

## 1324

ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 25 listopada 2008 r.

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

Na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

## 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) AIP Polska — (*Aeronautical Information Publication*) Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych;
- 3) AMC Polska — (*Airspace Management Cell*) Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną w instytucji;
- 4) ARP — (*Aerodrome Reference Point*) punkt odniesienia lotniska;
- 5) ATC — (*Air Traffic Control*) kontrolę ruchu lotniczego polegającą na zapewnieniu służby kontroli lotniska, zbliżania i obszaru;
- 6) ATFM — (*Air Traffic Flow Management*) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego;
- 7) ATFMEXEMPTAPPROVED — status lotu statku powietrznego wyłączony z ograniczeń ATFM, niezależnie od innych stosowanych statusów;

8) ATM — (*Air Traffic Management*) zarządzanie ruchem lotniczym — ogół działań polegających na zapewnianiu służb ruchu lotniczego, zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i przestrzenią powietrzną;

9) ATZ — (*Aerodrome Traffic Zone*) strefę ruchu lotniskowego;

10) ATS — (*Air Traffic Services*) służby ruchu lotniczego polegające na zapewnianiu służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej i służby alarmowej;

11) AUP — (*Airspace Use Plan*) plan użytkowania przestrzeni powietrznej;

12) AWY — (*Airway*) stałą drogę lotniczą;

13) CBA — (*Cross-Border Area*) rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne;

14) 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 albo TRA;

15) CTA — (*Control Area*) obszar kontrolowany;

16) CTR — (*Control Zone*) strefę kontrolowaną lotniska;

17) D — (*Danger Area*) strefę niebezpieczną;

18) EMER — status lotu statku powietrznego w niebezpieczeństwie;

19) FIR — (*Flight Information Region*) rejon informacji powietrznej stanowiący przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w której zapewniana jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa;

20) FL — (*Flight Level*) poziom lotu;

21) GARDA — hasło, na jakie statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej;

22) HOSP — status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu niesienia pomocy medycznej, zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne;

23) HUM — status lotu statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej;

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095 i Nr 180, poz. 1113.

- 24) ICAO — Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 25) instytucja — Polską Agencję Żeglugi Powietrznej — instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, wyznaczoną na podstawie odrębnych przepisów;
- 26) MATZ — (*Military ATZ*) strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;
- 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) NOTAM — (*Notice To Airmen*) wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca 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;
- 31) operator — każdy podmiot, w tym osobę fizyczną, zajmujący się eksploatacją statku powietrznego lub oferujący swoje usługi w tym zakresie;
- 32) P — (*Prohibited Area*) strefę zakazaną;
- 33) Prezes Urzędu — Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 34) R — (*Restricted Area*) strefę o ograniczonym ruchu lotniczym;
- 35) RQA — (*Airspace Request Massage*) depezę zamawiającą przestrzeń powietrzną;
- 36) SAR — (*Search and Rescue*) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w akcji poszukiwawczo-ratowniczej;
- 37) SSRL SZ RP — wojskowy organ zarządzania ruchem lotniczym — Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 38) użytkownik — podmiot wykonujący faktyczne działania lub operacje lotnicze w wydzielonej części przestrzeni powietrznej;
- 39) TFR — (*TSA or TRA Feeding Route*) trasy lotnicze umożliwiające lot do TSA albo TRA oraz przelot między tymi strefami;
- 40) TMA — (*Terminal Control Area*) rejon kontrolowany lotnisk(a);
- 41) TRA — (*Temporary Reserved Area*) strefę czasowo rezerwowaną;
- 42) TSA — (*Temporary Segregated Area*) strefę czasowo wydzieloną;
- 43) UTC — (*Coordinated Universal Time*) uniwersalny czas skoordynowany;
- 44) UUP — (*Updated Airspace Use Plan*) zaktualizowany AUP będący depezą zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM) o statusie NOTAM, wydaną przez AMC Polska w dniu operacji w celu aktualizacji informacji zawartych w AUP;
- 45) zamawiający — podmiot zgłaszający zapotrzebowanie na wydzielenie przestrzeni powietrznej.

§ 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°50'58,98"N 017°32'52,80"E,
- 4) 54°54'58,84"N 015°51'52,92"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, o którym mowa 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 460.

## 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 460, z wyjątkiem rejonów i stref, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 4;

- 2) CTR oraz MCTR — umożliwiające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;
- 3) TSA, 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 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 użytkowana tylko według instrukcji organów kontroli ruchu lotniczego.

3. Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych przydziela instytucja.

4. Instytucja opracowuje AWY, CDR, CTR, MCTR, TMA lub MTMA w uzgodnieniu z SSRL SZ RP. Instytucja przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu projekt AWY, CDR, CTR, MCTR, TMA lub MTMA w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie.

