

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾
z dnia 2008 r.**

w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego

Na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Warunki i sposób działania służb ruchu lotniczego określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾), zwanej dalej „Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym”, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Kompetencje i obowiązki „władzy służb ruchu lotniczego” oraz „właściwej władzy ATS”, o których mowa w Załączniku nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, wyznaczona zgodnie z odrębnymi przepisami, zwana dalej „instytucją”.

§ 3. Kompetencje i obowiązki „władzy meteorologicznej”, o której mowa w Załączniku nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wykonuje instytucja zapewniająca służbę meteorologiczną.

§ 4. 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, zawiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego o różnicach w rozumieniu art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1, są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska).

§ 5. Wymagana charakterystyka nawigacyjna RNP (*Required navigation performance*) w Rejonie Informacji Powietrznej FIR Warszawa jest zgodna z podstawowym rodzajem nawigacji obszarowej B-RNAV (*Basic Area Navigation*) i wynosi RNP 5.

§ 6. 1. Instytucja opracowuje każdorazowo przy wprowadzaniu zmian w strukturze tras ATS (*ATS route*) lub innych zmian w strukturze przestrzeni powietrznej minimalne

¹⁾ 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).

²⁾ 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 oraz z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558.

³⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

wysokości bezwzględne lotu dla poszczególnych odcinków trasy ATS nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a następnie przedkłada je Prezesowi Urzędu.

2. Prezes Urzędu ustala minimalne wysokości bezwzględne lotu, o których mowa w ust. 1, na podstawie propozycji opracowanych przez instytucję.

3. Instytucja publikuje ustalone przez Prezesa Urzędu minimalne wysokości bezwzględne lotu w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczej, w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP Polska).

§ 7. Dokumenty (Doc) opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), o których mowa w Załączniku nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym stosuje się od dnia wejścia w życie rozporządzenia, wydanego na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wprowadzającego do stosowania dokument, do którego odwołuje się Załącznik nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

§ 8. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 2 kwietnia 2008 r.⁴⁾.

Minister Infrastruktury

W porozumieniu:

Minister Obrony Narodowej

Minister Spraw Wewnętrznych i Administracji

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 415), które zgodnie z art. 21 ustawy z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr 249, poz. 1829) traci moc z dniem 2 kwietnia 2008 r.

UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 121 ust. 6 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.). W związku z nowelizacją ustawy *Prawo lotnicze* dokonaną ustawą z dnia 8 grudnia 2006 r. o *Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej* (Dz. U. Nr 249, poz. 1829) oraz w wyniku zmian przepisów międzynarodowych i krajowych powstała konieczność zweryfikowania dotychczasowej regulacji obowiązującej w tym zakresie.

Na dzień dzisiejszy materia objęta niniejszym projektem rozporządzenia uregulowana jest w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w *sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego* (Dz. U. Nr 44, poz. 415), który de facto stanowi powtórzenie Załącznika nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Konwencja chicagowska), z uwzględnieniem polskich przepisów dotyczących ruchu lotniczego. Dalsze obowiązywanie tegoż rozporządzenia w obecnym kształcie stanowi poważne utrudnienie w dostosowaniu jego treści do bieżących aktualizacji Załącznika nr 11 do Konwencji, które są dokonywane na forum Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Załączniki do Konwencji chicagowskiej są ogłaszane na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze* w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W ten sam sposób publikowane są poprawki do załączników, które są uchwalane i przysyłane przez ICAO.

Obecny stan, tj. stosowanie zaktualizowanego o poprawkę 44 Załącznika nr 11, a od listopada 2007 r. o poprawkę 45 oraz stosowanie nie znowelizowanych przepisów rozporządzenia w *sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego* prowadzi do niebezpiecznego dualizmu prawnego, znacznych opóźnień w nowelizowaniu rozporządzeń i rozbieżności przepisów krajowych z przepisami międzynarodowymi, które grożą powstawaniu sytuacji niebezpiecznych w ruchu lotniczym. Sytuacja ta bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym bowiem personel zagraniczny statków powietrznych, korzystających z polskiej przestrzeni powietrznej może stosować przepisy różniące się od przepisów obowiązujących w Polsce.

Rozporządzenie podlegałoby zmianom dopiero w momencie konieczności wprowadzenia procedur wynikających z nowych poprawek do Załącznika nr 11. Jednocześnie zasadnicze zmiany merytoryczne, wprowadzane jeden raz w roku przez ICAO, dokonywane będą bezpośrednio w Załączniku nr 11 do Konwencji chicagowskiej, a następnie ogłaszane przez Prezesa ULC, na podstawie obwieszczenia, w Dzienniku Urzędowym.

