego koordynującego działania w przestrzeni powietrznej;
- 6) określanie metody i sposobu prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych;
- 7) określanie częstotliwości prowadzenia korespondencji radiowej w obszarze poszukiwania;
- 8) kierowanie do działań poszukiwawczo-ratowniczych LZPR oraz, stosownie do potrzeb, wzywanie do prowadzenia działań poszukiwawczych albo ratowniczych statków powietrznych ujętych w planie ASAR:
  - a) wykorzystywanych przez służby ratownicze, służby porządku publicznego lub przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej,
  - b) jednostek obowiązanych, w szczególności Tatrzańskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego albo Górskiego Ochotniczego Pogotowia Ratunkowego, po uprzednim uzgodnieniu z dysponentami tych jednostek;
- 9) koordynowanie i kierowanie działaniami statków powietrznych skierowanych w obszar poszukiwania;
- 10) utrzymywanie dwustronnej łączności radiowej ze statkami powietrznymi skierowanymi w obszar poszukiwania, bezpośrednio lub poprzez właściwy terytorialnie organ ATS;
- 11) zbieranie i analizowanie danych o przebiegu działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz bieżąca ocena sytuacji, w tym o ile to konieczne, korekta sposobu ich prowadzenia;
- 12) zawiadamianie instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego wyznaczonej i certyfikowanej na podstawie art. 128 ustawy, o podjętych działaniach poszukiwawczo-ratowniczych i związanych z nimi potrzebach w zakresie wykorzystania przestrzeni powietrznej;
- 13) identyfikowanie szpitalnych oddziałów ratunkowych, które mogą przyjąć osoby poszkodowane w wyniku zdarzenia lotniczego;
- 14) zawiadamianie o prowadzonych działaniach poszukiwawczo-ratowniczych użytkowników lub właścicieli statków powietrznych, których działania dotyczą;
- 15) współpraca z obcymi ośrodkami koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego w zakresie, o którym mowa w pkt 3.1.6 Załącznika 12 do Konwencji, odpowiednio do zobowiązań wynikających z umów międzynarodowych;
- 16) współpraca z organami odpowiedzialnymi za badanie wypadków lotniczych;
- 17) dokumentowanie otrzymywanych informacji o niebezpieczeństwie i podjętych działaniach poszukiwawczo-ratowniczych;

- 18) decydowanie o zawieszeniu albo zakończeniu działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz informowanie o tym podmiotów uczestniczących w tych działaniach.

§ 11. 1. W ramach działań poszukiwawczo-ratowniczych prowadzonych zgodnie z INOP ARCC przez wezwane jednostki następuje: :

- 1) ustalenie miejsca znajdowania się statku powietrznego, z którym utracono kontakt radiowy albo statku powietrznego, który uległ wypadkowi;
- 2) zabezpieczenie miejsca zdarzenia lotniczego;
- 3) ewakuacja osób poszkodowanych w wyniku zdarzenia lotniczego, w celu zapewnienia tym osobom pomocy medycznej, w szczególności przekazanie ich jednostkom systemu ratownictwa medycznego;
- 4) przekazanie do ARCC albo właściwego terytorialnie organu ATS albo stanowiska dowodzenia, o którym mowa w § 9 ust. 2 pkt 3, dostępnych danych o:
  - a) przebiegu prowadzonych działań,
  - b) współrzędnych geograficznych miejsca zdarzenia,
  - c) ilości i stanie osób poszkodowanych,
  - d) typie odnalezionego statku powietrznego i jego znakach rozpoznawczych,
  - e) warunkach meteorologicznych i terenowych,
  - f) podjętych działaniach ratowniczych, w tym o potrzebach dotyczących wezwania innych podmiotów,
  - g) miejscu ewakuacji osób poszkodowanych albo jednostce systemu ratownictwa medycznego, której przekazano poszkodowanych;
- 5) udzielenie asysty albo eskortowanie statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie;
- 6) wspomaganie działań prowadzonych przez inne podmioty w SRR.

