

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 2018 r.

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

Na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089 oraz z 2018 r. poz. 138 i 650) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

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

§ 2. Użyte w rozporządzeniu skróty i określenia oznaczają:

- 1) ADIZ – (Air Defense Identification Zone) strefę identyfikacji obrony powietrznej;
- 2) AIR POLICING – szczególny rodzaj działań w czasie pokoju i kryzysu, realizowanych przez załogi statków powietrznych sił dyżurnych Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO) w celu zapewnienia nienaruszalności przestrzeni powietrznej NATO, ochrony ludności i sił zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielania pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie;
- 3) ALFA SCRAMBLE – hasło do startu statków powietrznych przechwytyjących, stosowane w celu wykonania zadania bojowego, w ramach misji AIR POLICING systemu obrony powietrznej;

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

- 4) AMC Polska – (Airspace Management Cell) komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną będącą cywilno–wojskową komórką odpowiedzialną za zarządzanie i alokację elastycznych elementów struktury polskiej przestrzeni powietrznej, działającą w ramach Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- 5) ARP – (Aerodrome Reference Point) punkt odniesienia lotniska;
- 6) ATC – (Air Traffic Control) kontrolę ruchu lotniczego polegającą na zapewnieniu służby kontroli lotniska, zbliżania i obszaru;
- 7) ATFM – (Air Traffic Flow Management) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 9 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23, z późn. zm.²⁾);
- 8) ATFMX – (Air Traffic Flow Management Exempted) status lotu statku powietrznego wykonującego lot, dla którego wyjątek od stosowania środków ATFM zatwierdziła instytucja zapewniająca służby kontroli ruchu lotniczego;
- 9) ATM – (Air Traffic Management) zarządzanie ruchem lotniczym – ogół działań polegających na zapewnianiu służb ruchu lotniczego, zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i przestrzenią powietrzną;
- 10) ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) strefę ruchu lotniskowego;
- 11) ATS – (Air Traffic Services) służby ruchu lotniczego, o których mowa w art. 2 pkt 32 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.³⁾), zwane dalej „rozporządzeniem SERA”;
- 12) AUP – (Airspace Use Plan) plan użytkowania przestrzeni powietrznej o statusie NOTAM wydawany przez AMC Polska;
- 13) AWY – (Airway) stałą drogę lotniczą;

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

³⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 196 z 21.07.2016, str. 3.

- 14) CBA – (Cross Border Area) rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymagania operacyjne;
- 15) CDR – (Conditional Route) warunkową drogę lotniczą, która może być zaplanowana i wykorzystywana 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;
- 16) CTA – (Control Area) obszar kontrolowany;
- 17) CTR – (Control Zone) strefę kontrolowaną lotniska;
- 18) D – (Danger Area) strefę niebezpieczną, o której mowa w art. 2 pkt 65 rozporządzenia SERA;
- 19) elastyczne elementy struktury przestrzeni powietrznej – czasowo rezerwowane określone części przestrzeni powietrznej do wyłącznego lub szczególnego użytku przez określonych użytkowników;
- 20) FFR – (Firefighter Rescue) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu zwalczania pożarów, zgłaszany przez organy właściwe w zakresie zwalczania pożarów;
- 21) FIR – (Flight Information Region) rejon informacji powietrznej, o którym mowa w art. 2 pkt 23 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;
- 22) FL – (Flight Level) poziom lotu, o którym mowa w art. 2 pkt 78 rozporządzenia SERA;
- 23) GARDA – hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej;
- 24) HOSP – (Hospital) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu niesienia pomocy medycznej, zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne;
- 25) HUM – (Humanitarian) status lotu statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej;
- 26) ICAO – Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 27) Instytucja – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej – instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego;
- 28) MATZ – (Military ATZ) strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;