5. Planowanie i ustalanie AWY i CDR prowadzi się w ramach skoordynowanej współpracy ogólnoeuropejskiej struktury dróg.

6. 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 służby ruchu lotniczego.

7. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu strukturę przestrzeni powietrznej kontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

§ 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 przylega-

jącym 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 oraz CBA — dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane.

2. Instytucja opracowuje ATZ i MATZ w uzgodnieniu z SSRL SZ RP. Instytucja przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu projekt ATZ i MATZ w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie.

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

4. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu strukturę przestrzeni powietrznej niekontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

§ 6. W przestrzeni powietrznej FIR Warszawa strefy R, D, P i ADIZ wydziela się zgodnie z odrębnymi przepisami.

§ 7. 1. Przestrzeń powietrzną FIR Warszawa klasyfikuje się odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej, zgodnie z przepisami ICAO, z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia Komisji (WE) nr 730/2006 z dnia 11 maja 2006 r. w sprawie klasyfikacji przestrzeni powietrznej i możliwości wykonywania lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej powyżej poziomu lotu FL 195 (Dz. Urz. UE L 128 z 16.05.2006, str. 3—4).

2. Instytucja opracowuje klasyfikację przestrzeni powietrznej. Instytucja przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu projekt klasyfikacji przestrzeni powietrznej w terminie 91 dni przed jej planowanym wejściem w życie.

3. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu klasyfikację przestrzeni powietrznej publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

§ 8. 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 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.

2. CBA ustanawia się jako obszary segregacji czasowej, funkcjonujące na zasadach TSA albo TRA, 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 TSA, TRA i CBA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) nadaje się klasy odpowiednie dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

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

6. TFR są ustanawiane w celu segregacji przestrzeni powietrznej w przypadku braku możliwości zapewnienia służb ruchu lotniczego podczas lotu do TSA i TRA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) i przelotu między tymi strefami.

7. W TFR zabrania się wykonywania lotów innych niż wymienione w ust. 6.

8. Instytucja opracowuje propozycje TSA, TRA i TFR lub TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) w uzgodnieniu z SSRL SZ RP. Instytucja przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu propozycje TSA, TRA i TFR lub TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie.

§ 9. 1. MRT obejmują część przestrzeni powietrznej FIR Warszawa wydzielonej, w postaci korytarza o określonych wymiarach, przez instytucję w uzgodnieniu z SSRL SZ RP. Instytucja przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu projekt MRT w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie.

2. Przestrzeni powietrznej w trasach, o których mowa w ust. 1, nadaje się klasy odpowiednie dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

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

2. Nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa, w przypadkach określonych w § 8 ust. 1, wyznacza się strefy D.

## Rozdział 3

### Korzystanie z przestrzeni powietrznej

§ 11. 1. Loty statków powietrznych, z wyjątkiem lotów bojowych wojskowych statków powietrznych wykonujących zadania przechwycenia statku powietrznego niestosującego się do poleceń organów służb ruchu lotniczego lub przekraczającego granice Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia, mogą być wykonywane wyłącznie na podstawie planów lotu lub RQA, o których mowa w § 14 ust. 1, zatwierdzonych przez AMC Polska.

2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do lotów wykonywanych zgodnie z przepisami o wykonywaniu lotów z widocznością 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 przepisów ruchu lotniczego.

3. Użytkowanie przestrzeni kontrolowanej może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu ATC.

4. Użytkowanie TSA, TRA, CBA, MRT, TFR oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) może nastąpić po uzyskaniu zezwolenia AMC Polska, na warunkach określonych w § 14.

5. Użytkowanie ATZ i MATZ odbywa się na zasadach obowiązujących w przydzielonej im klasie przestrzeni powietrznej.

6. Wlot w strefy, rejony i trasy, o których mowa w ust. 4, a także w CTR i MCTR statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego wykonujących lot na hasło GARDA albo statków powietrznych ze statusem lotu HOSP, SAR lub EMER może nastąpić, pod warunkiem uzgodnienia wlotu do tych stref, rejonów i tras z organami zarządzania ruchem lotniczym. Hasło GARDA jest wpisywane do planu lotu lub zgłaszane organom służb ruchu lotniczego drogą radiową.

§ 12. Warunki użytkowania stref, o których mowa w § 6, określają przepisy w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące.

§ 13. 1. Podejmowanie działań w TSA lub w segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska do wyłącznego korzystania przez konkretnego użytkownika w określonym czasie i przedziale wysokości.

