

4

ROZPORZĄDZENIE MINISTRÓW KOMUNIKACJI I OBRONY NARODOWEJ

z dnia 19 grudnia 1964 r.

w sprawie zasad ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych.

podstawie art. 44 ust. 3 ustawy z dnia 31 maja
— Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) zarządza
następuje:

Rozdział 1.

sady wyznaczania części polskiej przestrzeni powietrznej
i lotnisk dla ruchu cywilnych statków powietrznych.

§ 1. Ustala się rejon informacji powietrznej, w którym
alają polskie organy ruchu lotniczego, wykonujące służ-
informacji powietrznej i służbę alarmową. Rejon infor-
cji powietrznej obejmuje przestrzeń powietrzną:

- 1) nad polskim obszarem lądowym, wodami wewnętrznymi
i morzem terytorialnym, sięgającą od powierzchni lądu
lub wody do wysokości 12.000 m, mierzonej wysoko-
ściomierzem barometrycznym ustawionym na wartość
ciśnienia atmosferycznego 760 milimetrów słupka rtęci
(1.013,2 milibara), oraz
 - 2) nad obcym terytorium i wodami morza pełnego, w któ-
rej na podstawie umów międzynarodowych działają pol-
skie organy ruchu lotniczego.
- § 2. W rejonie informacji powietrznej wyznacza się:
- 1) przestrzeń powietrzne kontrolowane, a mianowicie:
 - a) drogi lotnicze,

- b) rejony kontrolowane lotnisk,
c) strefy kontrolowane lotnisk;
- 2) przestrzenie powietrzne nadzorowane, a mianowicie rejony nadzorowane lotnisk dla których nie wyznaczono stref (rejonów) kontrolowanych.

§ 3. 1. W przestrzeniach powietrznych kontrolowanych:

- 1) dolna granica drogi lotniczej powinna przebiegać na wysokości nie mniejszej niż 900 m, a górna granica nie większej niż 12.000 m, mierzonej w sposób ustalony w § 1 pkt 1,
- 2) szerokość drogi lotniczej w zasadzie nie powinna być mniejsza od 20 km — dla dróg lotniczych międzynarodowych i 10 km — dla dróg lotniczych krajowych,
- 3) ilość zmian kierunku drogi lotniczej powinna być możliwie najmniejsza; jeżeli to jest możliwe, zmiana kierunku nie powinna przekroczyć kąta 30°, a długości odcinków prostych nie powinny być mniejsze niż 150 km,
- 4) rejon kontrolowany lotniska powinien być tak wyznaczony, aby w jego granicach mieściły się tory lotów statków powietrznych, wykonujących procedury oczekiwania, podchodzenia do lądowania, procedury po nieudanym podjeździe do lądowania oraz procedury związane ze startem i odlotem,
- 5) strefa kontrolowana lotniska powinna być tak wyznaczona, aby w jej granicach mieściły się tory lotów statków powietrznych wykonujących manewry związane ze startem i lądowaniem na tym lotnisku; jeżeli dla danego lotniska wyznacza się strefę kontrolowaną bez wyznaczenia rejonu kontrolowanego dla tego lotniska, rozmiary tej strefy powinny być odpowiednio zwiększone,
- 6) strefa kontrolowana lotniska powinna sięgać od powierzchni lądu lub wody do wysokości nie mniejszej niż dolna granica rejonu kontrolowanego lotniska; jeżeli nad strefą kontrolowaną lotniska nie wyznaczono rejonu kontrolowanego lotniska, górna granica tej strefy nie powinna znajdować się niżej niż dolna granica dróg lotniczych nad nią przebiegających,
- 7) dolna granica rejonu kontrolowanego lotniska powinna przebiegać na wysokości nie mniejszej niż 300 m nad powierzchnią lądu lub wody, a górna — nie większej niż 12.000 m, mierzonej w sposób ustalony w § 1 pkt 1.

2. Rejon nadzorowany lotniska wyznacza się w sposób zapewniający przestrzeń niezbędną dla lotów wykonywanych nad lotniskiem i w strefach przylotniskowych (strefy pilotażu, lotów według wskazań przyrządów, lotów koszących itp.).

§ 4. 1. Granice przestrzeni powietrznych określonych w § 1 oraz w § 2 pkt 1 wyznacza Minister Komunikacji w uzgodnieniu z Ministrem Obrony Narodowej; granice przestrzeni powietrznej określonej w § 1 pkt 2 wyznacza się zgodnie z umowami międzynarodowymi, których Polska jest stroną.