- 29) MEDEVAC – (Medical evacuation) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu ewakuacji medycznej w sytuacjach zagrożenia życia;
- 30) MCTR – (Military CTR) strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 31) MRT – (Military Route) trasę lotnictwa wojskowego;
- 32) MTMA – (Military TMA) rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych;
- 33) NOTAM – (Notice To Airmen) wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą 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;
- 34) operator – każdy podmiot, w tym osobę fizyczną, zajmujący się eksploatacją statku powietrznego lub oferujący swoje usługi w tym zakresie;
- 35) P – (Prohibited Area) strefę zakazaną, o której mowa w art. 2 pkt 103 rozporządzenia SERA;
- 36) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 37) R – (Restricted Area) strefę ograniczoną, o której mowa w art. 2 pkt 111 rozporządzenia SERA;
- 38) RMZ – (Radio Mandatory Zone) strefę obowiązkowej łączności radiowej, o której mowa w art. 2 pkt 106 rozporządzenia SERA;
- 39) RVSM – (Reduced Vertical Separation Minimum) zredukowane minimum separacji pionowej;
- 40) SAR – (Search and Rescue) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w akcji poszukiwawczo-ratowniczej;
- 41) SSRL SZ RP – wojskowy organ zarządzania ruchem lotniczym – Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 42) STATE – status lotu państwowych i cywilnych statków powietrznych w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej;
- 43) TFR – (TSA or TRA Feeding Route) trasę lotniczą umożliwiającą lot do TSA albo TRA oraz przelot między tymi strefami;
- 44) TMA – (Terminal Control Area) rejon kontrolowany lotnisk(a);
- 45) TMZ – (Transponder Mandatory Zone) strefę obowiązkowego używania transpondera, o której mowa w art. 2 pkt 136 rozporządzenia SERA;

- 46) TRA – (Temporary Reserved Area) strefę czasowo rezerwowaną;
- 47) TSA – (Temporary Segregated Area) strefę czasowo wydzieloną;
- 48) UTC – (Coordinated Universal Time) uniwersalny czas skoordynowany;
- 49) UUP – (Updated Airspace Use Plan) zaktualizowany AUP o statusie NOTAM, wydawany przez AMC Polska w dniu operacji w celu aktualizacji informacji zawartych w AUP;
- 50) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 51) użytkownik – podmiot uprawniony do zamawiania i korzystania z MRT, TSA, TRA, CBA, TFR lub poszczególnych ich segmentów oraz podmiot kierujący operacjami lotniczymi w zarezerwowanej części przestrzeni.

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

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

- 1) 54°27'28,03"N 019°38'24,05"E – miejsce styku polsko–rosyjskiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego,
- 2) 54°36'14,03"N 019°24'15,02"E,
- 3) 55°51'00"N 017°33'00"E,
- 4) 54°55'00"N 015°52'00"E,
- 5) 54°55'00,00"N 015°08'07,00"E – od tego punktu łuk koła o promieniu 30 km zakreślonego z ARP Röne (55°04'04"N 014°44'48"E) do punktu określonego w pkt 6,
- 6) 54°55'00"N 014°21'27"E,
- 7) 54°07'38"N 014°15'17"E,
- 8) 54°07'34"N 014°12'05"E,
- 9) 53°59'16"N 014°14'32"E,
- 10) 53°55'40"N 014°13'34"E – miejsce styku polsko–niemieckiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego

– dalej wzdłuż linii stanowiącej lądową granicę państwową Rzeczypospolitej Polskiej.

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

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

Rozdział 2

Struktura przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej

§ 4. 1. W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej stanowiącej część przestrzeni, w której wszystkim statkom powietrznym zapewnia się służbę ATC, zgodnie z klasyfikacją ICAO, wchodzi:

- 1) CTA obejmujący:
 - a) TMA oraz MTMA – ustanawiane zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk,
 - b) AWY,
 - c) CDR,
 - d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od poziomu FL 095 do poziomu FL 660, z wyjątkiem rejonów i stref, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 4;
- 2) CTR oraz MCTR – zabezpieczające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;
- 3) TRA 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 Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska);
- 2) kategoria druga (CDR 2) – warunkowa droga lotnicza kategorii drugiej możliwa do planowania w okresach podanych w AUP;
- 3) kategoria trzecia (CDR 3) – warunkowa droga lotnicza kategorii trzeciej niemożliwa do planowania, która może być wykorzystywana tylko według instrukcji organów kontroli ruchu lotniczego.

3. Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych przydziela Instytucja.

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

5. W przypadku zawieszenia lub zakończenia zapewniania służb ATC w TMA lub MTMA albo w CTR lub MCTR, rejon ten albo ta strefa ulega likwidacji, a jej przestrzeń przyjmuje klasę przestrzeni powietrznej odpowiednią do zapewnianej ATS.

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

- 1) przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej inna niż określona w § 4 ust. 1;
- 2) ATZ stanowiąca przestrzeń powietrzną nad cywilnym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;
- 3) MATZ stanowiąca przestrzeń powietrzną nad wojskowym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie została ona sklasyfikowana;
- 4) TSA, TRA, TFR, MRT oraz CBA – dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane.