2. Podejmowanie działań w TRA lub w segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska. Przez TRA lub jej segmenty dopuszcza się przelot innego statku powietrznego, niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano strefę, po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby ruchu lotniczego lub właściwego dla tej strefy organu wojskowego.

3. Za bezpieczeństwo i dowodzenie działaniami wykonywanymi w TSA, TRA, TFR i w TSA lub TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) oraz w MRT odpowiada organizator lub właściwe

terytorialnie stanowisko dowodzenia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym organy naprowadzania i dowodzenia.

§ 14. 1. Warunkiem udzielenia zezwolenia na wykorzystanie MRT, TSA, TRA, CBA, TFR oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) lub poszczególnych ich segmentów jest złożenie do AMC Polska, nie później niż do godziny 10<sup>00</sup> UTC dnia roboczego poprzedzającego dzień planowanej aktywności, zamówień w formie RQA, której wzór stanowi załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Zmiana czasu użytkowania ATZ i MATZ w stosunku do opublikowanego w AIP Polska jest możliwa na podstawie zamówienia składanego przez zarządzającego lotniskiem, w trybie przewidzianym w ust. 1.

3. Zamówienia, o których mowa w ust. 1, mogą być przedstawiane jako wnioski 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 użytkowania przestrzeni lub przedziału wysokości. Przesunięcie czasu użytkowania przestrzeni lub przedziału wysokości może nastąpić po zgłoszeniu takiej potrzeby w dniu operacji, z 30-minutowym wyprzedzeniem i po uzyskaniu zezwolenia AMC Polska.

4. Użytkownik stref, rejonów i tras, o których mowa w § 11 ust. 4, może wystąpić o zezwolenie do AMC Polska o przedłużenie aktywności danej strefy, na co najmniej 30 minut przed planowanym zakończeniem aktywności. W przypadku braku takiego wystąpienia lub zezwolenia, po upływie czasu opublikowanym w AUP lub UUP, strefę, rejon albo trasę uważa się za nieaktywne, a przestrzeń powietrzna przyjmuje odpowiednią klasę wynikającą z przepisów.

5. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 4, nie może zostać wydane, jeśli wprowadzałoby dodatkowe ograniczenia w przestrzeni niekontrolowanej lub pozostawało w kolizji z innymi strukturami przestrzeni powietrznej opublikowanymi w AUP lub UUP.

6. Wykorzystanie TSA, TRA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) może być różnicowane pod względem czasowym i wysokościowym.

7. Aktywność w strefach, rejonach lub trasach, o których mowa w § 11 ust. 4, powinna być planowana tylko na czas niezbędny, dostosowany do rodzaju działań. Po ich zakończeniu dany element uważa się za nieaktywny aż do następnego okresu aktywności.

8. Dla uniknięcia blokowania przestrzeni powietrznej jej użytkownicy przy zamawianiu TSA, TRA, CBA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) powinni uwzględnić segmenty tych stref oraz różne przedziały wysokości stosownie do rodzaju prowadzonych w nich działań.

9. Lot między wydzielonymi strefami i rejonami, do lotu i powrót z tych stref i rejonów, poza TFR, odbywa się na zasadach obowiązujących w danej klasie przestrzeni.

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

11. Loty w strefach, rejonach lub trasach, o których mowa w § 11 ust. 4, 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.

12. Jednoczesne wykorzystanie segmentów TSA, TRA, CBA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) przez różnych użytkowników niewykonujących wspólnego zadania jest możliwe tylko w przypadku, gdy przydzielone tym użytkownikom fragmenty przestrzeni są od siebie oddzielone o co najmniej 600 m w pionie albo nie graniczą one ze sobą bezpośrednio.

§ 15. 1. Użytkownicy przestrzeni powietrznej planujący korzystanie z TSA, TRA, CBA oraz TSA i TRA wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) mogą prowadzić negocjacje z AMC Polska w celu przydziału przestrzeni powietrznej.

2. Zamawiający wykorzystanie przestrzeni powietrznej jest obowiązany do:

- 1) użytkowania, w dniu prowadzenia działań, przestrzeni powietrznej zgodnie z przydziałem przestrzeni ujętym w AUP lub UUP;
- 2) natychmiastowego zgłaszania, w dniu prowadzenia działań, do AMC Polska rzeczywistego czasu rozpoczęcia i zakończenia wszystkich działań w przydzielonych strefach, rejonach i trasach oraz przerw w użytkowaniu przydzielonej przestrzeni powietrznej wynoszących co najmniej 1 godzinę;
- 3) zgłaszania w dniu prowadzenia działań, na 30 minut przed czasem aktywności stref, rejonów lub tras zgodnym z AUP lub UUP, potwierdzeń o planowanych działaniach;
- 4) natychmiastowego odwoływania niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej w dniu prowadzenia działań.