Podstawowym celem wydania niniejszego rozporządzenia jest zapewnienie bezpośredniego stosowania norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku nr 11 do Konwencji chicagowskiej. Z analizy bowiem stosunku Załączników do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika, że nie może być do nich zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji.

Z przepisów Konwencji (art. 37 i 38) wynika, że nie stwarzają one podstaw do podejmowania przez ICAO uchwał zawierających normy, które mogłyby być uznane za normy samowystępujące. Z art. 37 Konwencji wynika wyraźnie, że rolą uchwał ICAO jest „ujednolicanie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, nie zaś ich zastąpienie. Ponadto art. 38 przewiduje wprost konieczność informowania ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania. W związku z tym, wobec wyraźnego brzmienia i intencji art. 37 i 38 Konwencji chicagowskiej, uchwały ICAO nie zawierają norm samowystępujących, nie znajduje do nich zastosowanie art. 91 ust. 3 Konstytucji RP. W

świetle powyższych ustaleń należy stwierdzić, że normy zawarte w uchwałach ICAO nie podlegają bezpośredniemu stosowaniu w polskim porządku prawnym, ale wymagają ich transponowania do polskiego prawa (opinia Rady Legislacyjnej z 30 września 1998 r.).

W projekcie rozporządzenia przyjętym zostało, że warunki i sposób działania służb ruchu lotniczego określają zarówno normy, jak i zalecane metody postępowania (zalecenia) zawarte w Załączniku nr 11 do ww. Konwencji chicagowskiej - „Służby ruchu lotniczego” (§1). Konwencja chicagowska dopuszcza możliwość, że Państwo Członkowskie będzie stosowało jedynie normy zawarte w Załącznikach do Konwencji, natomiast zalecane metody postępowania mogą zostać wprowadzone do stosowania. Podjęta została jednakże decyzja o wprowadzeniu do stosowania w polskim porządku prawnym nie tylko norm, ale także zalecanych metod postępowania, ponieważ zalecenia te stosowane są już w innych Państwach, stronach Konwencji chicagowskiej, ich stosowanie daje także podstawę do jeszcze większego zapewnienia bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Jedynie w przypadku braku konieczności wprowadzenia konkretnych zaleceń, zostały one enumeratywnie wskazane jako nieobowiązujące w polskim porządku prawnym (§ 1 ust. 2)

Proponowane rozporządzenie, wprowadza zatem bezpośrednio stosowanie norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku nr 11 do Konwencji chicagowskiej oraz zawiera niezbędne wskazania dla podmiotów lotniczych realizujących te normy i zalecenia ICAO, jak i ewentualne procedury wykonania tych zaleceń. Rozporządzenie stanowiłoby swoisty „klucz” dla użytkowników, którzy powinni go czytać łącznie z opublikowanym Załącznikiem nr 11 do Konwencji chicagowskiej. Rozwiązanie to pozwoli uniknąć zaistnienia potencjalnie niebezpiecznych sytuacji w ruchu lotniczym z przyczyn prawnych.

W paragrafie 2 uściśla się terminy zawarte w Załączniku nr 11, tj. „władza służb ruchu lotniczego” oraz „właściwa władza ATS”.

W paragrafie 3 instytucja zapewniająca służbę meteorologiczną lotnictwa cywilnego określona została jako władza meteorologiczna lecz tylko w zakresie opracowywania i dostarczania informacji meteorologicznych. Instytucja zapewniająca służbę meteorologiczną może zostać wyznaczona na podstawie rozporządzenia wydanego na podstawie art. 128 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

W paragrafie 4 została określona procedura zgłaszania przez Państwo – stronę Konwencji chicagowskiej, różnic pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką a normami Załącznika nr 11 Konwencji chicagowskiej i jego zmianami. Kompetencje w tym zakresie, zgodnie z przepisami ustawy Prawo lotnicze, posiada Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, niemniej właściwym jest bezpośrednie wskazanie, dla odbiorców regulacji zawartych w Załączniku, organu, który dokonuje zgłoszenia do ICAO oraz w jakim miejscu informacja o tym jest publikowana.

W paragrafie 5 określona została wymagana charakterystyka nawigacyjnych (RNP), do określenia której zobowiązuje pkt 2.7.1 Załącznika nr 11. Charakterystyka ta obowiązywać będzie w Rejonie Informacji Powietrznej FIR Warszawa, wynosi ona RNP 5.