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

3. Dopuszcza się utworzenie ATZ lub MATZ w geograficznych granicach odpowiedniej CTR lub MCTR, w której zawieszono lub zakończono zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego. Przepis ust. 2 stosuje się.

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

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

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

§ 7. W przestrzeni powietrznej FIR Warszawa R, D, P i ADIZ wydziela się z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy.

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

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

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

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

2. CBA, funkcjonujący na zasadach TSA albo TRA, ustanawia się w celu:

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

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

4. Przestrzeni powietrznej w TFR, TSA, TRA i CBA nadaje się klasy odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

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

6. TFR jest ustanawiana w celu wykonania przelotu między TSA lub TRA.

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

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

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

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

3. Przestrzeni powietrznej w MRT nadaje się klasy odpowiednie dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

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

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

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

2. Zaakceptowane przez Prezesa Urzędu minimalne wysokości bezwzględne lotu są publikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska).

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

§ 14. 1. Instytucja konsultuje, w terminie przez nią określonym, projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, z właściwymi użytkownikami, o których mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 41, z późn. zm.⁴⁾), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 551/2004”, w tym z SSRL SZ RP.

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

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

3. Projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, uwzględniają potrzeby i stopień skomplikowania ruchu lotniczego, plany skuteczności działania na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz informacje na temat mających wpływ na bezpieczeństwo planowanych zmian w systemach funkcjonalnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 128b ust. 4 ustawy.

4. W przypadku stwierdzenia, że projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, nie uwzględniają przesłanek lub nie zawierają informacji, o których mowa w ust. 3, lub nie zostały skonsultowane zgodnie z ust. 1 i 2, Prezes Urzędu zwraca je do Instytucji w celu usunięcia stwierdzonych uchybień lub przeprowadzenia ponownych konsultacji.

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

Rozdział 3

Korzystanie z przestrzeni powietrznej

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

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

3. Korzystanie z TSA, TRA, CBA, MRT lub TFR wymaga uprzedniego zgłoszenia rezerwacji do AMC Polska w sposób określony w § 19.

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

5. Korzystanie z ATZ i MATZ przez użytkowników innych niż główny użytkownik ATZ lub MATZ jest możliwe po uzgodnieniu z głównym użytkownikiem ATZ lub MATZ.

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

7. Hasło GARDA jest wpisywane do planu lotu lub zgłaszane organom ATS drogą radiową.

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

2. Podejmowanie działań niebezpiecznych dla lotów cywilnych statków powietrznych w strefie D wymaga uprzedniej rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska w sposób określony w § 19.

§ 18. 1. Korzystanie z TSA lub segmentów tej strefy jest możliwe wyłącznie przez jednego użytkownika w określonym czasie i przedziale wysokości, a przelot statku powietrznego niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano strefę, nie jest możliwy.

2. Korzystanie z TRA lub segmentów tej strefy wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska w sposób określony w § 19.

3. Przelot przez TRA lub jej segmenty statku powietrznego niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano TRA, jest możliwy po uzyskaniu:

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

4. Za bezpieczeństwo lotów wykonywanych w TSA, TRA, CBA, TFR oraz MRT odpowiada użytkownik.

5. Przelot statku powietrznego niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano MRT lub TFR, nie jest możliwy.

§ 19. 1. Korzystanie z elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej następuje po złożeniu zamówienia do AMC Polska, nie później niż do godziny 10⁰⁰ UTC dnia roboczego poprzedzającego dzień planowanej aktywności.

2. Zamówienie, o którym mowa w ust. 1, mogą składać następujący użytkownicy:

- 1) organy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wskazane przez SSRL SZ RP;
- 2) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szef Agencji Wywiadu, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej, Komendant Główny Policji, Komendanta Służby Ochrony Państwa, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej;

- 3) stowarzyszenia, których przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego;
- 4) ośrodki lub organizacje szkolenia lotniczego;
- 5) zarządzający lotniskami lub zakładający lądowiska;
- 6) podmioty projektujące lub produkujące wyroby lotnicze;
- 7) inne niż wymienione w pkt 4–6 podmioty, prowadzące lotniczą działalność gospodarczą.

3. Prezes Urzędu publikuje w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w drodze obwieszczenia, wykaz użytkowników, o których mowa w ust. 2 pkt 3–7, wraz z informacjami o adresie i stronie internetowej tych podmiotów, jeżeli ją posiadają.

4. Wydłużenie czasu korzystania z ATZ i MATZ w stosunku do czasu opublikowanego w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska) jest możliwe na podstawie zamówienia składanego przez zarządzającego lotniskiem, w trybie określonym w ust. 1.