2. Kierownik ARCC bądź osoba, o której mowa w § 4 ust. 5, podejmuje decyzję o zakończeniu działań poszukiwawczo-ratownicze, jeżeli:

- 1) zawiadomienie o zdarzeniu okazało się fałszywe, albo
- 2) odnaleziono poszukiwany statek powietrzny i nie istnieje potrzeba udzielenia pomocy, albo
- 3) działania ratownicze w miejscu zdarzenia realizuje podmiot, który nie wchodzi w skład służby ASAR.

§ 12. 1. Prowadzenie działań poszukiwawczo-ratowniczych w obszarze poszukiwania obejmuje przekazywanie przez koordynatora tych działań dowódcom statków powietrznych danych w zakresie:

- 1) typu, koloru, znaków rozpoznawczych, sygnału wywoławczego, cech charakterystycznych, ilości i rodzaju silników poszukiwanego statku powietrznego;
- 2) miejsca i czasu ostatniego kontaktu radiowego oraz rodzaju środków łączności, w jakie wyposażony jest poszukiwany statek powietrzny;
- 3) okoliczności i charakteru niebezpieczeństwa oraz rodzaju oczekiwanej pomocy;

- 4) wyznaczonego obszaru poszukiwania;
- 5) liczby osób znajdujących się w niebezpieczeństwie;
- 6) metody i sposobu prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych;
- 7) aktualnych i prognozowanych warunków meteorologicznych na trasie do, z oraz w obszarze poszukiwania;
- 8) statków powietrznych znajdujących się w obszarze poszukiwania;
- 9) podmiotów zaangażowanych w prowadzenie działań poszukiwawczo-ratowniczych, funkcjonujących poza służbą ASAR;
- 10) innych niezbędnych informacji dotyczących prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

2. W celu zapewnienia osłony meteorologicznej na potrzeby prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych Minister Obrony Narodowej może zawrzeć porozumienie z certyfikowaną instytucją upoważnioną do zapewnienia osłony meteorologicznej w lotnictwie.

§ 13. 1. ARCC współdziała z innymi podmiotami i jednostkami biorącymi udział w poszukiwaniu statku powietrznego lub w ratowaniu osób poszkodowanych w wyniku zdarzenia lotniczego.

2. Współdziałanie, o którym mowa w ust. 1, obejmuje:

- 1) udział w opracowaniu planu ASAR;
- 2) wymianę informacji o statkach powietrznych będących w niebezpieczeństwie;
- 3) udział w szkoleniach z zakresu poszukiwania i ratownictwa;
- 4) wykonywanie poleceń koordynatora działań poszukiwawczo-ratowniczych przez dowódców statków powietrznych wykonujących działania w obszarze poszukiwania;
- 5) inne niezbędne działania dotyczące prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

§ 14. 1. Kierownik ARCC opracuje projekt pierwszego Planu ASAR w terminie 3 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

2. Projekt pierwszego Planu ASAR, w terminie dwóch tygodni od daty wpływu, podlega zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu, w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej – w części dotyczącej udziału w Planie ASAR jednostek podległych i nadzorowanych przez Ministra Obrony Narodowej, oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych – w części dotyczącej udziału w planie ASAR jednostek podległych i nadzorowanych przez ministra właściwego do spraw wewnętrznych.

3. W terminie 30 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia Minister Obrony Narodowej przekaze Kierownikowi ARCC oraz Prezesowi PAŻP informacje o LZPR i ich rozmieszczeniu.

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



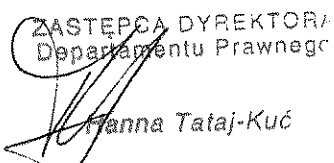
**MINISTER  
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA  
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

W porozumieniu:

**MINISTER OBRONY NARODOWEJ**

**MINISTER SPRAW WEWNĘTRZNYCH**

*Za zgodność pod względem  
prawnym i redakcyjnym*

ZASTĘPCA DYREKTORA  
Departamentu Prawnego  
  
Hanna Tataj-Kuć

## UZASADNIENIE

### I. Cel wydania rozporządzenia

Projekt rozporządzenia stanowi wypełnienie delegacji z art. 140d ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze i ma na celu zapewnienie efektywnego działania lotniczej służby poszukiwania i ratownictwa (służby ASAR) odpowiedzialnej za niesienie pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie w polskiej przestrzeni powietrznej, a także za udzielanie pomocy załogom i pasażerom tych statków powietrznych oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, bez względu na przynależność państwową tych statków i osób.