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

2. Instruktor-pilot podlega bezpośrednio osobie wyznaczonej przez organizatora lotów, a w czasie trwania lotów, o których mowa w ust. 1, merytorycznie kontrolerowi lotniska.

3. Instruktor-pilot jest odpowiedzialny za udzielenie pomocy załodze znajdującej się w sytuacji szczególnej wtedy, 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 organu kontroli lotniska.

§ 17. 1. AMC Polska powiadamia na dzień przed planowaną aktywnością lotniczą cywilne i wojskowe organy służb ruchu lotniczego o przydziale przestrzeni powietrznej, publikując AUP, w formie depechy, zgodnej z wzorem określonym w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

2. AMC Polska powiadamia cywilne i wojskowe organy służb ruchu lotniczego o zmianie przydziału przestrzeni powietrznej, publikując UUP i udostępniając go wszystkimi dostępnymi środkami. Wzór depechy UUP stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia.

#### Rozdział 4

##### **Korzystanie z przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem**

§ 18. 1. Użytkownicy przestrzeni powietrznej FIR Warszawa zgłaszają status lotu statku powietrznego instytucji zgodnie z procedurą opublikowaną w AIP Polska.

2. Określenie statusu wpisuje się do planu lotu.

§ 19. 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 Szef Biura Ochrony Rządu, który informuje instytucję o statkach powietrznych wykonujących lot o tym statusie. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie statku powietrznego przekazują do Szefa Biura Ochrony Rządu odpowiednie organy i podmioty nie później niż na 1 dzień przed planowanym lotem.

§ 20. 1. Loty państwowych i cywilnych statków powietrznych w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej posiadają status STATE.

2. W przypadku misji wymagającej zwolnienia z ograniczeń ATFM operator statku powietrznego może otrzymać dla lotu status ATFMEXEMPTAPPROVED od instytucji po zgłoszeniu w miarę możliwości na trzy godziny przed lotem.

§ 21. 1. SAR może być zgłoszony przez załogę organowi służby ruchu lotniczego drogą radiową.

2. SAR nadaje Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego.

§ 22. W przypadku wykonywania lotu HUM w misji wymagającej wyłączenia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może uzyskać dla lotu status ATFMEXEMPTAPPROVED od instytucji po zgłoszeniu na minimum trzy godziny przed lotem.

§ 23. W przypadku wykonywania lotu HOSP z chorym w stanie krytycznym, poddawanym reanimacji, co wymaga wyłączenia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może uzyskać dla lotu status ATFMEXEMPTAPPROVED od instytucji, po zgłoszeniu w miarę możliwości na trzy godziny przed lotem.

§ 24. Lot statku powietrznego z wymagającymi szczególnej ochrony obywatelami Rzeczypospolitej Polskiej lub państwa obcego, o których mowa w art. 2 ust. 1 ustawy z dnia 16 marca 2001 r. o Biurze Ochrony Rządu (Dz. U. z 2004 r. Nr 163, poz. 1712, z późn. zm.<sup>3)</sup>), z wyjątkiem osób określonych w § 19 ust. 1, lub wykonującego misje o ważnym znaczeniu operacyjnym, lub przewożącego szczególnie niebezpieczne ładunki może uzyskać status PROTECTED. Instytucja otrzymuje informację o statusie lotu od służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych po zgłoszeniu na minimum trzy godziny przed lotem z podaniem sposobu szczególnego traktowania.

§ 25. Statki powietrzne wykonujące lot HEAD, EMER i SAR są wyłączane z ograniczeń ATFM automatycznie.

§ 26. Instytucja prowadzi rejestrację lotów EMER, SAR i HEAD oraz ATFMEXEMPTAPPROVED z podaniem przyczyny, dla której został wprowadzony status tego lotu.

#### Rozdział 5

##### **Przepis końcowy**

§ 27. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.<sup>4)</sup>

Minister Infrastruktury: *C. Grabarczyk*

<sup>3)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2004 r. Nr 210, poz. 2135, z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711 oraz z 2008 r. Nr 66, poz. 402.

<sup>4)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury 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 (Dz. U. Nr 44, poz. 413 oraz z 2005 r. Nr 255, poz. 2142), które zgodnie z art. 21 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829) utraciło moc z dniem 2 kwietnia 2008 r.