2. Granice przestrzeni powietrznych określonych w § 2 pkt 2 wyznacza na wniosek użytkownika lotniska Dowództwo Wojsk Obrony Powietrznej Kraju, zwane dalej DWOPK, w porozumieniu z właściwym cywilnym organem ruchu lotniczego.

§ 5. 1. Szczegółowe rozmieszczenie z wymiarami przestrzeni powietrznych kontrolowanych ogłasza się w publikacjach zawierających informacje lotnicze, wydawanych przez Ministerstwo Komunikacji.

2. Szczegółowe rozmieszczenie i wymiary rejonów nadzorowanych lotnisk Ministerstwo Komunikacji podaje, zależnie od potrzeb, do wiadomości zainteresowanych użytkowników statków powietrznych, załóg lotniczych i organów ruchu lotniczego lub ogłasza w publikacjach zawierających informacje lotnicze.

§ 6. 1. Lotnisko lub lądowisko uważa się za wyznaczone dla ruchu cywilnych statków powietrznych, jeżeli:

- 1) dla lotniska cywilnego zostało wydane świadectwo rejestracji lotniska,
- 2) dla lotniska wojskowego, przewidzianego do stałego lub okresowego użytkowania przez cywilne statki powietrzne, organ wojskowy upoważniony przez Ministra Obrony Narodowej oraz organ upoważniony przez Ministra Komunikacji wydały zezwolenie na takie użytkowanie,
- 3) dla lotniska wojskowego, przewidzianego do doraźnego użytkowania (lotnisko zapasowe, wykonanie jednego lotu lub jednorazowo kilku lotów) przez cywilne statki powietrzne, organy wymienione w pkt 2 wydały zezwolenie na takie użytkowanie,
- 4) dla lądowiska stałego zostało wydane potwierdzenie zgłoszenia tego lądowiska do ewidencji,
- 5) dla lądowiska innego niż określone w pkt 4 została wydana instrukcja użytkowania tego lądowiska.

2. Lotniska, na których mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych wykonujących loty międzynarodowe, określa się w trybie przewidzianym w art. 53 Prawa lotniczego.

Rozdział 2.

Zasady ruchu lotniczego statków powietrznych w przestrzeniach kontrolowanych i w rejonach nadzorowanych lotnisk.

§ 7. 1. Kierowanie ruchem wszystkich statków powietrznych oraz kontrolę tego ruchu w rejonach i strefach kontrolowanych lotnisk cywilnych wykonują cywilne organy ruchu lotniczego.

2. Jeżeli granice rejonu kontrolowanego lotniska cywilnego obejmują także strefy sąsiadujących lotnisk wojskowych, Ministrowie Komunikacji i Obrony Narodowej powołują w razie potrzeby cywilno-wojskowy organ kontroli ruchu lotniczego.

3. W strefach kontrolowanych lotnisk cywilnych współużytkowanych stale przez lotnictwo wojskowe działają cywilne organy kontroli ruchu lotniczego; na lotniskach wojskowych dopuszczonych do stałego współużytkowania przez lotnictwo cywilne działają wojskowe organy ruchu lotniczego.

4. Kierowanie ruchem wszystkich statków powietrznych oraz kontrolę tego ruchu na drogach lotniczych, z wyjątkiem wypadków wymienionych w ust. 5, wykonują cywilne organy ruchu lotniczego.

5. Ruchem wojskowych statków powietrznych korzystających z przestrzeni dróg lotniczych, a nie wykonujących lotu pod kontrolą cywilnego organu ruchu lotniczego, kieruje wojskowy organ ruchu lotniczego z zachowaniem przepisów określonych w § 8 i § 9.

6. Cywilny organ ruchu lotniczego sprawuje kontrolę i zabezpiecza ruch statków powietrznych, o których został zawiadomiony właściwym planem lotu. Dowódcy statków powietrznych obowiązani są ściśle przestrzegać poleceń i zakazów cywilnych organów ruchu lotniczego.

7. Ruchem lotniczym w rejonach nadzorowanych lotnisk kierują kierownicy lotów wyznaczeni przez zarządzającego lotniskiem, a koordynację lotów, których trasy wybiegają poza granice rejonu nadzorowanego lotniska, z ruchem wojskowych statków powietrznych zapewniają właściwe cywilne organy ruchu lotniczego.