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

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

7. W przypadku braku zezwolenia, po upływie czasu opublikowanym w AUP lub UUP, strefę, rejon albo trasę uważa się za nieaktywne, a przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę przestrzeni odpowiednią do zapewnianej ATS.

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

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

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

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

12. 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 powietrznej.

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

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

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

16. Jednoczesne korzystanie z tych samych segmentów TSA, TRA, CBA lub innych stref wzajemnie kolidujących, przez różnych użytkowników jest możliwe na zasadach określonych przez AMC Polska, pod warunkiem wskazania przez użytkowników jednego podmiotu bezpośrednio kierującego działaniami w zamawianych segmentach.

§ 20. 1. W przypadku otrzymania zamówień na korzystanie z segmentów lub stref, o których mowa w § 19 ust. 16, na ten sam czas i przedział wysokości, AMC Polska, uwzględniając priorytety strategicznego zarządzania przestrzenią powietrzną oraz po zasięgnięciu opinii zainteresowanych użytkowników tej przestrzeni, ustala kolejność korzystania z danego elementu struktury przestrzeni powietrznej lub jego segmentu.

2. Aktywacja i dezaktywacja segmentów lub stref, o których mowa w § 19 ust. 16, jest dokonywana na podstawie informacji od podmiotu bezpośrednio kierującego działaniami.

3. Użytkownik w dniu prowadzenia działań jest obowiązany do:

- 1) korzystania z przestrzeni powietrznej zgodnie z rezerwacją przestrzeni ujętą w AUP lub UUP;
- 2) natychmiastowego zgłaszania do AMC Polska rzeczywistego czasu rozpoczęcia i zakończenia wszystkich działań w zarezerwowanych strefach, rejonach i trasach oraz

przerw w korzystaniu z zarezerwowanej przestrzeni powietrznej wynoszących co najmniej 1 godzinę;

- 3) zgłaszania potwierżeń o planowanych działaniach 30 minut przed czasem aktywności stref, rejonów lub tras, zgodnym z AUP lub UUP;
- 4) natychmiastowego odwoływania niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej.

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

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

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

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

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

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

Rozdział 4

Korzystanie z przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem

§ 23. 1. W FIR Warszawa zgłoszenie statusu lotu statku powietrznego Instytucji następuje zgodnie z procedurą opublikowaną w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska).

2. Określenie statusu wpisuje się do planu lotu.

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

- 1) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) Prezes Rady Ministrów,
- 3) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,
- 4) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej,

5) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w pkt 1–4, z państw obcych

– wykonywany w misji oficjalnej posiada status HEAD.

2. Status HEAD dla lotów polskich statków powietrznych nadaje Komendant Służby Ochrony Państwa, który informuje Instytucję o statkach powietrznych wykonujących lot o tym statusie.

3. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie statku powietrznego przekazują do Komendanta Służby Ochrony Państwa odpowiednie organy i podmioty nie później niż 1 dzień przed planowanym lotem.

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

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

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

3. Status FFR jest nadawany przez Dyżurnego Operacyjnego Stanowiska Kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej lub organ właściwy w zakresie krajowej koordynacji ratownictwa.

4. Status MEDEVAC jest nadawany przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 10 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 209 i 1566).

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

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

§ 29. W przypadku wykonywania lotu statkiem powietrznym według wskazań przyrządów (IFR) w strefie zintegrowanego systemu wstępnego przetwarzania planów lotu, o

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

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

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

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

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

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

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

§ 34. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

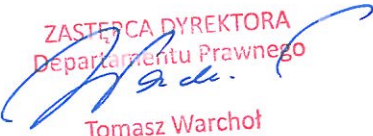
MINISTER SPRAW

WEWNĘTRZNYCH I

ADMINISTRACJI

MINISTER ŚRODOWISKA

**Za zgodność
pod względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym**

**ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego**

Tomasz Warchoń

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni, zwane dalej: „rozporządzeniem”, ma na celu dostosowanie krajowych przepisów prawnych do przepisów międzynarodowych, jak również usprawnienie procedowania z wnioskami o zmiany w strukturze przestrzeni powietrznej, w szczególności terminu wejścia w życie takich zmian, a także uporządkowanie zasad korzystania z tej przestrzeni (zamawianie, aktywacja i dezaktywacja).

