

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾

z dnia 8 marca 2004 r.

w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego

Na podstawie art. 121 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112 oraz z 2003 r. Nr 210, poz. 2036) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. 1. Rozporządzenie określa:

- 1) podział polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej na przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną;

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 29 marca 2002 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 32, poz. 302 oraz z 2003 r. Nr 19, poz. 165, Nr 141, poz. 1359 i Nr 232, poz. 2322).

- 2) szczegółowe zasady korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników;
- 3) sposoby współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego.

2. Przepisy rozporządzenia stosuje się do Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu skróty i określenia oznaczają:

- 1) ACC (*Area Control Centre*) — ośrodek kontroli obszaru;
- 2) AFIS (*Aerodrome Flight Information Service*) — lotniskową służbę informacji powietrznej;

- 3) AIP (*Aeronautical Information Publication*) — Zbiór Informacji Lotniczych;
- 4) AMC Polska (*Airspace Management Cell*) — Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Agencji Ruchu Lotniczego;
- 5) APP (*Approach Control Office*) — ośrodek kontroli zbliżania;
- 6) ARL — Agencję Ruchu Lotniczego — organ zarządzania ruchem lotniczym;
- 7) ASM (*Airspace Management*) — zarządzanie przestrzenią powietrzną;
- 8) ATC (*Air Traffic Control*) — kontrolę ruchu lotniczego;
- 9) ATFM (*Air Traffic Flow Management*) — zarządzanie przepływem ruchu lotniczego;
- 10) ATM (*Air Traffic Management*) — zarządzanie ruchem lotniczym;
- 11) ATZ (*Aerodrome Traffic Zone*) — strefę ruchu lotniskowego;
- 12) ATS (*Air Traffic Services*) — służby ruchu lotniczego;
- 13) AUP (*Airspace Use Plan*) — plan użytkowania przestrzeni powietrznej;
- 14) CBA (*Cross-Border Area*) — rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne;
- 15) CEU (*Central Executive Unit*) — Centralny Organ Wykonawczy wykonujący funkcje zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM);
- 16) CDR (*Conditional Route*) — warunkową drogę lotniczą, która może być zaplanowana i użytkowana pod określonymi warunkami, z określoną jedną lub kilkoma kategoriami w zależności od jej przewidywanej dostępności, możliwości planowania i spodziewanych poziomów aktywności związanych z nią TSA lub TRA;
- 17) CDR1 — warunkową drogę lotniczą kategorii pierwszej możliwą do planowania stałego i dostępną w okresach podanych w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP);
- 18) CDR2 — warunkową drogę lotniczą kategorii drugiej możliwą do planowania w okresach podanych w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP);
- 19) CDR3 — warunkową drogę lotniczą kategorii trzeciej, niemożliwą do planowania, która może być użytkowana tylko według instrukcji organów kontroli ruchu lotniczego;
- 20) CTA (*Control Area*) — obszar kontrolowany;
- 21) CTR (*Control Zone*) — strefę kontrolowaną lotniska;
- 22) D (*Danger Area*) — strefę niebezpieczną;
- 23) FIR (*Flight Information Region*) — rejon informacji powietrznej stanowiący przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w obrębie której zapewniana jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa;
- 24) FIS (*Flight Information Service*) — służbę informacji powietrznej;
- 25) MAPP (*Military APP*) — ośrodek kontroli zbliżania lotniska wojskowego;
- 26) MATZ (*Military ATZ*) — wojskową strefę ruchu lotniskowego;
- 27) MCTR (*Military CTR*) — strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 28) MRT (*Military Route*) — stałą trasę lotnictwa wojskowego;
- 29) MTMA (*Military TMA*) — rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych;
- 30) MTWR (*Military TWR*) — wieżę kontroli lotniska wojskowego;
- 31) NOTAM (*Notice to Airmen*) — wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informację 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;
- 32) R (*Restricted Area*) — strefę o ograniczonym ruchu lotniczym;
- 33) P (*Prohibited Area*) — strefę zakazaną;
- 34) RCC (*Rescue Coordination Centre*) — Ośrodek Koordynacji Ratownictwa;
- 35) RQA (*Airspace Request Message*) — depeşe zamawiającą przestrzeń powietrzną;
- 36) SRZ (*Special Rules Zone*) — strefę specjalną;
- 37) TFR (*TSA or TRA Feeding Route*) — trasy lotnicze umożliwiające lot do strefy czasowo wydzielonej (TSA) lub strefy czasowo rezerwowanej (TRA) oraz przelot między strefą czasowo wydzieloną (TSA) lub strefą czasowo rezerwowaną (TRA);
- 38) TMA (*Terminal Control Area*) — rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk;
- 39) TSA (*Temporary Segregated Area*) — strefę czasowo wydzieloną;
- 40) TRA (*Temporary Reserved Area*) — strefę czasowo rezerwowaną;
- 41) TWR (*Aerodrome Control Tower*) — wieżę kontroli lotniska;
- 42) UTC (*Coordinated Universal Time*) — uniwersalny czas skoordynowany;

