

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia 2012 r.

zmieniające rozporządzenie 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.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. Nr 210, poz. 1324) wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w § 2
 - a) pkt 3 otrzymuje brzmienie:

„3) AMC Polska – (Airspace Management Cell) komórka zarządzania przestrzenią powietrzną w instytucji;”;
 - b) pkt 21 otrzymuje brzmienie:

„21) GARDA – hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej;”;
- 2) w § 3:
 - a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Granicę pionową FIR Warszawa wyznacza się od powierzchni ziemi lub wody do FL 660, z zastrzeżeniem ust. 4.”;
 - b) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494).

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, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340, z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 80, poz. 432, Nr 106, poz. 622, Nr 170, poz. 1015, Nr 171, poz. 1016 i Nr 240, poz. 1429.

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

3) w § 4 w ust. 1 w pkt 1 lit. d otrzymuje brzmienie:

„d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od poziomu FL 095 do poziomu FL 660, z wyjątkiem rejonów i stref, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 4;”;

4) w § 11 ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Wlot w strefy, rejonu i trasy, o których mowa w ust. 4, a także w CTR i MCTR statków powietrznych 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.”;

5) w § 19 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Lot statku powietrznego, na którego pokładzie znajduje się:

- 1) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej,
- 2) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej jeżeli tymczasowo wykonuje obowiązki Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 131 ust. 1 lub 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej,
- 3) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej jeżeli tymczasowo wykonuje obowiązki Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, zgodnie z art. 131 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej,
- 4) osoba ^zgłaszane^o drogą dyplomatyczną do ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będąc^e głową państwa obcego - wykonywany w misji oficjalnej posiada status HEAD.”.

§ 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 1, który wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA
I GOSPIDARKI MORSKIEJ**

W porozumieniu:

MINISTER

OBRONY NARODOWEJ

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej zmieniające rozporządzenie w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni jest wydawane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w 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.).

Przedmiotowa nowelizacja ma na celu powiększenie, zgodnie z propozycjami Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, przestrzeni powietrznej objętej rejonem informacji powietrznej – FIR (*Flight Information Region*), co będzie skutkowało obowiązkiem zapewniania służby informacji powietrznej i służby alarmowej na większym obszarze. Powyższe powiększenie obszaru FIR polega na podniesieniu granicy pionowej dotyczącej poziomu lotu – FL (*Flight Level*) z FL 460 do FL660, tj. maksymalnej wysokości na jakiej statek powietrzny wykonując lot będzie miał zapewnione służby informacji powietrznej i służby alarmowe. Ponadto w ww. przedziale wysokości nad obszarem lądowym i wodami terytorialnymi RP (w granicach RP) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zobligowała się do zapewniania służby kontroli ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej klasy C – zgodnie z *Rozporządzeniem 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 FL195* oraz zmienionym § 4 ust. 1 pkt 1 lit. d projektu rozporządzenia.

Biorąc pod uwagę zgłoszone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (IBCOL Sp. z o. o. i Instytutu Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy) trudności w zapewnieniu osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego powyżej FL 530 zastrzeżono w § 3 ust. 4 projektu, że w przedziale FL 530 – FL 660 osłona meteorologiczna nie będzie zapewniana.

Projektowana zmiana definicji dotyczącej hasła GARDA przewiduje możliwość jego wykorzystywania do wykonywania zadań związanych z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej przez użytkowników wszystkich statków powietrznych. Powyższe jest związane z toczącym się w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego procesem przenoszenia statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego do rejestru cywilnych statków powietrznych, którego konsekwencją może być zgłoszenie przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (jako agencję Unii Europejskiej powołaną do realizacji zadań nadzorczych) zastrzeżeń w zakresie dopuszczalności używania hasła GARDA przez statki powietrzne wpisane do rejestru cywilnych statków powietrznych. Podkreślenia wymaga, że żaden przepis ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) nie przesądza konsekwencji związanych z wpisem statku powietrznego

lotnictwa służb porządku publicznego do rejestru cywilnych statków powietrznych, co może rodzić wątpliwość, czy objęcie statku takim rejestrem nie zmieni jego statusu z państwowego na cywilny.