Jednocześnie projekt ma na celu zapewnienie zgodności krajowych przepisów z normami i zalecanymi metodami postępowania zawartymi w Załączniku 12 „Poszukiwanie i Ratownictwo” 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.).

Materia objęta niniejszym projektem nie była dotąd regulowana przepisami krajowymi, a działania poszukiwawczo-ratownicze prowadzono wykorzystując przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 37, poz. 203) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 111, poz. 709).

Po nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze, dokonanej ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. *o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw* (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) służba ASAR zyskała nie tylko umocowanie ustawowe (art. 140a i nast.), ale i regulację przesadzającą zasadnicze kwestie dotyczące jej funkcjonowania.

Zgodnie z art. 140a ust. 4 za organizację służby ASAR i prawidłową realizację jej zadań związanych z przeszukaniem wyznaczonego obszaru w celu ustalenia miejsca położenia statku powietrznego oraz osób poszkodowanych w zdarzeniach lotniczych, określeniem ich stanu oraz podejmowaniem działań ratowniczych na miejscu zdarzenia - odpowiedzialny jest minister właściwy do spraw transportu.

Dodatkowo, ww. przepis cedeje na ministra właściwego do spraw transportu pełnienie funkcji organu administracji publicznej, o którym mowa w Załączniku 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. ULC z 2010 r. Nr 5, poz. 38). W związku z tym, organ ten jest odpowiedzialny za zorganizowanie w Polsce systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego, przygotowanego do koordynowania działaniami ratowniczymi.

Efektywność i sprawność działań poszukiwawczo-ratowniczych są uzależnione od optymalnego zorganizowania służby ASAR, zapewnienia sprawnej komunikacji pomiędzy poszczególnymi jej jednostkami określonymi w art. 140a ustawy – Prawo lotnicze, zaplanowania jej bieżących zadań oraz uregulowania kwestii związanych ze współpracą jednostek obowiązanych do współdziałania z tą służbą. Powyższe kwestie stanowią materię projektowanego rozporządzenia.

## II. Zakres regulacji

Przepis § 3 projektu wskazuje, że funkcjonowanie służby ASAR oparte jest o normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 12 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Jednocześnie proponowany przepis przesądza i ustala rolę poszczególnych elementów systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego przypisując je do schematu kompetencyjnego narzuconego przez przepisy Załączniku 12 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. I tak:

- 1) minister właściwy do spraw transportu odpowiada za współdziałanie w zakresie poszukiwania i ratownictwa lotniczego z organami innych państw, w szczególności państw sąsiednich – określone w pkt 3.1 ww. Załącznika, co wynika z wiodącej roli tego ministra w obszarze działania ASAR ustalonej m.in. w art. 140a ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze;
- 2) cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC), ustanowiony w art. 140a ust. 5 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze realizuje zadania „ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego”, o którym mowa w pkt 2.3.1 ww. Załącznika oraz funkcje „SPOC (*Search and Rescue Point of Contact*)”, o którym mowa w pkt 3.2.5 ww. Załącznika;
- 3) lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze (LZPR), o których mowa w art. 140a ust. 5 pkt 2 ustawy – Prawo lotnicze realizują zadania jednostek poszukiwawczo-ratowniczych”, o których mowa w pkt 2.5.1 ww. Załącznika;
- 4) punkty alarmowe, o których mowa w art. 140a ust. 5 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze, realizują zadania „punktów alarmowych” określonych w pkt 2.3.5 ww. Załącznika.