- 43) UUP (*Updated Airspace Use Plan*) — zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP) będący depeszą zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM) o statusie NOTAM, wydawaną przez Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Agencji Ruchu Lotniczego (AMC Polska) w dniu operacji w celu aktualizacji informacji zawartych w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP);
- 44) Prezes ULC — Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 2

Przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej

§ 3. 1. W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej i stanowiącej część przestrzeni, w której wszystkim statkom powietrznym zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego, zgodnie z klasyfikacją ICAO, wchodzi:

- 1) obszar kontrolowany (CTA) obejmujący:
 - a) rejony kontrolowane lotnisk lub węzłów lotnisk (TMA) oraz rejony kontrolowane lotnisk wojskowych lub węzłów lotnisk wojskowych (MTMA) — ustanowione zwykle u zbiegu dróg lotniczych, w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk (węzła lotnisk),
 - b) sieć stałych dróg lotniczych (AWY),
 - c) warunkowe drogi lotnicze (CDR),
 - d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od poziomu FL 095 do poziomu FL 460, z zastrzeżeniem § 4 pkt 2;
- 2) strefy kontrolowane lotnisk (CTR) oraz strefy kontrolowane lotnisk wojskowych (MCTR) — umożliwiające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;
- 3) strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA) oraz rejon lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) — dla których w czasie działań lotniczych jest zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego.

2. Warunkowa droga lotnicza (CDR) może być ustanowiona w jednej lub więcej spośród następujących kategorii:

- 1) kategoria pierwsza (CDR 1);
- 2) kategoria druga (CDR 2);
- 3) kategoria trzecia (CDR 3);
- 4) innych, ustalonych przez Prezesa ULC.

3. Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych przydziela Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego.

4. Projekt stałych i warunkowych dróg lotniczych opracowywany jest przez Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego i podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

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

6. Strukturę przestrzeni kontrolowanej publikuje się w AIP Polska.

§ 4. W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:

- 1) część przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej, inna niż określona w § 3 ust. 1, w tym ATZ i MATZ stanowiące przestrzeń powietrzną nad lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych — dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;
- 2) strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA) oraz rejon lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) — dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej.

§ 5. W przestrzeni powietrznej FIR Warszawa wydziela się strefy o ograniczonym ruchu lotniczym (R) i strefy zakazane (P).

§ 6. 1. Przestrzeń powietrzną FIR Warszawa klasyfikuje się odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej, zgodnie z przepisami ICAO.

2. Klasyfikacja przestrzeni powietrznej jest dokonywana przez Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego i podlega zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.

§ 7. 1. Strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA) i rejon lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) ustanawia się:

- 1) dla zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych, wynikających z realizacji prac badawczo-rozwojowych, lotów treningowych lub próbnych, ze względu na bezpieczeństwo tych statków i innych uczestników ruchu lotniczego;
- 2) dla działań prowadzonych w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń, podczas których manewry statku powietrznego nie dadzą się przewidzieć, są wrażliwe na zakłócenia zewnętrzne lub trudne do zmiany, bez ujemnego wpływu na wykonanie zadania.