Projektowana zmiana, zakłada usunięcie omawianej wątpliwości dotyczącej używania hasła GARDA, a jednocześnie ujednotwici brzmienie tego pojęcia z zawartym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2011 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 251, poz. 1507).

Projektowana zmiana ma na celu doprecyzowanie kiedy jest możliwe nadanie wskaźnika statusu HEAD, co jest związane z koniecznością realizacji zaleceń EUROCONTROL. Powyższe zalecenia – zawarte w *Part 1 Chapter Special Status Flight (STS) Basic CFMU Handbook (EUROCONTROL CFMU IFPS Users Manual, Edition 15.1)* – przewidują, że wskaźnik statusu HEAD powinien być nadawany, gdy lot jest wykonywany z głową państwa na pokładzie (ang. *Head of State status*).

Przepis art. 131 ust. 1 i 2 Konstytucji RP wyczerpująco określa warunki, których spełnienie skutkuje tymczasowym przejęciem obowiązków Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej przez Marszałka Sejmu. Dodatkowo, zgodnie z art. 131 ust. 3 Konstytucji RP, tymczasowe przejęcie obowiązków Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej przez Marszałka Senatu jest możliwe dopiero w sytuacji, gdy Marszałek Sejmu nie może ich wykonywać.

W świetle ww. przepisów Marszałek Sejmu albo Marszałek Senatu do chwili przejścia obowiązków Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej nie mogą być uznawani za głowę państwa.

Jednocześnie art. 148 pkt 1 Konstytucji RP stanowi, że Prezes Rady Ministrów reprezentuje Radę Ministrów. Biorąc pod uwagę powyższe lot wykonywany statkiem powietrznym z Prezesem Rady Ministrów na pokładzie nie powinien otrzymywać statusu HEAD.

Powyższą interpretację potwierdzają także przepisy Unii Europejskiej np. art. 9 ust. 1 lit. c Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiającego wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej (Dz. Urz. UE L Nr 341 z 7.12.2006, str. 3), które rozgraniczają pojęcie głowy państwa i szefa rządu. Przepis ww. art. 9 ust. 1 lit. c Rozporządzenia nr 1794/2006 stanowi, że lot Prezesa Rady Ministrów, o ile jest wykonywany w ramach podróży oficjalnych, podlega zwolnieniu z opłat nawigacyjnych (trasowych). Odzwierciedlenie powyższej regulacji znajduje się w art. 130 ust. 6 pkt 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

II. Zakres regulacji.

Zmiana brzmienia § 2 pkt 21 ma charakter redakcyjno-porządkowy i zapewnia ujednoczenie terminologii w zakresie definicji hasła GARDA, w obrębie dwu rozporządzeń, które się tym skrótem posługują tj. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 106, poz. 678 oraz z 2011 r. Nr 251, poz. 1507).

Zmiana brzmienia § 3 ust. 3 oraz § 4 ust. 1 pkt 1 lit. d zakłada wyznaczenie nowej górnej (pionowej) granicy przestrzeni powietrznej, w której użytkownik tej przestrzeni wykonując lot będzie mógł korzystać z służb informacji powietrznej i służb alarmowych. Zgodnie z oczekiwaniami środowiska lotniczego oraz stanowiskiem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, omawiana granica pionowa została podniesiona do poziomu – FL (Flight Level) 660 z zastrzeżeniami dotyczącymi możliwości zapewnienia osłony meteorologicznej w przedziale FL 530 – FL 660. Ograniczenie powyższe znalazło odzwierciedlenie w projektowanym § 3 ust. 4.