W kwestii zasadniczej organizacji służby ASAR ustawa – Prawo lotnicze narzuca realizowanie jej zadań przez wyodrębniony w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) ośrodek koordynacji o cywilno-wojskowym charakterze (art. 140c ust.2) i lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze zapewniane przez Ministra Obrony Narodowej (art. 140b ust. 2). Tym samym zostało przesądzone, że służba ASAR skonstruowana została w oparciu o istniejące struktury PAŻP i Dowództwa Sił Powietrznych w Ministerstwie Obrony Narodowej.

Podmioty te zostały zatem tym samym zobowiązane do nawiązania ścisłej współpracy i skierowania części swych dotychczasowych sił i środków na potrzeby zapewnienia służby ASAR. Postanowienia § 4 projektowanego rozporządzenia uwzględniając zatem narzucony przez ustawę – Prawo lotnicze model działania (współdziałania) przewidują – jako jego dalszą konsekwencję – m.in. delegowanie przez Prezesa PAŻP i Ministra Obrony Narodowej do obsługi ARCC – podległych sobie pracowników lub żołnierzy zawodowych – w liczbie zapewniającej prawidłowe funkcjonowanie tej struktury.

ARCC będzie funkcjonowało w systemie zmianowym, przy zachowaniu cywilno-wojskowego charakteru danej zmiany, tak aby zapewnić efektywną współpracę w ramach służby ASAR, która jest realizowana przez podmioty cywilne i wojskowe. W projekcie

określono jednocześnie zadania kierownika ARCC przesądając, że będzie on przygotowywał projekt planu operacyjnego poszukiwania i ratownictwa lotniczego (planu ASAR), o którym mowa w art. 140c ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, a po jego zatwierdzeniu przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej i Ministrem Spraw Wewnętrznych opracowywał na jego podstawie instrukcję operacyjną ARCC, zawierającą w szczególności procedury wzywania statków powietrznych do działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz procedury dotyczące operacyjnego prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

W § 5 uregulowano kwestie dotyczące organizacji miejsca pracy ARCC, w sposób zapewniający jego prawidłowe funkcjonowanie, gdyż bez dostępu do informacji o zdarzeniach oraz dostępu do odpowiednich systemów łączności nie będzie możliwa realizacja zadań nałożonych na ten podmiot, których zakres określa przepis art. 140a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze.

Dalsze przepisy projektu odnoszą się do lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych (LZPR).

Przepis § 6 ustala, jak powinien być wyposażony statek powietrzny należący do LZPR - wskazując na wymogi określone w pkt 2.6 Załącznika 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – i przesądza, że jego parametry techniczne i eksploatacyjne powinny umożliwiać bezpieczny start i lądowanie także z terenu, który nie jest do tego przystosowany. Określono także, kto może przebywać na pokładzie statku powietrznego należącego do LZPR – wskazując, że poza załogą i dwiema osobami odpowiedzialnymi za udzielanie pierwszej pomocy, za zgodą dowódcy statku powietrznego mogą na pokładzie znajdować się osoby udzielające kwalifikowanej pierwszej pomocy, o której mowa art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410, z późn. zm.) lub inne osoby obsługujące specjalistyczny sprzęt ratujący życie.

W § 7 przewidziano, że zapewniane przez Ministra Obrony Narodowej LZPR będą pełniły dyżur przez 7 dni w tygodniu, całodobowo, by umożliwić podjęcie przez nie działań poszukiwawczo-ratowniczych niezwłocznie po odebraniu wezwania z ARCC. Ma to na celu zapewnienie sprawnego podjęcia działań poszukiwawczo-ratowniczych i wpisuje się w zobowiązania Polski wynikające z Noty o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Programu Międzynarodowego COSPAS-SARSAT jako Państwo Użytkownik, podpisanej w Warszawie dnia 31 maja 2005 roku (M. P. z 2006 r. Nr 13, poz. 171). Dodatkowo przewidziano, że LZPR mogą w tym czasie podejmować inne działania, w szczególności związane z zapewnianiem obronności lub bezpieczeństwa państwa – uwzględniając zwierzchnictwo nad nimi Ministra Obrony Narodowej. Ma to na celu zapewnienie racjonalnego wykorzystania statków powietrznych i ich załóg, wchodzących w skład LZPR, które nie powinny „stacjonować” w oczekiwaniu na wezwanie z ARCC, gdyż mogłoby to spowodować, że załogi statków powietrznych wchodzące w skład LZPR wykonywałyby loty kilka razy w roku i tym samym traciłyby umiejętności i uprawnienia lotnicze. Zakłada się, że podejmowanie ww. innych działań będzie następowało jedynie w przypadku ustanowienia

przez Ministra Obrony Narodowej odpowiedniego systemu zastępstw zapewniającego dyżurowanie na potrzeby służby ASAR.