2. Dla cywilnych i wojskowych działań AMC Polska może zarządzić okresowe wydzielenie przestrzeni powietrznej w celu efektywnego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

3. W celu efektywnego wykorzystania stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA) oraz rejonów lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) strefy te mogą być podzielone na mniejsze części (segmenty).

4. Rejon lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) są przydzielane poszczególnym użytkownikom

przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadami określonymi w porozumieniach międzynarodowych.

5. Trasy TFR są ustanawiane w celu segregacji przestrzeni powietrznej w przypadku braku możliwości zapewnienia służb ruchu lotniczego podczas lotu do stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA) lub rejonów lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) i przelotu między tymi strefami i rejonami.

6. W trasach TFR zabrania się wykonywania zadań innych niż wymienione w ust. 5.

7. Strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA), rejon lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) i trasy TFR są wydzielane przez Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego w porozumieniu z Dowództwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej w zakresie go dotyczącym i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.

8. Przestrzeni powietrznej w strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA) oraz rejonach lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) nadaje się klasy odpowiednie dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

9. Za bezpieczeństwo ruchu lotniczego w strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA) i rejonach lotów po obu stronach granicy państwa (CBA), w których nie są zapewniane służby ruchu lotniczego, oraz w trasach TFR odpowiada organizator lotów.

10. Informacje o strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA), rejonach lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) i trasach TFR publikuje się w AIP Polska.

§ 8. 1. Strefy specjalne (SRZ) i strefy ruchu lotniczego lotnisk wojskowych (MATZ), dla których nie określono klasy przestrzeni, obejmują część polskiej przestrzeni powietrznej nad lotniskiem i przylegającym terenem, niezbędną do wykonywania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych.

2. W strefach, o których mowa w ust. 1, nie zapewnia się służb ruchu lotniczego.

§ 9. 1. Stałe trasy lotnictwa wojskowego (MRT) obejmują część polskiej przestrzeni powietrznej wydzielonej, w postaci korytarza o określonych wymiarach, przez Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego w porozumieniu z Dowództwem Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.

2. W trasach, o których mowa w ust. 1, nie zapewnia się służb ruchu lotniczego.

§ 10. 1. AMC Polska powiadamia właściwe organy zainteresowanych państw o planowanym użytkowa-

niu przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa.

2. Nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa w przypadkach określonych w § 7 ust. 1 wyznacza się strefy niebezpieczne (D).

Rozdział 3

Zasady użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej

§ 11. Użytkowanie przestrzeni powietrznej FIR Warszawa odbywa się zgodnie z priorytetami ustalonymi przez Prezesa ULC po zasięgnięciu opinii Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną.

§ 12. 1. Loty statków powietrznych, z wyjątkiem lotów bojowych wojskowych statków powietrznych wykonujących zadania przechwycenia statku powietrznego niestosującego się do poleceń organów służby ruchu lotniczego lub przekraczającego granice Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia, mogą być wykonywane wyłącznie na podstawie planów lotu ICAO lub zamówień w formie depeszy zamawiającej przestrzeń (RQA), o których mowa w § 15 ust. 5, zatwierdzonych przez AMC Polska.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do lotów wykonywanych zgodnie z przepisami o wykonywaniu lotów z widzialnością w przestrzeni powietrznej klasy G, z wyjątkiem lotów wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne z prędkością większą niż 250 węzłów na zasadach określonych w przepisach w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego.

3. Użytkowanie przestrzeni kontrolowanej może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby kontroli ruchu lotniczego.

4. Użytkowanie stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA), rejonów lotów po obu stronach granicy (CBA), stref niebezpiecznych (D), stałych tras lotnictwa wojskowego (MRT) oraz tras TFR może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia AMC Polska.

§ 13. 1. W polskiej przestrzeni powietrznej nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi wyznacza się strefy niebezpieczne (D).

2. Strefy niebezpieczne (D) są wyznaczane przez Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego, na wniosek i w porozumieniu z właściwym organem służby ruchu lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC i są publikowane w AIP Polska.

3. Wykonywanie zadań w strefach, o których mowa w ust. 2, odbywa się na zasadach określonych przez Ministra Obrony Narodowej.