Zmiana brzmienia § 19 ust. 1 precyzuje, że wskaźnik statusu HEAD jest nadawany, gdy lot jest wykonywany z głową państwa (ang. *head of state*) na pokładzie – zgodnie z *Part 1 Chapter Special Status Flight (STS) Basic CFMU Handbook (EUROCONTROL CFMU IFPS Users Manual, Edition 15.1)*.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 4 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem § 1 pkt 1, który wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Czteromiesięczne *vacatio legis* wynika z tego, że o podniesieniu granicy pionowej FIR Warszawa należy poinformować Biuro ICAO w Paryżu – nie później niż na 3 miesiące przed taką zmianą. Dodatkowo taka zmiana granicy pionowej FIR Warszawa wymaga wprowadzenia zmian (publikacji nowej sieci dróg) w AIP Polska oraz zmian w mapach lotniczych, w związku z czym konieczne jest zapewnienie odpowiedniego czasu na dokonanie wyżej opisanych czynności.

Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na użytkowników przestrzeni powietrznej lub działalność instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w taki sposób aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

Zgodność regulacji z prawem UE – przedmiotowe regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) oraz w związku z § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

III. Ocena skutków regulacji:

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
- 2) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- 3) Ministra Obrony Narodowej;
- 4) Ministra Spraw Wewnętrznych;
- 5) Ministra Spraw Zagranicznych;
- 6) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 7) użytkowników przestrzeni powietrznej.

Konsultacje społeczne.

Projekt został przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Aeroklub Polski ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 3) Dowództwo Sił Powietrznych ul. Żwirki i Wigury 103, 00-912 Warszawa;
- 4) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy ul. Podleśna 61, 01-673 Warszawa;
- 5) IBCOL Sp. z o. o. ul. Rumiana 86, 02-956 Warszawa;
- 6) Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 7) Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 8) Polskie Stowarzyszenie Sportów Powietrznych ul. Żytnia 15/12, 01-014 Warszawa;
- 9) IATA ul. Szpitalna 6 Apt 1B, 00-031 Warszawa;
- 10) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność” Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 11) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych ul. Kopernika 36/4, 00-924 Warszawa;
- 12) Forum Związków Zawodowych Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
- 13) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
- 14) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;
- 15) Business Centre Club - Związek Pracodawców Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;

16) Związek Rzemiosła Polskiego skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa.

Uwagi w zakresie niemożności zapewnienia osłony meteorologicznej powyżej granicy pionowej dotyczącej poziomu lotu – FL (Flight Level) FL530 zgłosiły wszystkie podmioty certyfikowane jako instytucje zapewniające żeglugi powietrznej w zakresie osłony meteorologicznej tj. IBCOL Sp z o. o. oraz Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy. W związku z powyższym dnia 30 września 2011 r. zorganizowano spotkanie uzgodnieniowe, na którym przesądzono ustanowienie maksymalnej wysokości na jakiej statek powietrzny wykonując lot będzie miał zapewnione służby informacji powietrznej i służby alarmowe na FL530, a dodatkowo przesądzono o potrzebie doprecyzowania jakie loty mogą uzyskać status HEAD. Na wniosek Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zmieniono definicję AMC Polska, celem ujednoczenia terminologii z Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. L Nr 342 z 24.12.2005, str. 20). Jednocześnie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zapewniła, iż przewidywane powiększenie przestrzeni powietrznej nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

Wpływ regulacji na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych. Koszty związane z przewidywanym powiększeniem przestrzeni powietrznej objętej rejonem informacji powietrznej (FIR) pokryte zostaną w ramach środków Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, bez konieczności zwiększania dotacji celowej z budżetu państwa, na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej wydatków związanych z zapewnianiem służb w przypadku lotów, za które nie pobiera się opłat nawigacyjnych.

Wpływ regulacji na rynek pracy – wprowadzenie do stosowania projektowanego rozporządzenia nie będzie miało wpływu na rynek pracy.

Wpływ regulacji na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja nie będzie miała wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Wpływ regulacji na sytuację i rozwój regionalny – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.