Paragraf 6 precyzuje tryb oraz organy odpowiedzialne za opracowywanie i ustalenie minimalnych wysokości bezwzględnych lotu w polskiej przestrzeni powietrznej. Obowiązek ustalenia minimalnych wysokości bezwzględnych lotu wynika z pkt 2.22 Załącznika nr 11. Zgodnie z tym punktem Państwo powinno zapewnić ustalenie i ogłoszenie, każdorazowo przy wprowadzaniu zmian w strukturze tras ATS lub innych zmian w strukturze przestrzeni powietrznej minimalne wysokości bezwzględne lotu dla poszczególnych odcinków trasy ATS. PAŻP jako instytucja nadzorowana przez Prezesa ULC, opracowuje ww. minimalne

wysokości bezwzględne lotu, a Prezes ULC, poprzez zarządzenie ustala te wysokości, czym jednocześnie zatwierdza opracowane przez PAŻP propozycje.

W obecnym projekcie rozporządzenia usunięto paragraf (w poprzedniej wersji § 7) odnoszący się do pkt 2.27 przedmiotowego Załącznika – *Zarządzanie bezpieczeństwem*, ze względu na fakt, iż wymogi tego punktu realizowane są przez zapisy zawarte w *rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR*.

Celem regulacji § 7 projektu jest rozstrzygnięcie ewentualnych wątpliwości, które mogą wynikać po wejściu w życie rozporządzenia, w zakresie obowiązywania wydawanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dokumentów – podręczników tzw. Doc, zawierających wymagania o charakterze specjalistycznym. Niniejsze rozporządzenie bezpośrednio wdraża przepisy Załącznika nr 11, w którym istnieją odwołania do różnych numerów Doc. W przypadku gdy norma Załącznika bezpośrednio odwołuje się do danego Doc, wskazując, że w Doc zawarte są np. warunki i okoliczności związane z tą normą, może powstać wątpliwość, czy już w momencie wejścia w życie rozporządzenia należy zastosować tę normę i regulacje zawarte w Doc z nią związane (tak np. pkt 2.19.5, 3.4.1). Wymagania zawarte w Doc, będą obowiązywać dopiero w momencie wdrożenia Doc do polskiego porządku prawnego poprzez art. 3 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca – *Prawo lotnicze*, jednakże z uwagi na skomplikowany system przepisów prawa lotniczego w tym zakresie, koniecznym jest zawarcie stosowanej regulacji w niniejszym rozporządzeniu, tak by jasnym był stosunek wymagań zawartych w Załączniku nr 11 i dokumentów Doc.

Wejście w życie niniejszego rozporządzenia powinno nastąpić najpóźniej z dniem 2 kwietnia 2008 r. Z tym dniem traci bowiem moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w *sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego*, na mocy którego aktualnie funkcjonują służby ruchu lotniczego.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Projektowane rozporządzenie obejmować będzie następujące podmioty:

- 1) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- 2) zarządzających lotniskami,
- 3) przewoźników lotniczych,
- 4) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Konsultacje społeczne.

Projekt rozporządzenia został skonsultowany m.in. z następującymi podmiotami:

- Przedsiębiorstwem Państwowym „Porty Lotnicze”,
- Związkiem Regionalnych Portów Lotniczych,
- Aeroklubem Polskim,
- środowiskiem lotniczym,
- przewoźnikami lotniczymi.

Uwagi do projektu zgłosiła Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Eurolot S.A.. Uwzględniono uwagę PAŻP dotyczącą sprecyzowania brzmienia § 5. Nie została uwzględniona uwaga PAŻP dotycząca określenia podmiotu realizującego zadania „właściwej władzy ATS”. Zgodnie z definicją zawartą w Załączniku nr 11 do Konwencji chicagowskiej, jest to odpowiednia władza wyznaczona przez Państwo, odpowiedzialna za zapewnianie służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej. Nie ulega zatem wątpliwości, że podmiotem tym jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej wyznaczona na instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego decyzją Ministra Transportu z dnia

3 sierpnia 2007 r., wydaną na podstawie art. 127 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze* (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) w związku z § 3 ust. 4 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie wyznaczenia instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej oraz realizacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej (Dz. U. Nr 109, poz. 754). Nie została także uwzględniona uwaga Eurolot S.A. dotycząca dodania w rozporządzeniu odnośnika, w którym wskazanym byłoby miejsce publikacji Załącznika nr 11 do Konwencji chicagowskiej. Publikacja ta następuje bowiem w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, o czym bezpośrednio stanowi ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze* w art. 23 ust. 2 pkt 1 w zw. z art. 3 ust. 5.

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

Wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

Wpływ na rynek pracy.

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na rynek pracy.

Konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Projektowana regulacja nie będzie miała negatywnego wpływu na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Rozporządzenie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa lotów w polskiej przestrzeni powietrznej.

Wstępna opinia o zgodności projektu rozporządzenia z prawem Unii Europejskiej.

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Notyfikacja.

Projekt rozporządzenia w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego 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.

Biuletyn Informacji Publicznej:

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.