Ponadto, w ostatnich latach ICAO zaktualizowała przepisy PANS-ATM (ICAO Doc 4444 – Zarządzanie ruchem lotniczym) w zakresie planu lotu, tj. zmieniono i poszerzono katalog specjalnych statusów lotu określanych poprzez wskaźnik STS/ w polu 18 formularza planu lotu. Proponowane rozporządzenie uwzględnia także zmiany wprowadzone ww. przepisami.

II. Zakres regulacji

Rozporządzenie w § 2 wprowadza definicje nowych statusów lotu (np. FFR, MEDEVAC), jak również dokonuje zmiany istniejących, jak np. ATFMX. Ponadto definicje, które są określone w innych przepisach, zarówno krajowych jak i UE, zawierają odpowiednie odesłanie do właściwych aktów prawnych, w celu zachowania spójności.

W § 3 dokonano poprawy współrzędnych geograficznych FIR Warszawa, w następstwie wystąpienia strony szwedzkiej. Rejony informacji powietrznej szwedzkie i FIR Warszawa graniczą ze sobą, a w związku z tym ich współrzędne geograficzne tej granicy muszą być jednakowe.

W rozdziale drugim (§ 4–15) określono elementy struktury przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej. W § 4–6 określono katalog elementów struktury przestrzeni powietrznej, a także przepis mówiący o tym, iż za opracowywanie projektów nowych elementów i zmian do nich odpowiedzialna jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Następnie podlegają one akceptacji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozporządzenie przewiduje również likwidację stref niebezpiecznych (D) nad morzem pełnym w formie TSA, które są ustanawiane na podstawie przepisów obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r. poz. 351). Obecnie funkcjonujące rozwiązanie nie znajduje podstaw w przepisach międzynarodowych ICAO i UE, jak również w aktach niższego rzędu,

jak wytyczne czy podręczniki (*guidance materials* lub *manuals/handbooks*).

W § 6 zagwarantowano możliwość wykonywania operacji bezzałogowym statkiem powietrznym w przestrzeni kontrolowanej, jaką jest CTR, z jednoczesnym zawieszeniem wymogów ATC dotyczących przestrzeni kontrolowanej. Rozwiązanie to wychodzi naprzeciw koncepcji opracowywanej przez PAŻP mającej na celu pogodzenie obecności bezzałogowych statków powietrznych, nie będących w pełni wyposażonymi jak statki powietrzne załogowe, w przestrzeni kontrolowanej. Proponowane rozwiązanie jest zgodne z koncepcją elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA).

W § 7 znajduje się odesłanie do odrębnych przepisów, wydawanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z którymi wydziela się strefy D, P, R i ADIZ w FIR Warszawa. Natomiast o warunkach użytkowania tych stref stanowi § 17.

W § 8 znajduje się odesłanie do przepisów pkt SERA.5005 oraz SERA.6001 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1), zgodnie z którymi dokonuje się klasyfikacji przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa. Analogicznie jak w przypadku elementów struktury powietrznej, propozycje składa do Prezesa ULC instytucja, a akceptuje Prezes ULC.

W § 9 i 10 określono cele, dla których ustanawia się strefy TSA/TRA oraz korytarze MRT oraz sposoby ustanawiania i akceptacji tych elementów struktury.

Zgodnie z § 11 AMC Polska jest zobowiązana do powiadamiania organów ATM państw sąsiadujących z FIR Warszawa o planowanym użytkowaniu przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego. Obowiązek ten wynika z zasad elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA).

Kolejnym elementem wymagającym przedłożenia przez PAŻP do akceptacji Prezesa ULC jest określanie minimalnych wysokości bezwzględnych dla poszczególnych odcinków tras ATS w FIR Warszawa przy wprowadzaniu zmian w strukturze tras ATS lub innych elementach struktury przestrzeni powietrznej (§ 12).

W § 13 określono sposób wprowadzania stref RMZ lub TMZ, które są przewidziane w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie

wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.).

W § 14 określono podmioty, z którymi należy konsultować projekty zmian w strukturze przestrzeni powietrznej. Co do zasady są nimi właściwi użytkownicy przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. W ramach wykonania przepisu UE, jako właściwą władzę wojskową wskazuje się Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W zakresie podmiotów cywilnych, z reguły będą to terytorialnie zainteresowane aerokluby czy stowarzyszenia lotnicze, każdorazowo określane przez Instytucję, jak np. Aeroklub Polski czy Aeroklub Ziemi Toruńskiej, jako organ odpowiedzialny za strategiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM-1). W procesie nadzoru nad bezpieczeństwem zmian w systemie funkcjonalnym ATM, Prezes ULC, na podstawie odrębnych obowiązujących przepisów, zachowuje prawo do wnioskowania o uzupełnienie dokumentacji zmiany, w tym przeprowadzenie dodatkowych konsultacji.