4. Dyżurna służba operacyjna rodzajów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej:

1) składa do AMC Polska w każdy piątek tygodniowy plan użytkowania stref niebezpiecznych (D) wy-

znaczonych nad poligonami zawierający w szczególności:

- a) nazwę jednostki planującej,
 - b) numer strefy niebezpiecznej (D),
 - c) datę i planowany czas rozpoczęcia aktywności,
 - d) datę i planowany czas zakończenia aktywności,
 - e) górną granicę planowanej aktywności strefy niebezpiecznej (D) wyrażoną w metrach nad poziomem morza zawierającą bezpieczną wysokość nad górną granicą strzelań lub bombardowań,
 - f) nazwę użytkownika strefy niebezpiecznej (D),
 - g) numer telefonu do jednostki kierującej działaniami w strefie niebezpiecznej (D);
- 2) uaktualnia plan, o którym mowa w pkt 1, do godziny 11⁰⁰ UTC tylko w dni robocze, co najmniej w przeddzień użytkowania stref niebezpiecznych (D); plan może być uaktualniany tylko w dni robocze;
- 3) niezwłocznie powiadamia AMC Polska o rezygnacji z aktywności w poszczególnych strefach niebezpiecznych (D) oraz o zakończeniu użytkowania tych stref.

5. Po opublikowaniu danych o aktywności stref niebezpiecznych (D) w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP) lub w zaktualizowanym planie użytkowania przestrzeni powietrznej (UUP) oraz NOTAM uważa się je za aktywne w terminach i w granicach określonych w tych publikacjach.

6. Loty statków powietrznych innych niż wykonujące zadania w strefach niebezpiecznych (D) na wysokościach od poziomu terenu (morza) do wysokości określonej przez AMC Polska w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP) lub w zaktualizowanym planie użytkowania przestrzeni powietrznej (UUP) oraz NOTAM są zabronione w czasie aktywności tych stref.

§ 14. Zasady użytkowania stref, o których mowa w § 5, określają przepisy w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące oraz w sprawie wprowadzenia zakazów lub ograniczeń lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące.

§ 15. 1. Podejmowanie działań w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska do wyłącznego korzystania przez konkretnego użytkownika w określonym czasie.

2. Podejmowanie działań w strefach czasowo rezerwowanych (TRA) lub segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska. Przez strefę czasowo rezerwowaną (TRA) lub jej segmenty dopuszcza się przelot innego statku powietrznego, niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano strefę, po uzyskaniu zezwolenia wła-

ściwego organu służby ruchu lotniczego lub właściwego organu wojskowego.

3. Za bezpieczeństwo lotów wykonywanych w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) i w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) wyznaczanych w formie stref niebezpiecznych (D) odpowiada właściwy organ służby ruchu lotniczego w przypadku, gdy statkom powietrznym wykonującym loty wewnątrz tych stref możliwe jest zapewnienie służb ruchu lotniczego.

4. Za bezpieczeństwo i dowodzenie lotami wykonywanymi w strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA), trasach TFR i w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) oraz stałych trasach lotnictwa wojskowego (MRT) odpowiada organizator szkolenia lotniczego lub właściwe terytorialnie stanowisko dowodzenia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym punkty naprowadzania i dowodzenia w przypadku, gdy statkom powietrznym wykonującym loty wewnątrz tych stref nie jest możliwe zapewnienie służb ruchu lotniczego.

5. Warunkiem udzielenia zezwolenia na wykorzystanie stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA), tras TFR i stref czasowo wydzielonych (TSA) lub stref czasowo rezerwowanych (TRA) wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) lub poszczególnych ich segmentów oraz stałych tras lotnictwa wojskowego (MRT) jest złożenie do AMC Polska zamówień w formie depezy zamawiającej przestrzeń (RQA), nie później niż do godziny 10⁰⁰ UTC na dzień przed planową aktywnością, zawierających w szczególności:

- 1) nazwę jednostki zamawiającej;
- 2) datę i planowany czas rozpoczęcia aktywności;
- 3) datę i planowany czas zakończenia aktywności;
- 4) nazwę i numer zamawianej strefy, jej segmentu, trasy TFR lub stałej trasy lotnictwa wojskowego (MRT);
- 5) przedział wysokości;
- 6) numer telefonu do jednostki kierującej działaniami w strefie, w której nie będą zapewniane służby ruchu lotniczego;
- 7) dodatkowe informacje, takie jak: liczba i typ statków powietrznych oraz rodzaj aktywności.