§ 8. 1. Separację pionową na drogach lotniczych między statkami powietrznymi podlegającymi kierownictwu cywilnych organów ruchu lotniczego a statkami powietrznymi podlegającymi kierownictwu wojskowych organów ruchu lotniczego zapewnia się przez:

- 1) uzgodnienie między tymi organami możliwie najwcześniej, jednak nie później niż na 10 minut przed wlotem na drogę lotniczą, poziomu lotu przebiegającego powyżej poziomu 4.500 m, który będzie zajęty przez statek po-

wietrzny wykonujący lot pod kontrolą cywilnego organu ruchu lotniczego, jak również przez uzgodnienie zmian wysokości związanych z osiągnięciem lub opuszczeniem tego poziomu,

- 2) informowanie przez cywilny organ ruchu lotniczego wojskowego organu ruchu lotniczego o poziomach lotu przebiegających poniżej poziomu 4.500 m, z poziomem lotu 4.500 m włącznie, które zostały zajęte przez statki powietrzne odbywające lot pod kontrolą cywilnego organu ruchu lotniczego,
- 3) przydzielanie przez wojskowy organ ruchu lotniczego statkom powietrznym wojskowym, podlegającym kierownictwu tego organu, wolnych poziomów lotów na drogach lotniczych dla wykonywania lotu po tej drodze lotniczej lub dokonania jej przecięcia przez wojskowy statek powietrzny, z równoczesnym zapewnieniem separacji pionowej:
 - a) co najmniej 300 m, jeżeli wysokość lotu jest mniejsza niż 6.000 m,
 - b) co najmniej 1.000 m, jeżeli wysokość lotu jest równa lub większa niż 6.000 m.

2. Uzgodnienia poziomów lotów i zmian wysokości określonych w ust. 1 pkt 1 dokonuje się na podstawie aktualnych planów lotu.

3. Przydzielenie poziomów i wysokości nie uzgodnionych, jak również wykorzystanie dla lotów przestrzeni kontrolowanych niezgodnie z warunkami otrzymanych zezwoleń, jest zabronione, chyba że statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo.

4. Wojskowy organ ruchu lotniczego przy dokonywaniu uzgodnień określonych w ust. 1 pkt 1 obowiązany jest zapewnić pierwszeństwo ruchu cywilnym statkom powietrznym wykonującym przelot według planowanego rozkładu lotów.

§ 9. 1. Statki powietrzne nie utrzymujące łączności radiowej z cywilnym lub wojskowym organem ruchu lotniczego, jeżeli lot nie może być wykonany poniżej dolnej granicy drogi lotniczej, mogą przecinać te drogi lotnicze tylko na wysokościach mniejszych niż 4.500 m i tylko w dzień przy widzialności poziomej w locie nie mniejszej niż 5 kilometrów oraz w odległości od chmur nie mniejszej niż 5 km w poziomie i 300 m w pionie.

2. W innych okolicznościach niż określono w ust. 1 przecięcie drogi lotniczej może być dokonane tylko przez wojskowe statki powietrzne zgodnie z zezwoleniem wojskowego organu ruchu lotniczego.

3. W czasie przecinania drogi lotniczej statek powietrzny powinien lecieć na stałej wysokości po prostej tworzącej z osią drogi lotniczej kąt zbliżony jak najbardziej do kąta prostego, a dowódca tego statku prowadzić wzmożoną obserwację w celu wykrycia i zapobieżenia możliwości zderzenia ze statkiem powietrznym odbywającym lot na drodze lotniczej.

4. Wysokości określone w § 8 i w ust. 1—3 mierzone są w sposób ustalony w § 1 pkt 1.

§ 10. Loty statków powietrznych, które nie mogą utrzymywać łączności radiowej z organami ruchu lotniczego, działającymi w rejonach i strefach kontrolowanych lotnisk 7 ust. 1—3), mogą być wykonywane jedynie za zezwoleniem tych organów i zgodnie z warunkami ustalonymi w tym zezwoleniu.

§ 11. Loty na cywilnych lotniskach (ładowiskach) powinny być wykonywane zgodnie z instrukcją użytkownika danego lotniska (ładowiska). Instrukcje użytkownika lotnisk nadzorowanych wymagają uprzedniego ich uzgodnienia z DWOPK, natomiast instrukcje użytkownika lotnisk kontrolowanych powinny być podane do wiadomości DWOPK.

Rozdział 3.

Warunki wykonywania lotów przez cywilne statki powietrzne poza przestrzeniami wyznaczonymi dla ruchu tych statków powietrznych.

§ 12. 1. Lot cywilnego statku powietrznego poza przestrzeniami powietrznymi określonymi w § 2 może być wykonany tylko za zezwoleniem wojskowego organu ruchu lotniczego i zgodnie z warunkami określonymi w zezwoleniu.

2. Zezwolenia (ust. 1) wydawane są w sposób ustalony przez DWOPK w porozumieniu z właściwym cywilnym organem ruchu lotniczego.

