

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I
GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2013 r.

w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego

Na podstawie art. 133 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i sposób zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia oznaczają:

- 1) dokumentacja lotniczo-meteorologiczna – zestaw dokumentów, z uwzględnieniem map i formularzy, zawierający informacje meteorologiczne niezbędne do wykonania lotu;
- 2) FL – (*Flight Level*) – poziom lotu odpowiadający powierzchni o stałym ciśnieniu atmosferycznym, odniesionym do szczególnej wartości ciśnienia atmosferycznego (1013,2 hPa), oddzielonej od innych powierzchni różnicami ciśnienia;
- 3) informacja AIRMET – informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, określone w pkt 3.4 Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.³⁾), dotyczącą zjawisk meteorologicznych, występujących lub mogących wystąpić na trasie lotu, która może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów na małych wysokościach i która nie została włączona do wydanej prognozy dla lotów na małych wysokościach w danym rejonie informacji powietrznej lub w jego części;

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 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134.

³⁾ Zmiany wymienionej konwencji 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, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368-371.

- 4) informacja SIGMET – informację wydawaną przez meteorologiczne biuro nadzoru, określone w pkt 3.4 Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dotyczącą faktycznego lub przewidywanego występowania określonych zjawisk meteorologicznych na trasie lotu, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo statków powietrznych;
- 5) instytucja – instytucję zapewniającą służbę meteorologiczną dla lotnictwa cywilnego, certyfikowaną na podstawie art. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 550/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31, z późn. zm.);
- 6) Konwencja – Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym;
- 7) lotnisko kontrolowane – lotnisko, na którym zapewniana jest służba kontroli ruchu lotniczego w odniesieniu do ruchu lotniskowego;
- 8) METAR – komunikat służący do przekazywania regularnych obserwacji meteorologicznych;
- 9) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 10) użytkownik przestrzeni powietrznej – statek powietrzny przemieszczający się zgodnie z procedurami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO);
- 11) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 12) rejestr LUN – rejestr, o którym mowa w art. 88 ustawy;
- 13) służba AFIS – (*Aerodrome Flight Information Service*) – lotniskową służbę informacji powietrznej;
- 14) SPECI – komunikat do przekazywania specjalnych obserwacji meteorologicznych;
- 15) TAF – prognozę dla lotniska w formie zakodowanej;
- 16) TREND – prognozę do lądowania zawierającą zwięzły opis oczekiwanych, istotnych zmian warunków meteorologicznych na lotnisku, dołączoną do lokalnych regularnych lub specjalnych komunikatów METAR lub SPECI, której okres ważności wynosi 2 godziny od czasu wydania komunikatu.

§ 3. 1. Szczegółowe warunki i sposób zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego określają:

- 1) Załącznik I i Załącznik III do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące

zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L Nr 271 z 18.10.2011, str. 23, z późn. zm.);

- 2) normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 3 do Konwencji, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z uwzględnieniem przepisów niniejszego rozporządzenia.

2. W zakresie zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego instytucja wykonuje kompetencje i obowiązki „umawiającego się Państwa”, dotyczące:

- 1) weryfikacji wykształcenia oraz wyszkolenia personelu meteorologicznego, określone w pkt 2.1.5 Załącznika 3 do Konwencji;
- 2) zapewniania systemu jakości, określone w pkt 2.2.2 Załącznika 3 do Konwencji;
- 3) dostarczania danych do światowego centrum prognoz obszarowych, określone w pkt 3.2.1 Załącznika 3 do Konwencji;
- 4) zapewniania stacji meteorologicznych, o których mowa w art. 188a ust. 8 pkt 5 ustawy, określonych w pkt 4.1.1 Załącznika 3, oraz o ile to wynika z umowy międzynarodowej instalacji meteorologicznych na potrzeby lotów śmigłowców określonych w pkt 4.1.2 Załącznika 3 do Konwencji;
- 5) opracowania i udostępniania lotniskowych tabel klimatologicznych określonych w pkt 8.2.1 Załącznika 3 do Konwencji;
- 6) stosowania urządzeń łączności określonych w rozdziale 11 Załącznika 3 do Konwencji.

§ 4. 1. Zapewnianie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego obejmuje co najmniej jedną z poniższych usług:

- 1) wykonywanie pomiarów i obserwacji meteorologicznych;
- 2) opracowywanie prognoz meteorologicznych;
- 3) opracowywanie ostrzeżeń meteorologicznych;
- 4) informowanie o warunkach atmosferycznych, w tym odprawę lub konsultację meteorologiczną, oraz opracowywanie i wydawanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej dla załóg lotniczych lub innego personelu lotniczego;
- 5) dystrybucję informacji meteorologicznych;
- 6) opracowywanie danych klimatycznych.