6. Zamówienia, o których mowa w ust. 5, mogą być przedstawiane jako wnioski o udostępnienie bloku przestrzeni powietrznej obejmującego więcej niż jeden segment w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) albo więcej niż jednej wysokości potrzebnej przez określony czas z możliwością przesunięcia czasu użytkowania przestrzeni i poziomu lotu.

7. Wykorzystanie stref czasowo wydzielonych (TSA) lub stref czasowo rezerwowanych (TRA) może

być zróżnicowane pod względem czasowym i wysokościowym w poszczególnych segmentach tej samej strefy czasowo wydzielonej (TSA) lub strefy czasowo rezerwowanej (TRA).

8. Aktywność w strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA), trasach TFR i strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) powinna być planowana tylko na czas niezbędny dostosowany do rodzaju działań. Po ich zakończeniu dany element uważa się za nieistniejący aż do następnego okresu aktywności.

9. Dla uniknięcia blokowania przestrzeni powietrznej jej użytkownicy przy zamawianiu stref czasowo wydzielonych (TSA) lub stref czasowo rezerwowanych (TRA) powinni uwzględnić segmenty tych stref, stosując przy tym różne przedziały wysokości dostosowane do rodzaju prowadzonych w nich działań.

10. Lot do stref czasowo wydzielonych (TSA) lub stref czasowo rezerwowanych (TRA) i przelot między dowolnie wybranymi, zaplanowanymi strefami czasowo wydzielonymi (TSA) lub strefami czasowo rezerwowanymi (TRA) oraz lot powrotny, poza trasami TFR, wymaga uzyskania zezwolenia właściwego terytorialnie organu służby ruchu lotniczego.

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

12. Loty w poszczególnych strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) powinny być rozpoczęte w ciągu 30 minut od planowanej godziny ich rozpoczęcia. W przypadku przekroczenia tego limitu wymagane jest ponowne uzyskanie zezwolenia od AMC Polska.

13. Loty w strefach TSA lub TRA w przypadku jednoczesnego korzystania z różnych segmentów jednej strefy czasowo wydzielonej (TSA) lub czasowo rezerwowanej (TRA) przez dwóch różnych użytkowników, niewykonujących wspólnego zadania, bez pełnego pokrycia radiolokacyjnego umożliwiającego stosowanie wymaganych separacji radarowych, mogą odbywać się jedynie z zachowaniem obowiązujących separacji wysokościowych, odległościowych lub czasowych, określonych przez AMC Polska.

§ 16. 1. Użytkownicy przestrzeni powietrznej planujący korzystanie ze stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA), rejonów lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) i stref niebezpiecznych (D) mogą prowadzić negocjacje z AMC Polska w celu przydziału przestrzeni powietrznej.

2. Planujący wykorzystanie przestrzeni powietrznej obowiązany jest do:

- 1) przedłożenia do AMC Polska, na dzień przed proponowanym działaniem, zamówień o przydział i użytkowanie przestrzeni powietrznej;

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

- 3) zgłaszania, w dniu prowadzenia działań, do AMC Polska przerw w użytkowaniu przydzielonej przestrzeni powietrznej wynoszących co najmniej 1 godzinę;

- 4) bieżącego odwoływania niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej w dniu prowadzenia działań.

Rozdział 4

Sposoby współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służby ruchu lotniczego

§ 17. 1. W jednej części przestrzeni powietrznej służba ruchu lotniczego może być zapewniana wyłącznie przez jeden organ służby ruchu lotniczego.

2. W strefie kontrolowanej lotniska (CTR) służby ruchu lotniczego powinny być zapewniane przez licencjonowany personel Agencji Ruchu Lotniczego.

3. W strefie kontrolowanej lotniska wojskowego (MCTR) służby ruchu lotniczego powinny być zapewniane przez wojskowy licencjonowany personel ruchu lotniczego lub licencjonowany personel Agencji Ruchu Lotniczego na podstawie umowy między zarządzającym lotniskiem wojskowym a Agencją Ruchu Lotniczego.