§ 13. Loty cywilnych statków powietrznych poza przestrzeniami powietrznymi określonymi w § 2 mogą być wykonywane tylko:

- 1) na trasach i w przedziałach wysokości wyznaczonych na stałe dla poszczególnych lotnisk (ładowisk) oraz na trasach lub w przestrzeniach powietrznych i w przedziałach wysokości wyznaczonych na czas zawodów, imprez lub innych przedsięwzięć lotniczych przez właściwy cywilny organ ruchu lotniczego w uzgodnieniu z DWOPK,
- 2) na trasach lub przestrzeniach powietrznych i w przedziałach wysokości wyznaczonych każdorazowo przez właściwy cywilny organ ruchu lotniczego w uzgodnieniu z wojskowym organem ruchu lotniczego.

§ 14. 1. Odchylenie lotu statku powietrznego od wyznaczonej trasy lotu przekraczające nawigacyjne normy dopuszczalnych odchyień ustalonych w przepisach określonych w § 19 pkt 2 albo wyjście statku powietrznego poza wyznaczone przedziały wysokości lub przestrzenie powietrzne określone w § 13 lub poza granice przestrzeni powietrznych określonych w § 2 bez zezwolenia organu kierującego lotem tego statku powietrznego jest zabronione, chyba że statkowi grozi niebezpieczeństwo.

2. O odchyleniu od wyznaczonej trasy albo wyjściu z wyznaczonej przestrzeni powietrznej bez zezwolenia dowódca statku powietrznego obowiązany jest jak najszybciej zawiadomić drogą radiową organ kierujący lotem tego statku oraz po zakończeniu lotu organy ruchu lotniczego w miejscu lądowania.

3. Dowódca statku powietrznego obowiązany jest powrócić na wyznaczoną trasę lotu lub wejść w przestrzeń powietrzną, którą opuścił bez zezwolenia, natychmiast, kiedy stanie się to możliwe bez narażenia statku na niebezpieczeństwo, chyba że otrzymał inne polecenie od organu kierującego jego lotem.

4. W razie opuszczenia bez zezwolenia przez statek powietrzny wyznaczonej mu przestrzeni powietrznej lub nadmiernego odchylenia od wyznaczonej trasy lotu, cywilne i wojskowe organy ruchu lotniczego podejmą wszelkie możliwe środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego i wprowadzenia statku powietrznego w wyznaczoną dla niego przestrzeń powietrzną lub na wyznaczoną trasę lotu, jednak nie mogą one gwarantować w tym czasie pełnego bezpieczeństwa statku powietrznego, który bez zezwolenia nadmiernie odchylił się od wyznaczonej trasy lotu lub opuścił wyznaczoną przestrzeń powietrzną.

§ 15. 1. W razie uzasadnionej konieczności opuszczenia przez statek powietrzny przestrzeni powietrznej określonej w § 2, a w szczególności w celu ominięcia niebezpiecznych zjawisk atmosferycznych lub w celu skierowania się najkrótszą drogą na lotnisko zapasowe, dowódca statku powietrznego powinien jak najwcześniej zawiadomić o tym cywilny organ ruchu lotniczego kierujący jego lotem.

2. Po otrzymaniu zawiadomienia o konieczności opuszczenia przez statek powietrzny przestrzeni określonej w § 2 cywilny organ ruchu lotniczego (ust. 1) uzgadnia zmiany planu lotu z wojskowym organem ruchu lotniczego (§ 8 ust. 1) i przekazuje dowódcy statku powietrznego polecenia i wskazówki co do dalszego postępowania.

§ 16. Loty cywilnych statków powietrznych poza przestrzeniami określonymi w § 2 mogą być wykonywane tylko według przepisów dla lotów z widocznością, chyba że:

1) plan lotu, zatwierdzony przed startem statku z zachowaniem przepisu § 13 pkt 2 w sposób zapewniający bezpieczne separacje między cywilnym statkiem powietrznym i innymi statkami powietrznymi, przewiduje wykonanie lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów; wszelkie zmiany planu lotu mogą być dokonane podczas lotu tylko:

a) po uprzednim uzgodnieniu ich przez cywilny organ ruchu lotniczego z wojskowym organem ruchu lotniczego lub

b) na polecenie wojskowego organu ruchu lotniczego,

2) lot pozostaje pod bezpośrednim kierownictwem organów wojskowych; w tym wypadku organ wojskowy określony przez Ministra Obrony Narodowej powinien udostępnić dowódcy cywilnego statku powietrznego dane dotyczące wojskowych urządzeń potrzebnych do utrzymywania łączności z wojskowym organem, który będzie kierował jego lotem, oraz do startu, nawigowania i lądowania.