Wszystkie ww. zmiany w strukturze przestrzeni powietrznej oraz w klasyfikacji przestrzeni powietrznej podlegają publikacji w Dzienniku Urzędowym ULC (§ 15).

W rozdziale 3 określono szczegółowe warunki i sposób korzystania z przestrzeni powietrznej. W § 16 ust. 2, określono podstawę prawną do podpisywania porozumień pomiędzy właściwą władzą ATS, a podmiotem planującym wykonywanie lotów bezzałogowym statkiem powietrznym w wydzielonej z CTR do tego celu przestrzeni powietrznej. Proponowane rozwiązanie ma na celu wyjście naprzeciw potrzebom środowiska RPAS (loty komercyjne bezzałogowych statków powietrznych w otoczeniu lotnisk), a jednocześnie nie powoduje potrzeby zgłaszania odstępstw od Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., co byłoby wymagane w przypadku konieczności wprowadzania zmian dotyczących granic bocznych CTR – wymóg stanowi co najmniej 9,3 km (5 NM) od lotniska.

W § 16 ust. 5 określono zasady wlotu do stref, rejonów, tras oraz CTR/MCTR statków powietrznych wykonujących loty na specjalne hasło GARDA albo statków ze statusem lotu HOSP, SAR, FFR, lub MEDEVAC. Tego rodzaju loty są uzgadniane z organami ATS.

W § 18 został określony obowiązek rezerwacji działań w TRA/TSA w AMC Polska, która odpowiada za zarządzanie przestrzenią powietrzną na poziomie przedtaktycznym

i taktycznym. Za bezpieczeństwo wykonywania lotów w tych strefach odpowiedzialny jest wyłącznie użytkownik przestrzeni powietrznej. Proponowany przepis konkretnie wskazuje podmiot odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa lotów, a bardziej ogólne brzmienie przepisu zapewni m.in. pewną jego „stabilność” w kontekście ewentualnych zmian w strukturze Sił Zbrojnych RP.

W § 19 określono warunek korzystania z elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej oraz określono, jakim użytkownikom przysługuje uprawnienie do ich zamawiania. Przepis ten ma na celu uregulowanie zasad korzystania z przestrzeni powietrznej, w szczególności sytuacji, w których o korzystanie z elementów struktury przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa zgłaszają się podmioty zagraniczne, zarówno cywilne, jak i wojskowe. Należy zauważyć, że TSA/TRA są zbudowane z segmentów. Z różnych segmentów, ale tej samej strefy, mogą korzystać różni użytkownicy. Analogicznie z czasem korzystania. Jeden podmiot korzysta z segmentu np. A w godzinach 07.00-09.00, a drugi 10.00-12.00. Jest to fundamentalna zasada elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA).

W celu usprawnienia procesu elastycznego zarządzania przestrzenią powietrzną w projektowanym § 20 nadano AMC Polska uprawnienie do władczego rozstrzygania o korzystaniu z elastycznych elementów przestrzeni powietrznej w przypadkach kolidujących ze sobą zamówień na określone elementy przestrzeni powietrznej w określonym czasie. Proponowane rozwiązanie pozwala osiągnąć większą elastyczność rezerwacji struktur przestrzeni i umożliwia w szczególnych przypadkach dokonywanie ostatecznych rozstrzygnięć w dniu wykonywania operacji, a nie w przeddzień, kiedy proces negocjacyjny jest utrudniony czy wręcz niemożliwy.

W rozdziale 4 określono przepisy dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem (HEAD, HOSP, HUM, STATE, ATFMX, SAR, FFR, MEDEVAC). Przepisy te są zgodne z aktualnym wykazem statusów lotu określonym w ICAO Doc 4444 (PANS-ATM) oraz Eurocontrol IFPS Manual w przypadku dotychczasowego statusu PROTECTED, ze względu na fakt, iż dokument ICAO nie przewiduje takiego statusu. Rozwiązanie określone w IFPS Manual przewiduje wpis w polu 18 formularza planu lotu EUR/PROTECTED, co jest wystarczającą informacją dla służb ruchu lotniczego. Użycie dotychczasowego STS/PROTECTED doprowadziłoby do odrzucenia złożonego planu lotu, ze względu na to, iż system IFPS nie przewiduje takiego statusu. W rozdziale tym określono również podmioty uprawnione do nadawania takich statusów (Komendant SOP, Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego,

Dyżurny Operacyjny Stanowiska Kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej lub Rządowe Centrum Bezpieczeństwa).