Załączniki do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 25 listopada 2008 r. (poz. 1324)

Załącznik nr 1

WZÓR DEPEZY RQA

<b>TYP DEPEZY / MESSAGE TYPE</b>	<b>RQA / REQUEST AIRSPACE</b>
<b>ORGAN WYSYŁAJĄCY / ORIGINATOR - REFERENCE</b>	<b>NAZWA OŚRODKA - ADRES AFS / UNIT NAME – AFS ADDRESS</b>
<b>TERMIN WAŻNOŚCI / VALIDITY PERIOD</b>	D/0600 D+1 / 0600
<b>DATA I CZAS NADANIA / DATE AND TIME OF TRANSMISSION</b>	(D-1/10:00 najpóźniej) / (D-1/10:00 the latest)

**ALPHA**

ZAMÓWIENIA WAUNKOWYCH DRÓG LOTNICZYCH KATEGORII 2/  
REQUEST FOR CDRs CATEGORY 2

<b>NUMER NUMBER</b>	<b>OPIS DROGI DESIGNATOR</b>	<b>PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI FLIGHT LEVEL BLOCK</b>	<b>OKRES WAŻNOŚCI VALIDITY PERIOD</b>	<b>UWAGI REMARKS</b>
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Oznacznik AWY i odcinki opisane pomocami nawigacyjnymi/ Route designator and AWY segment described by navigation points</i>	<i>Przedział wysokości wyrażony w FL/ Altitude block expressed in FL</i>	<i>Okres aktywności/ Time of activity period</i>	<i>Informacje dodatkowe (otwartym tekstem) i Additional information (plain language)</i>

**BRAVO**

NIE WYKORZYSTYWANY / WPISAĆ "NIL"  
NOT USED / INSERT: NIL

**CHARLIE**

WYKAZ ZAMÓWIEŃ NA TSA, TRA ORAZ STREF D I R ZARZĄDZANYCH PRZEZ AMC /  
LIST FOR REQUESTED TSAs, TRAs AND AMC - MANAGEABLE D AND R AREAS

<b>NUMER NUMBER</b>	<b>OPIS STREFY DESIGNATOR</b>	<b>PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI FLIGHT LEVEL BLOCK</b>	<b>OKRES WAŻNOŚCI VALIDITY PERIOD</b>	<b>JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA RESPONSIBLE UNIT</b>	<b>UWAGI REMARKS</b>
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Nazwa strefy jej numer i sektory/ Designator, number and sectors of the airspace</i>	<i>Przedział wysokości w FL lub stopach/ Altitude block expressed in FL or feet</i>	<i>Czas aktywności/ Time of activity</i>	<i>Oznaczenie jednostki/użytkownika/ User responsible for the airspace</i>	<i>Dodatkowe informacje (otwartym tekstem), np. liczba i typ statków powietrznych/ Additional information (In plain language), e.g. number and type of aircraft</i>

**DELTA**

NIE WYKORZYSTYWANY / WPISAĆ "NIL"

NOT USED / INSERT: NIL

**ECHO**

NIE WYKORZYSTYWANY / WPISAĆ "NIL"

NOT USED / INSERT: NIL

**FOXTROT**

INFORMACJE DODATKOWE / ZAMÓWIENIA NA MATZ, ATZ, MCTR, TFR, MRT, EA/

ADDITIONAL INFORMATION / REQUESTS FOR MATZ, ATZ, MCTR, TFR, MRT, EA

<b>NUMER NUMBER</b>	<b>OPIS STREFY DESIGNATOR</b>	<b>PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI FLIGHT LEVEL BLOCK</b>	<b>OKRES WAŻNOŚCI VALIDITY PERIOD</b>	<b>JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA RESPONSIBLE UNIT</b>	<b>UWAGI REMARKS</b>
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Nazwa strefy jej numer i sektory/ Designator, number and sectors of the airspace</i>	<i>Przedział wysokości w FL lub stopach/ Altitude block expressed in FL or feet</i>	<i>Czas aktywności/ Time of activity</i>	<i>Nazwa użytkownika/ User responsible for the airspace</i>	<i>Dodatkowe informacje (otwartym tekstem), np. liczba i typ statków powietrznych/ Additional information (In plain language), e.g. number and type of aircraft</i>

Uwagi / Remarks .....