Rozdział 4.

Wydawanie zezwoleń na loty cywilnych statków powietrznych w rejonie informacji powietrznej.

§ 17. 1. Wykonywanie lotów przez polskie cywilne statki powietrzne w rejonie informacji powietrznej odbywa się na podstawie zezwoleń wydawanych przez właściwy cywilny organ ruchu lotniczego. Sposób wydawania zezwoleń ustala organ upoważniony przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z DWOPK.

2. Wykonywanie lotów przez obce cywilne statki powietrzne w przestrzeni powietrznej określonej w § 1 pkt 1 i na drogach lotniczych w przestrzeni powietrznej określonej w § 1 pkt 2 odbywa się na podstawie zezwoleń wydawanych w trybie określonym w rozporządzeniu Ministra Komunikacji z dnia 20 czerwca 1963 r. w sprawie wykonywania lotów międzynarodowych oraz stałego pobytu polskich statków powietrznych za granicą i obcych statków powietrznych w Polsce (Dz. U. Nr 31, poz. 177).

§ 18. Cywilne organy ruchu lotniczego obowiązane są informować wojskowe organy ruchu lotniczego o planowanych i wykonywanych lotach cywilnych statków powietrznych w rejonie informacji powietrznej. Sposób informowania określi organ upoważniony przez Ministra Komunikacji w porozumieniu z DWOPK.

Rozdział 5.

Przepisy końcowe.

§ 19. 1. Zasady dotyczące:

1) wyznaczania przestrzeni powietrznych dla ruchu cywilnych statków powietrznych i działania organów ruchu lotniczego w tych przestrzeniach,

2) wykonywania lotów w przestrzeniach powietrznych kontrolowanych i nadzorowanych (§ 2),

3) łączności lotniczej,

4) osłony meteorologicznej,

5) informacji lotniczej,

6) map lotniczych,

7) wykonywania skoków spadochronowych

— zawierają „Szczegółowe przepisy w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych”, zatwierdzone przez Ministra Komunikacji.

2. Zasady ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych poza przestrzeniami powietrznymi określonymi w § 2 ustalają odrębne przepisy (art. 44 ust. 4 Prawa lotniczego).

§ 20. Tracą moc:

1) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o składzie załogi statku powietrznego, o zakresie obowiązków służbowych członków załogi oraz o rejestrze pilotów (Dz. U. z 1929 r. Nr 1, poz. 6 i z 1961 r. Nr 45, poz. 236),

2) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o publicznych wzlotach pokazowych statków powietrznych (Dz. U. z 1929 r. Nr 1, poz. 8 i Nr 71, poz. 536 oraz z 1937 r. Nr 75, poz. 547),

3) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 26 listopada 1928 r. o przepisach bezpieczeństwa ruchu statków powietrznych (Dz. U. z 1929 r. Nr 1, poz. 10),

4) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 11 kwietnia 1929 r. o lotniczej służbie łączności i meteorologicznej (Dz. U. Nr 59, poz. 459),

5) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 8 maja 1929 r. o lotniczej służbie radiotelegraficznej oraz o używaniu aparatów radiotechnicznych na pokładzie statków powietrznych (Dz. U. z 1929 r. Nr 59, poz. 460 i z 1961 r. Nr 45, poz. 236),

6) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 15 lipca 1929 r. o zarządzeniu wylądowania lub wstrzymania odlotu statków powietrznych (Dz. U. Nr 56, poz. 445),

7) rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Spraw Wojskowych z dnia 8 września 1937 r. o lotnictwie szybowcowym (szybownictwie) (Dz. U. z 1937 r. Nr 75, poz. 547, z 1949 r. Nr 42, poz. 318, z 1961 r. Nr 45, poz. 236 i z 1963 r. Nr 31, poz. 178),

8) rozporządzenie Ministra Komunikacji z dnia 16 lutego 1938 r. w sprawie przepisów o zapobieganiu zderzeniu statków powietrznych w trudnych warunkach atmosferycznych (Dz. U. Nr 16, poz. 111),

9) rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 29 listopada 1957 r. w sprawie oznaczeń ostrzegawczych na statkach powietrznych oraz znaków i sygnałów lotniczych (Dz. U. z 1957 r. Nr 59, poz. 320 i z 1959 r. Nr 49, poz. 298).

§ 21. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 lipca 1965 r.

Minister Komunikacji: *P. Lewiński*

Minister Obrony Narodowej: *M. Sychalski*