W § 27 określono, że w przypadku wykonywania lotu o statusie HUM wymagającego zwolnienia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może otrzymać od Instytucji dla tego lotu status ATFMX po zgłoszeniu na minimum trzy godziny przed lotem. Określenie kryteriów czy warunków przyznania lub odmowy przez Instytucję statusu ATFMX na poziomie rozporządzenia w ocenie projektodawcy byłoby niezasadne, gdyż decyzja o przyznaniu lub odmowie statusu wynika z oceny bieżącej sytuacji w ramach prowadzonej akcji humanitarnej, która każdorazowo jest inna. Może to prowadzić do sytuacji, w której jedne statki powietrzne biorące udział w tej samej akcji humanitarnej, wykonując określone zadania, będą miały przyznany status ATFMX, a inne nie. Ze względu na różnorodność akcji ratowniczych konieczne jest przyjęcie rozwiązania zapewniającego elastyczność w podejmowaniu przez Instytucję decyzji w tym zakresie.

W § 28, podobnie jak w § 27, nie określono kryteriów czy warunków przyznania lub odmowy przez Instytucję statusu ATFMX dla lotu o statusie HOSP. Analogicznie jak w przypadku lotu o statusie HUM określenie kryteriów czy warunków przyznania lub odmowy przez Instytucję w treści rozporządzenia nie byłoby zasadne, gdyż wynika z oceny bieżącej sytuacji w ramach niesienia pomocy medycznej. Dynamicznie rozwijająca się sytuacja może wymagać szybkiego podejmowania decyzji w oparciu o informacje przekazywane przez służby medyczne.

W § 30 przewidziano wyłączenie z ograniczeń ATFM dla statków powietrznych wykonujących loty o statusie ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC i SAR, a w § 31 wprowadzono obowiązek dla PAŻP prowadzenia ewidencji takich lotów.

W rozdziale 5 w § 32 określono przepisy przejściowe zawierające sposób postępowania z projektami zmian w przestrzeni powietrznej, które zostały przedłożone do akceptacji Prezesa ULC przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem do ww. postępowań stosuje się przepisy dotychczasowe.

W § 34 określono, że rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Projektowane przepisy są w dużej mierze w praktyce obecnie stosowane, a zatem ich adresaci nie spotykają się z problemem konieczności pilnego dostosowania się do nich.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność sektora mikro, małych i średnich przedsiębiorstw.

Projektowana regulacja jest zgodna 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.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204, oraz z 2018 r. poz. 114 i 278), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.

| | |
|--|---|
| <p>Nazwa projektu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</p> <p>Mikołaj Wild – Sekretarz Stanu w MI</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu</p> <p>Pan Paweł Marszałek – p.o. Naczelnika Inspektoratu Certyfikacji i Nadzoru ATM/ANS Departamentu Żeglugi Powietrznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego (tel. 520 72 29);</p> <p>Anna M. Błażejczyk – główny specjalista w Departamencie Lotnictwa MliB (tel. 630 12 06)</p> | <p>Data sporządzenia 26.03.2018 r.</p> <p>Źródło: art. 121 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959, z późn. zm.).</p> <p>Nr w wykazie prac 49</p> |
|--|---|

OCENA SKUTKÓW REGULACJI

1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Celem wydania rozporządzenia jest dostosowanie krajowych przepisów prawnych do przepisów międzynarodowych w zakresie korzystania z przestrzeni powietrznej, statusów lotu, jak również poprawa procedowania z wnioskami o zmiany w strukturze przestrzeni powietrznej, w szczególności ujednoczenie terminu zgłaszania takich zmian z przepisami Załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Powyższe propozycje oparto na dotychczasowej praktyce stosowania przedmiotowych przepisów.

2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Wydanie nowego rozporządzenia i jednocześnie uchylenie dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r. poz. 351) przyniesie oczekiwany efekt, jakim jest osiągnięcie większej jasności i spójności przepisów.