2. Dane i informacje meteorologiczne, o których mowa w ust. 1, zabezpieczone, aktualne oraz o jakości określonej w pkt 2 lit. b Załącznika Vb do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa

Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.3.2008, str. 1), są udostępniane;

- 1) instytucjom zapewniającym służby ruchu lotniczego, informacji lotniczej oraz służbom poszukiwania i ratownictwa lotniczego, co najmniej w zakresie określonym w dodatku 9 do Załącznika 3 do Konwencji i w rozdziale 7 Załącznika 11 do Konwencji;
- 2) użytkownikom przestrzeni powietrznej wykonującym loty w przestrzeni kontrolowanej w postaci co najmniej:
 - a) mapy istotnych zjawisk pogody,
 - b) mapy wiatrów górnych i temperatur powietrza na wysokościach,
 - c) informacji SIGMET i AIRMET,
 - d) informacji doradczych na temat pyłu wulkanicznego i cyklonów tropikalnych odnoszących się do trasy lotu,
 - e) informacji i raportów z powietrza odnoszących się do trasy lotu, o ile nie ujęto ich w informacji SIGMET,
 - f) komunikatów METAR lub SPECI wraz z TREND i TAF z lotnisk zainteresowania,
 - g) zobrażenia radarów meteorologicznych i systemów lokalizacji wyładowań oraz innych systemów i urządzeń wpisanych do rejestru LUN;
- 3) użytkownikom przestrzeni powietrznej wykonującym loty w przestrzeni niekontrolowanej w postaci co najmniej:
 - a) mapy istotnych zjawisk pogody na poziomach poniżej poziomu FL100 lub FL150 w obszarach górskich,
 - b) tekstowych prognoz dla obszarów przestrzeni powietrznej lub prognoz obszarowych w postaci tekstu otwartego, przedstawianych z wykorzystaniem obowiązujących skrótów, przeznaczonych dla lotów na małych wysokościach i dotyczących danego rejonu informacji powietrznej lub jego części. opracowywanych przez biuro meteorologiczne.
 - c) informacji AIRMET i SIGMET,
 - d) komunikatów METAR lub SPECI wraz z TREND, TAF z lotnisk zainteresowania;
 - e) zobrażenia radarów meteorologicznych i systemów lokalizacji wyładowań oraz innych systemów i urządzeń wpisanych do rejestru LUN.
- 4) służbie AFIS lub innym zainteresowanym podmiotom, w zakresie z nimi uzgodnionym.

§ 5. Ze względu na bezpieczeństwo ruchu lotniczego do zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego instytucja:

- 1) wykorzystuje systemy oraz ich części składowe spełniające wymagania w zakresie interoperacyjności określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46, z późn. zm.);
- 2) ustanawia system zarządzania bezpieczeństwem (*Safety Management Systems*) albo zarządza bezpieczeństwem przez:
 - a) identyfikację zagrożeń, analizę ryzyka i ocenę poziomu bezpieczeństwa świadczonej osłony meteorologicznej,
 - b) wykorzystywanie sformalizowanych procedur działania, szczególnie w przypadkach stwierdzonych niezgodności, dokumentowania działań w zakresie bezpieczeństwa, oraz bezpiecznego wprowadzania zmian w systemach osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego,
 - c) zawieranie porozumień z dostawcami zewnętrznymi w celu zapewnienia bezpiecznego świadczenia dostarczanych usług,
 - d) zawieranie porozumień z odbiorcami określających działania podejmowane w przypadku awarii, wykrycia błędu lub niezgodności w dostarczonych danych i informacjach meteorologicznych;
- 3) przekazuje informacje o sposobie zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego określone w rozdziale GEN 3.5 w części 1 dodatku 1 Załącznika 15 do Konwencji organowi służby informacji lotniczej.

§ 6. Instytucja nieodpłatnie przekazuje materiały synoptyczne, dokumentację lotniczo-meteorologiczną oraz dane i informacje meteorologiczne Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Prezesowi Urzędu, na ich wniosek.

§ 7. 1. Dane i informacje meteorologiczne dla potrzeb służby AFIS obejmują co najmniej:

- 1) kierunek i prędkość wiatru, temperaturę powietrza, ciśnienia stosowane przy nastawieniu wysokościomierza barometrycznego w celu uzyskania wskazań wysokości bezwzględnej oraz ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska albo progu drogi startowej lotniska;
- 2) obserwacje i komunikaty o parametrach meteorologicznych na lotnisku, ostrzeżenia o wystąpieniu i prognozie wystąpienia warunków lub zjawisk mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo na lotnisku.