§ 18. 1. Współpraca w zakresie służby kontroli ruchu lotniczego realizowana między cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służby ruchu lotniczego i Agencją Ruchu Lotniczego polega na prowadzeniu bieżących uzgodnień, dotyczących lotów cywilnych i wojskowych statków powietrznych, między kontrolerami ACC, APP, TWR, MAPP, MTWR, organami AFIS i innymi lotniskowymi organami ATS, w celu zapewnienia ciągłości służby ruchu lotniczego oraz usprawnienia ruchu lotniczego w kontrolowanej przestrzeni powietrznej.

2. W przestrzeni kontrolowanej i na lotniskach kontrolowanych obok służby kontroli ruchu lotniczego organy ATC zapewniają służbę informacji powietrznej i służbę alarmową.

§ 19. 1. W celu bieżącej koordynacji zadań wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne na lotniskach lub z lotnisk, na których służba TWR zapewnia jest przez Agencję Ruchu Lotniczego, w okresie trwania lotów szkolnych, ćwiczeń i treningów organizator lotów wyznacza instruktora-pilota.

2. Instruktor-pilot podlega bezpośrednio dowódcy organizującemu loty, a w czasie trwania lotów, o których mowa w ust. 1, merytorycznie kontrolerowi TWR.

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

4. Instruktor-pilot może udzielać wskazówek, instrukcji, rad, poleceń czy komend, które nie mogą być uważane za polecenia dla służb kontroli ruchu lotniczego.

§ 20. 1. Służbę informacji powietrznej i alarmową w przestrzeni niekontrolowanej FIR Warszawa zapewnia właściwy organ służby informacji powietrznej, a w wyznaczonych częściach tej przestrzeni organ kontroli ruchu lotniczego, dysponujący odpowiednimi środkami technicznymi umożliwiającymi zapewnienie tych służb.

2. Współpraca w zakresie służby informacji powietrznej, realizowana między cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego i komórkami organizacyjnymi Agencji Ruchu Lotniczego, polega na prowadzeniu bieżących uzgodnień dotyczących lotów cywilnych i wojskowych statków powietrznych między właściwymi organami FIS, ATC i AFIS i innymi lotniskowymi organami ATS, mającymi na celu zachowanie ciągłości w zapewnieniu właściwej służby ruchu lotniczego oraz usprawnienie ruchu lotniczego w niekontrolowanej przestrzeni powietrznej.

3. Współpraca między cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służby ruchu lotniczego i komórkami organizacyjnymi Agencji Ruchu Lotniczego w zakresie pełnienia służby alarmowej polega na wymianie informacji o:

- 1) statku powietrznym potrzebującym pomocy;
- 2) incydencie lotniczym lub wypadku lotniczym.

4. Współpraca cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego z komórkami

organizacyjnymi Agencji Ruchu Lotniczego realizowana jest w zakresie:

- 1) informowania lotniczych lub właściwych miejscowo służb ratowniczych;
- 2) informowania o incydencie lotniczym lub wypadku lotniczym RCC Warszawa bezpośrednio lub poprzez inny organ ATS;
- 3) ostrzegania, w razie konieczności, innych statków powietrznych znajdujących się w rejonie incydentu lotniczego lub wypadku lotniczego o możliwych zagrożeniach.

§ 21. AMC Polska powiadamia na dzień przed planowaną aktywnością lotniczą cywilne i wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego o przydziale przestrzeni powietrznej, publikując plan użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP).

Rozdział 5

Przepisy końcowe

§ 22. Traci moc rozporządzenie Ministrów Komunikacji i Obrony Narodowej z dnia 20 kwietnia 1977 r. w sprawie ruchu lotniczego cywilnych statków powietrznych (Dz. U. Nr 15, poz. 63, z 1993 r. Nr 75, poz. 358, z 1996 r. Nr 154, poz. 754 oraz z 2002 r. Nr 5, poz. 53).

§ 23. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 18 marca 2004 r.

Minister Infrastruktury: w z. *A. Piłat*