3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak jest przepisów wspólnych powszechnie obowiązujących dla krajów Unii Europejskiej w przedmiotowym zakresie. Przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1) dają jedynie ogólną delegację państwom członkowskim do wydawania zezwoleń na loty w strefach zakazanych i ograniczonych, nie wspominając o strefach niebezpiecznych. Przy opracowywaniu przepisów posiłkowano się jednakże przepisami rangi wytycznych/specyfikacji lub podręczników (ASM Handbook, FUA Specification). W Europie różne organy i podmioty są upoważnione do ustanawiania stref niebezpiecznych i zakazanych, np.:

- w Anglii jest to Sekretarz Stanu w Departamencie Transportu. Jednakże dla ustanawiania tzw. *Temporary Danger Area* właściwym organem jest Emergency Controlling Authority, tj. organ odpowiedzialny za zarządzanie sytuacją w przestrzeni powietrznej w regionie, w którym na lądzie lub wodzie wystąpiło zdarzenie uzasadniające wprowadzenie ograniczeń ze względu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego,
- w Niemczech jest to Minister Transportu, Budownictwa i Rozwoju Miast.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

| Grupa | Wielkość | Źródło danych | Oddziaływanie |
|-----------------------------------|-----------|--------------------------|---|
| Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego | 1 podmiot | Dane własne organu (ULC) | Normatywne, bezpośrednie Prezes ULC będzie akceptował elementy struktury przestrzeni |

| | | | |
|---|---|---|--|
| | | | powietrznej, klasyfikację przestrzeni powietrznej oraz publikował ich zmiany w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. |
| Użytkownicy przestrzeni powietrznej cywilni i państwowi | Kilkanaście tysięcy | Dane własne organu (Rejestr Personelu Lotniczego ULC) | Normatywne, bezpośrednie. Wnioskowanie o wydzielenie struktur przestrzeni powietrznej. Konsultowanie zmian w przestrzeni powietrznej z Instytucją. Rezerwacja i korzystanie z wydzielonych struktur przestrzeni powietrznej. |
| Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego | 6: <ul style="list-style-type: none"> – PAŻP – Warmia i Mazury Sp. z o.o. – Lotnisko Mielec Sp. z o.o. – Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o. – Centrum Usług Logistycznych „Lotnisko Warszawa-Babice” – Port Lotniczy Radom S.A. | Dane własne organu (ULC) | Normatywne, bezpośrednie PAŻP - opracowywanie projektów nowych elementów i zmian do nich. Wszystkie instytucje – zapewnianie służb ruchu lotniczego w wydzielonych strukturach przestrzeni powietrznej. |
| Siły Powietrzne | 1 | Dane własne organu (ULC) | Normatywne, bezpośrednie Wnioskowanie o wydzielenie struktur przestrzeni powietrznej. Konsultowanie zmian w przestrzeni powietrznej z Instytucją. Rezerwacja i korzystanie z wydzielonych struktur przestrzeni powietrznej. |

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych, zgodnie z trybem przewidzianym w Regulaminie pracy Rady Ministrów, do następujących podmiotów:

- 1) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 2) Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, ul. Żwirki i Wigury 103, 00-912 Warszawa;
- 5) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 6) Związek Zawodowy Służby Informacji Powietrznej FIS, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 7) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 8) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 9) Forum Związków Zawodowych, ul. Smulikowskiego 6/8; 00-379 Warszawa;
- 10) NSZZ „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 11) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 12) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 13) Federacji Przedsiębiorców Polskich, ul. Śmiała 26, 01-523 Warszawa;
- 14) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
- 15) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z r.)

Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Łącznie (0-10)

Dochody ogółem

budżet państwa

JST

pozostałe jednostki (oddzielnie)

Wydatki ogółem

budżet państwa

JST

pozostałe jednostki (oddzielnie)

Saldo ogółem

budżet państwa

JST

pozostałe jednostki (oddzielnie)

Źródła finansowania

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

Brak wpływu na sektor finansów publicznych.

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki

Czas w latach od wejścia w życie zmian 0 1 2 3 5 10 Łącznie(0-10)

W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z r.)

duże przedsiębiorstwa
sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw
rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe

W ujęciu niepieniężnym

duże przedsiębiorstwa
sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw
rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe

Brak wpływu

Niemierzalne

Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń

8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE(szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).

 tak
 nie
 nie dotyczy

| | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne: |
| Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji. | <input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy |

9. Wpływ na rynek pracy

Projektowana regulacja nie ma wpływu na rynek pracy.

10. Wpływ na pozostałe obszary

| | | |
|--|--|---|
| <input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: | <input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe | <input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie |
|--|--|---|

| | |
|------------------|--|
| Omówienie wpływu | |
|------------------|--|

11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego

12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?

Planowany efekt zostanie osiągnięty po wejściu w życie przepisów projektu. Brak konieczności określenia mierników.

13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)

Nie dotyczy.