Załącznik nr 2

## WZÓR DEPEZY AUP

<b>TYP DEPEZY/MESSAGE TYPE</b>	<b>AUP / AIRSPACE USE PLAN</b>
<b>ORGAN WYSYŁAJĄCY/ ORGINATOR - REFERENCE</b>	<b>NAZWA OŚRODKA/ ADRES AFS/AMC NAME/AFS ADDRESS</b>
<b>TERMIN WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD</b>	D/ 0600 D+1/ 0600
<b>DATA I CZAS NADANIA/DATE AND TIME OF TRANSMISSION</b>	(D-1/14:00 najpóźniej)/D-1/14:00 the latest

## ALPHA

LISTA DOSTĘPNYCH CDR KATEGORII 2 / LIST OF AVAILABLE CDRs CATEGORY 2
---

<b>NUMER NUMBER</b>	<b>OPIS DROGI DESIGNATOR</b>	<b>PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI FLIGHT LEVEL BLOCK</b>	<b>OKRES WAŻNOŚCI VALIDITY PERIOD</b>	<b>UWAGI REMARKS</b>
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Oznacznik AWY i odcinki opisane pomocami nawigacyjnymi/ Route designator and navigation points</i>	<i>Przedział wysokości wyrażony w FL/ Altitude block expressed in FL</i>	<i>Początek i koniec okresu aktywności/ Start and the end of the validity period</i>	<i>Informacje dodatkowe (tekstem otwartym)/ Additional information (plain language)</i>

## BRAVO

LISTA ZAMKNIĘTYCH STAŁYCH I WARUNKOWYCH DRÓG LOTNICZYCH KATEGORII 1 / LIST OF CLOSED PERMANENT ATS ROUTES AND CDRs CATEGORY 1
--

<b>NUMER NUMBER</b>	<b>OPIS DROGI DESIGNATOR</b>	<b>PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI FLIGHT LEVEL BLOCK</b>	<b>OKRES WAŻNOŚCI VALIDITY PERIOD</b>	<b>UWAGI REMARKS</b>
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Oznacznik AWY i odcinki opisane pomocami nawigacyjnymi/ Route designator and navigation points.</i>	<i>Przedział wysokości wyrażony w FL/ Altitude block expressed in FL</i>	<i>Okres zamknięcia/ Start and the end of the closure period</i>	<i>Informacje dodatkowe (tekstem otwartym)/ Additional information (plain language)</i>

## CHARLIE

LISTA TSA, TRA ORAZ STREF D I R ZARZĄDZANYCH PRZEZ AMC / LIST OF TSAs, TRAs AND AMC – MANAGEABLE R AND D AREAS
---

<b>NUMER NUMBER</b>	<b>OPIS STREFY DESIGNATOR</b>	<b>PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI/ FLIGHT LEVEL BLOCK</b>	<b>OKRES WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD</b>	<b>JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA/ RESPONSIBLE UNIT</b>	<b>UWAGI/ REMARKS</b>
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Nazwa strefy jej numer i sektory/ Airspace designator, number and sectors</i>	<i>Przedział wysokości w FL lub stopach/ Altitude block expressed in FL or feet</i>	<i>Czas aktywności/ Time of activity</i>	<i>Oznaczenie jednostki/użytkownika/ Name of the responsible user</i>	<i>Dodatkowe informacje (tekstem otwartym), np. liczba i typ statków powietrznych/ Additional information (in plain language), e.g. number and type of aircraft</i>

**DELTA**

LISTA ZMIAN W STAŁYCH OGRANICZENIACH PRZESTRZENI POWIETRZNEJ /  
LIST OF CHANGED AIRSPACE RESTRICTIONS (CAR)

NUMER NUMBER	OPIS STREFY DESIGNATOR	PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI/ FLIGHT LEVEL BLOCK	OKRES WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA/ RESPONSIBLE UNIT	UWAGI/ REMARKS
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Nazwa strefy, jej numer i sektory/ Airspace designator, number and sectors</i>	<i>Przedział wysokości w FL lub stopach/ Altitude block expressed in FL or feet</i>	<i>Czas aktywności/ Time of activity</i>	<i>Nazwa organu odpowiedzialnego za zmianę/ Unit responsible for the change</i>	<i>Informacje dodatkowe (tekstem otwartym)/ Additional information (plain language)</i>

**ECHO**

LISTA REJONÓW O ZREDUKOWANEJ KOORDYNACJI /  
LIST OF REDUCED CO-ORDINATION AIRSPACE

NUMER NUMBER	OPIS REJONU/ DESIGNATOR	PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI/ FLIGHT LEVEL BLOCK	OKRES WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA/ RESPONSIBLE UNIT	UWAGI/ REMARKS
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Nazwa i numer rejonu/ Designator and airspace number</i>	<i>Przedział wysokości w FL/ Altitude block expressed in FL</i>	<i>Czas aktywności/ Time of activity</i>	<i>Nazwa organu odpowiedzialnego za rejon/ Unit responsible for the airspace</i>	<i>Informacje dodatkowe (tekstem otwartym)/ Additional information (plain language)</i>

**FOXTROT**

INFORMACJE DODATKOWE / LISTA AKTYWNYCH MATZ, ATZ, MCTR, TFR, MRT, EA/  
ADDITIONAL INFORMATION / LIST OF ACTIVE MATZ, ATZ, MCTR, TFR, MRT, EA