Ponadto w § 7 uregulowano kwestie dotyczące organizacji miejsca pracy LZPR, w sposób zapewniający ich realne funkcjonowanie, gdyż bez dostępu do danych na temat sytuacji meteorologicznej i żeglugowej oraz do odpowiednich systemów łączności nie byłaby możliwa efektywna realizacja przez nie działań poszukiwawczo- ratowniczych.

Przepis § 8 stanowi z kolei, że punkty alarmowe, które zgodnie z pkt 2.3 Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, działają w ramach służby ruchu lotniczego – ATS (*Air Traffic Services*) – są zlokalizowane w organach ATS – tym samym precyzując przepis art. 140a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze. W celu zapewnienia optymalnego funkcjonowania służby ASAR w § 8 przesądzono również, że punkty alarmowe winny nie tylko przekazywać do ARCC informacje o potencjalnym lub potwierdzonym niebezpieczeństwie zagrażającym statkowi powietrznemu, jego załodze i pasażerom, ale także informacje o przekroczeniu granicy państwowej przez obce statki powietrzne wykonujące lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej związany z prowadzeniem akcji poszukiwawczo-ratowniczej - w celu udzielenia pomocy ludziom albo statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie.

Uwzględniając, iż na mocy art. 140a ust. 4 do kompetencji ministra właściwego do spraw transportu należą wszystkie sprawy związane z poszukiwaniem i ratownictwem lotniczym, w tym zorganizowanie służby ASAR obejmujące m. in. zapewnienie jej funkcjonowania (zasobów, systemu łączności i personelu) – w § 9 projektowanego rozporządzenia przewidziano, że minister ten będzie również odpowiedzialny za zatwierdzanie planów ASAR. Plan ASAR jest bowiem swego rodzaju dokumentem programowym służby ASAR, określającym jej zasoby i sposób ich zorganizowania oraz dysponowania nimi na potrzeby działań poszukiwawczo-ratowniczych. Plany ASAR będą miały formę dokumentów pisemnych, sporządzanych odrębnie na każdy rok kalendarzowy do dnia 1 grudnia danego roku – na rok kolejny. Określono także – stosownie do upoważnienia ustawowego - zakres planu ASAR. Zakłada się ścisłą współpracę przy tworzeniu tego planu pomiędzy ministrem właściwym do spraw transportu, a Ministrem Obrony Narodowej, Ministrem Spraw Wewnętrznych, Ministrem Zdrowia oraz innymi podmiotami obowiązanyymi do współdziałania ze służbą ASAR zgodnie z art. 140d ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze. Współdziałanie jest bowiem niezbędne dla określenia na dany rok ilości i rozmieszczenia statków powietrznych, które mogą być skierowane do działań prowadzonych przez służbę ASAR, oraz ich wyposażenia – decydującego o zadaniach jakie mogą realizować tj. poszukiwawczych albo ratowniczych.

Zapewnienie optymalnego działania służby ASAR wymaga, by w opracowaniu planu ASAR brały udział także inne podmioty: Polska Agencja Żeglugi Powietrznej – w której wyodrębniono ARCC, przedstawiciele służb ruchu lotniczego ATS (*Air Traffic Services*) – zapewniających punkty alarmowe, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego – prowadzący ewidencję pokładowych i osobistych nadajników sygnału niebezpieczeństwa (zgodnie z art. 140e ust. 1) celem identyfikowania sygnałów niebezpieczeństwa wykrywanych przez

satelitarne elementy Systemu Cospas-Sarsat, oraz inne jednostki współdziałające ze służbą ASAR.