NUMER/ NUMBER	OPIS STREFY/ DESIGNATOR	PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI/ FLIGHT LEVEL BLOCK	OKRES WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA/ RESPONSIBLE UNIT	UWAGI/ REMARKS
<i>Nr kolejny począwszy od numeru 1/ Sequence number starting from 1</i>	<i>Nazwa strefy, jej numer i sektory/ Airspace designator, number and sectors</i>	<i>Przedział wysokości w FL lub stopach/ Altitude block expressed in FL or feet</i>	<i>Czas aktywności/ Time of activity</i>	<i>Nazwa użytkownika odpowiedzialnego za przestrzeń/ User responsible for the airspace</i>	<i>Informacje dodatkowe np. liczba i typ statków powietrznych/ Additional information, e. g. number and type of aircraft</i>

Uwagi/Remarks .....

## WZÓR DEPEZY UUP

<b>TYP DEPEZY/MESSAGE TYPE</b>	<b>UUP / UAKTUALNIONY PLAN UŻYTKOWANIA PRZESTRZENI POWIETRZNEJ/ UPDATED AIRSPACE USE PLAN</b>
<b>ORGAN WYSYLAJĄCY/ ORGINATOR - REFERENCE</b>	<b>NAZWA OŚRODKA/ ADRES AFS/AMC NAME/ AFS ADDRESS</b>
<b>TERMIN WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD</b>	<b>D/ 0000 D+1/ 0600</b>
<b>DATA I CZAS NADANIA/DATE AND TIME OF TRANSMISSION</b>	<b>(nie później niż D-1 godzina przed wprowadzeniem zmian)/ DAY TIME (Not later than D-1 hour before introduction of changes)</b>

## ALPHA

LISTA DOSTĘPNYCH CDR KATEGORII 2/  
LIST OF AVAILABLE CDRs CATEGORY 2

<b>NUMER NUMBER</b>	<b>OPIS DROGI DESIGNATOR</b>	<b>PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI FLIGHT LEVEL BLOCK</b>	<b>OKRES WAŻNOŚCI VALIDITY PERIOD</b>	<b>UWAGI REMARKS</b>
<i>Numer kolejny odpowiadający numerowi w AUP. Nowej pozycji przydziela się nowy numer/ Same number element as the number in AUP. New element will be assigned with new number</i>	<i>Oznacznik i odcinki AWY opisane punktami nawigacyjnymi/ Router designator and AWY segments described by navigation points</i>	<i>Przedział wysokości wyrażony w FL/ Altitude block Expressed in FL</i>	<i>Okres aktywności/ Time of the activity period</i>	<i>Informacje dodatkowe (tekstem otwartym) Jeśli element z AUP został skasowany w tym polu pojawi się słowo „Deleted”/ Additional information (plain language) If an AUP element Has been deleted, this field shall contain word “Deleted”</i>
		<i>Jeśli element w AUP został skasowany, pola nie są wypełniane/ If an AUP element has been deleted, these fields shall not be filled</i>		

## BRAVO

LISTA ZAMKNIĘTYCH STAŁYCH I WARUNKOWYCH DRÓG LOTNICZYCH KATEGORII 1/  
LIST OF CLOSED PERMANENT ATS ROUTES AND CDRs CATEGORY

<b>NUMER NUMBER</b>	<b>OPIS DROGI DESIGNATOR</b>	<b>PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI FLIGHT LEVEL BLOCK</b>	<b>OKRES WAŻNOŚCI VALIDITY PERIOD</b>	<b>UWAGI REMARKS</b>
<i>Numer kolejny odpowiadający numerowi w AUP/ Same number element as the number in AUP</i>	<i>Oznacznik i odcinki AWY opisane punktami nawigacyjnymi/ Router designator and AWY segments described by navigation points.</i>	<i>Przedział wysokości wyrażony w FL/ Altitude block Expressed in FL</i>	<i>Okres zamknięcia/ Time of the closure period</i>	<i>Informacje dodatkowe (tekstem otwartym) Jeśli element z AUP został skasowany w tym polu pojawi się słowo „Deleted”/ Additional information (plain language) If an AUP element Has been deleted, this field shall contain word “Deleted”</i>
		<i>Jeśli element z AUP został skasowany, pola nie są wypełniane/ If an AUP element Has been deleted, these fields shall not be filled</i>		