Przewiduje się, że plan ASAR powinien także zawierać dane na temat stanowisk lub osób, z którymi służba ASAR ma współpracować w zakresie działań poszukiwawczo-ratowniczych, w tym szpitalnych oddziałów ratunkowych oraz ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego państw sąsiednich.

Przepis § 10 określa sposób realizacji zadań ARCC opisując chronologicznie czynności jakie powinny być wykonywane w ARCC w celu identyfikacji i analizy sygnałów niebezpieczeństwa wykrywanych przez satelitarne elementy Systemu Cospas-Sarsat, podjęcia skutecznych i zapewniających bezpieczeństwo załogom statków powietrznych działań poszukiwawczo-ratowniczych oraz udzielenia pomocy osobom poszkodowanym w wyniku zdarzenia lotniczego.

W § 11 zawarto regulacje odnoszące się do sposobu prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych i przesłanki decydujące o ich zakończeniu. Wskazano, że działania poszukiwawczo-ratownicze powinny przede wszystkim zmierzać do odnalezienia poszukiwanego statku powietrznego, zabezpieczenia miejsca zdarzenia lotniczego oraz udzielenia pomocy osobom poszkodowanym, w szczególności poprzez ich przekazanie jednostkom systemu ratownictwa medycznego. Przepis § 12 określa natomiast jakie dane są dostarczane dowódcom statków powietrznych skierowanych do działań w obszarze poszukiwania np. wskazanie na koloru i cech charakterystycznych poszukiwanego statku powietrznego ułatwia poszukiwanie, a informacje o warunkach meteorologicznych oraz statkach powietrznych w obszarze poszukiwania wpływają na bezpieczeństwo wykonywanego lotu.

W § 12 ust.2 przewidziano, że Prezes PAŻP i Minister Obrony Narodowej mogą w porozumieniu określić zasady zapewniania osłony meteorologicznej na potrzeby prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych, obejmujące w szczególności podział obowiązków w tym zakresie.

W § 13 określono, że współdziałanie w zakresie poszukiwania i ratownictwa będzie realizowane poprzez udział podmiotów współpracujących ze służbą ASAR za pośrednictwem ARCC w opracowaniu planu ASAR oraz w szkoleniach z zakresu poszukiwania i ratownictwa, zapewnienie wymiany informacji o statkach powietrznych będących w niebezpieczeństwie oraz zapewnienie wykonywania poleceń wydawanych przez osoby obsługujące ARCC przez dowódców statków powietrznych wykonujących działania w obszarze poszukiwania.

Projektowane rozporządzenie pozytywnie wpłynie na sposób prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych, gdyż wskazuje jak powinna być zorganizowana służba ASAR, rozpisuje jej zadania i kompetencje podmiotów przewidziane w ustawie – Prawo lotnicze. Jednocześnie proponowane regulacje zapewnią pełną zgodność z normami i zalecanymi metodami postępowania zawartymi w Załączniku 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz realizację zaleceń Rady Programu Cospas-Sarsat, które zgodnie z Notą o przystąpieniu Rzeczypospolitej Polskiej do Programu Międzynarodowego COSPAS-

SARSAT jako państwo użytkownik, podpisaną w Warszawie dnia 31 maja 2005 roku (Monitor Polski z 2006 r. Nr 13, poz. 171) - powinny być stosowane.

Projektowane rozporządzenie wprowadza 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 2011 r. Nr 197, poz. 1172).

Projektowane rozporządzenie nie jest objęte prawem Unii Europejskiej.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej. Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
- 2) Minister Obrony Narodowej;
- 3) Minister Spraw Wewnętrznych;
- 4) Minister Zdrowia;
- 5) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 6) Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa;
- 7) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 8) Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 9) Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe;
- 10) Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe.

Regulacje określone w projektowanym rozporządzeniu nie będą miały wpływu na relacje urząd – obywatel, gdyż dotyczą one zasadniczo instytucji i podmiotów publicznych.

### Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został skonsultowany z następującymi podmiotami:

1. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
2. Tatrzańskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Piłsudskiego 63a, 34-500 Zakopane;
3. Górskie Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Piłsudskiego 65, 34-500 Zakopane;
4. Samodzielny Publiczny Zakład Opieki Zdrowotnej Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
5. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe "HELISECO" Sp. z o. o., Al. Lotników Polskich 1, 21-045 Świdnik;
6. Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa, ul. Hryniewickiego 10, 81-340 Gdynia, skr. pocz. 375;
7. Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy, ul. Podleśna 61, 01-673 Warszawa;
8. IBCOL Polska Sp. z o. o., ul. Łowicka 35, 02-502 Warszawa;
9. Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
10. Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/4, 00-924 Warszawa;
11. Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
12. Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
13. Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;



14. Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
15. Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa.

W ramach konsultacji społecznych uwagi do projektu zgłosili: PAŻP, LPR, IBCOL Polska Sp. z o.o. oraz p. W. Królikowski. Część propozycji została uwzględniona w nowej wersji projektu, zaś w odniesieniu do propozycji nieprzyjętych ustosunkowano się w załączonym do projektu zestawieniu uwag.

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

Kwestia zapewnienia i wykonywania służby ASAR, jako obowiązku państwa wynikającego z wymogów Załącznika 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, oraz obowiązek opracowania planu ASAR zostały rozstrzygnięte na poziomie ustawy Prawo lotnicze. Przedmiotowe rozporządzenie jest tylko aktem wykonawczym, który samodzielnie nie generuje dodatkowych kosztów i nie wpływa na dochody i wydatki budżetu i sektora publicznego. W związku z powyższym, projekt rozporządzenia nie nakłada na żadne z ministerstw nowych obowiązków związanych z zapewnieniem służby ASAR i nie wymaga tworzenia nowych jednostek, czy też podejmowania nowych inwestycji i działań w zakresie większym niż jest to prowadzone w aktualnym stanie prawnym. Regulacje określone w projekcie rozporządzenia porządkują jedynie zasady operacyjnego użycia jednostek będących obecnie w dyspozycji Ministerstwa Obrony Narodowej (wykazane w AIP Polska GEN 3.6 funkcjonujące na podstawie Instrukcji Ratownictwa Lotniczego w Obszarze Lądowym RP - WLOP 390/2008), Ministerstwa Spraw Wewnętrznych (statki powietrzne Policji i Straży Granicznej wykonujące zadania określone w ustawach i rozporządzeniach regulujących ich organizację i zasady funkcjonowania) oraz Ministerstwa Zdrowia (statki powietrzne SPZOZ Lotniczego Pogotowia Ratunkowego działające na podstawie ustawy z dnia 8 września 2006 r. o Państwowym Ratownictwie Medycznym (Dz. U. Nr 191, poz. 1410, z późn. zm.)) i aktualnie wykorzystywanych do zapewnienia służby ASAR w FIR Warszawa.

Całość kosztów związanych z zapewnieniem funkcjonowania jednostek określonych w art. 140a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze, opracowaniem planu ASAR oraz współpracą z podmiotami, o których mowa w art. 140d ust. 1, w tym koszty wynagrodzeń załóg statków powietrznych skierowanych do działań poszukiwawczo-ratowniczych, będą finansowane ze środków przyznanych na funkcjonowanie odpowiednio: Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, Ministerstwa Obrony Narodowej, Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, Ministerstwa Zdrowia oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, które w swoich budżetach planują odpowiednie kwoty. Coroczne opracowywanie Planu ASAR będzie wymagało długotrwałych uzgodnień pomiędzy przedstawicielami wymienionych powyżej zainteresowanych podmiotów.

Należy zauważyć, iż zgodnie z art. 141 ustawy o finansach publicznych Rada Ministrów uchwala projekt ustawy budżetowej do dnia 30 września roku poprzedzającego rok budżetowy. Na etapie prac nad opracowaniem materiałów do projektu ustawy budżetowej dysponenci części budżetowych zaplanują odpowiednie środki na funkcjonowanie służby ASAR w ramach środków im przysługujących.

**Wpływ regulacji na rynek pracy**

Projekt rozporządzenia nie wpływa na rynek pracy.

**Wpływ regulacji 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.

**Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny**

Rozporządzenie nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.