## CHARLIE

LISTA TSA, TRA ORAZ STREF D I R ZARZĄDZANYCH PRZEZ AMC / LIST OF TSAs, TRAs AND AMC – MANAGEABLE R AND D AREAS
---

NUMER NUMBER	OPIS STREFY DESIGNATOR	PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI FLIGHT LEVEL BLOCK	OKRĘS WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA/ RESPONSIBLE UNIT	UWAGI/ REMARKS
Numer kolejny odpowiadający numerowi w AUP/ Same number element as the number in AUP	Nazwa strefy jej numer i sektory/ Designator, number and sectors of the airspace	Przedział wysokości/ Altitude block	Czas aktywności/ Time of activity	Oznaczenie jednostki/użytkownika/ User responsible for the airspace	Informacje dodatkowe (tekstem otwartym.) Jeśli element z AUP został skasowany w tym polu pojawi się słowo „Deleted”/ Additional information (plain language) If an AUP element Has been deleted, this field shall contain word “Deleted”
		Jeśli element z AUP został skasowany, pola nie są wypełniane/ If an AUP element Has been deleted, these fields shall not be filled			

## DELTA

LISTA ZMIAN W STAŁYCH OGRANICZENIACH PRZESTRZENI POWIETRZNEJ / LIST OF CHANGED AIRSPACE RESTRICTIONS (CAR)
---

NUMER NUMBER	OPIS STREFY/ DESIGNATOR	PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI/ FLIGHT LEVEL BLOCK	OKRĘS WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA/ RESPONSIBLE UNIT	UWAGI/ REMARKS
Numer kolejny odpowiadający numerowi w AUP. Nowej pozycji przydziela się nowy numer/ Same number element as the number in AUP. New element will be assigned with new number	Nazwa strefy jej numer i sektory/ Designator, number and sectors of the airspace	Przedział wysokości/ Altitude block	Czas aktywności/ Time of activity	Nazwa organu odpowiedzialnego za zmianę/ Unit responsible for the change	Informacje dodatkowe (tekstem otwartym.) Jeśli element z AUP został skasowany w tym polu pojawi się słowo „Deleted”/ Additional information (plain language) If an AUP element Has been deleted, this field shall contain word “Deleted”
		Jeśli element z AUP został skasowany, pola nie są wypełniane/ If an AUP element Has been deleted, these fields shall not be filled			

## ECHO

LISTA REJONÓW O ZREDUKOWANEJ KOORDYNACJI / LIST OF REDUCED CO-ORDINATION AIRSPACE (RCA)
--

NUMER NUMBER	OPIS STREFY/ DESIGNATOR	PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI/ FLIGHT LEVEL BLOCK	OKRĘS WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA/ RESPONSIBLE UNIT	UWAGI/ REMARKS
Numer kolejny odpowiadający numerowi w AUP. Nowej pozycji przydziela się nowy numer/ Same number element as the number in AUP. New element will be assigned with new number	Nazwa i numer rejonu/ Airspace designator and number	Przedział wysokości/ Altitude block	Czas aktywności/ Time of activity	Nazwa organu odpowiedzialny za rejon/ Unit responsible for the airspace	Informacje dodatkowe (tekstem otwartym.) Jeśli element z AUP został skasowany w tym polu pojawi się słowo „Deleted”/ Additional information (plain language) If an AUP element Has been deleted, this field shall contain word “Deleted”
		Jeśli element z AUP został skasowany, pola nie są wypełniane/ If an AUP element Has been deleted, these fields shall not be filled			

**FOXTROT**

INFORMACJE DODATKOWE / LISTA UDOSTĘPNIONYCH MATZ, ATZ, MCTR, TFR, MRT, EA  
 ADDITIONAL INFORMATION/ LIST OF MATZ, ATZ, MCTR, TFR, MRT,EA

NUMER NUMBER	OPIS STREFY/ DESIGNATOR	PRZEDZIAŁ WYSOKOŚCI/ FLIGHT LEVEL BLOCK	OKRES WAŻNOŚCI/ VALIDITY PERIOD	JEDNOSTKA ODPOWIEDZIALNA/ RESPONSIBLE UNIT	UWAGI/ REMARKS
<i>Numer kolejny odpowiadający numerowi w AUP/ Same number element as the number in AUP</i>	<i>Nazwa strefy jej numer i sektory/ Designator, number and sectors of the airspace</i>	<i>Przedział wysokości/ Altitude block</i>	<i>Czas aktywności/ Time of activity</i>	<i>Oznaczenie jednostki/użytkownika/ User responsible for the airspace</i>	<i>Informacje dodatkowe (tekstem otwartym). Jeśli element z AUP został skasowany w tym polu pojawi się słowo „Deleted”/ Additional information (plain language) If an AUP element Has been deleted, this field shall contain word “Deleted”</i>
		<i>Jeśli element z AUP został skasowany, pola nie są wypełniane/ If an AUP element Has been deleted, these fields shall not be filled</i>			

Uwagi/Remarks .....