2. Dane i informacje meteorologiczne, o których mowa w ust. 1, pozyskuje się od instytucji, z zastrzeżeniem ust. 3.

3. W przypadku lotnisk, dla których ustanowiono procedury odlotu lub podejścia do lądowania zgodnie z przepisami dla wykonywania lotów z widocznością (VFR – *Visual Flight Rules*), dopuszcza się wykorzystywanie danych i informacji meteorologicznych, o których mowa w ust. 1 pkt 1, pozyskiwanych bezpośrednio z systemu pomiarowego wpisanego do rejestru LUN oraz nie zapewnianie danych i informacji meteorologicznych, o których mowa w ust. 1 pkt 2.

§ 8. 1. Dane i informacje meteorologiczne, dla potrzeb eksploatacji lotniska związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa ruchu naziemnego i sprawnością obsługi użytkowników lotniska, obejmują aktualne i prognozowane warunki atmosferyczne na lotnisku oraz ostrzeżenia dotyczące:

- 1) szronu, szadzi (oblodzenia);
- 2) spadku temperatury poniżej 0o C;
- 3) deszczu marznącego;
- 4) opadu pogarszającego warunki hamowania;
- 5) mgły i ograniczeń widzialności;
- 6) silnego wiatru i jego porywów;
- 7) śniegu;
- 8) burzy;
- 9) gradu, oraz
- 10) innych zjawisk meteorologicznych, zgodnie z lokalnymi ustaleniami.

2. Zarządzający lotniskiem pozyskuje dane i informacje meteorologiczne, o których mowa w ust. 1, samodzielnie albo od innego podmiotu, w tym instytucji, na podstawie porozumienia.

§ 9. Dla potrzeb oceny sposobu realizacji osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem kontrolowanym oraz zarządzający lotniskiem, na którym ustanowiono służby AFIS, corocznie do końca pierwszego kwartału, przekazują Prezesowi Urzędu informacje o podmiocie świadczącym osłonę meteorologiczną, wykorzystywanych systemach pomiarowych oraz uwagi i wnioski dotyczące realizacji osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, za rok ubiegły.

§ 10. Warunki i sposób zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa państwowego na lotniskach lotnictwa państwowego i współużytkowanych określają przepisy odrębne dotyczące służby hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 11. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.⁴⁾

MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ

W porozumieniu:

MINISTER ŚRODOWISKA

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

⁴⁾ Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministrów Infrastruktury, Środowiska, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej z dnia 28 października 2004 r. w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa (Dz. U. Nr 245, poz. 2459), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015) utraciło moc z dniem 19 marca 2013 r.

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego stanowi realizację upoważnienia zawartego w art. 133 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm).

Materię dotyczącą osłony meteorologicznej dla lotnictwa cywilnego reguluje rozporządzenie Ministrów Infrastruktury, Środowiska, Spraw Wewnętrznych i Administracji oraz Obrony Narodowej z dnia 28 października 2004 r. w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa. Określa ono szczegółowe zasady działania i organizacji lotniczej i lotniskowej służby meteorologicznej oraz ich współdziałania z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym, lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego, zarządzającymi lotniskami i załogami statków powietrznych.

Upoważnienie ustawowe ww. rozporządzenia zawarte w art. 133 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze zostało zmienione przez art. 1 pkt 86 ustawy z dnia 30 czerwca 2011 r. (Dz.U.2011.170.1015) zmieniającej nin. ustawę z dniem 18 września 2011 r. Omawiana nowelizacja ustawy - Prawo lotnicze w sposób zasadniczy ograniczyła materię uprzednio regulowaną w ww. rozporządzeniu w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa, zawężając ją wyłącznie do osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego. Jednocześnie zlikwidowała podział osłony meteorologicznej lotnictwa na osłonę lotniskową i lotniczą, jako niezgodny z zaleceniami Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Celem przedstawionego projektu rozporządzenia jest wykonanie upoważnienia ustawowego tj. określenie tego kto, jak, dla kogo i na jakich warunkach realizuje osłonę meteorologiczną dla lotnictwa cywilnego. Podnosząc kwestię bezpieczeństwa w lotnictwie, kierując się przepisami międzynarodowymi w zakresie nadzoru nad zmianami w systemach funkcjonalnych oraz w zarządzaniu bezpieczeństwem świadczonych usług w obszarze osłony meteorologicznej projekt rozporządzenia precyzuje wymagania niezbędne do prawidłowego zapewniania osłony meteorologicznej. Ponadto projekt rozporządzenia zapewnia bezpośrednie stosowanie norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 3

do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dotyczących bezpieczeństwa i jakości świadczonej osłony meteorologicznej oraz jej dostępności. Z analizy stosunku załączników do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika, że nie może być do nich zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, stanowiący, iż jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami. 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 samowykonalne. 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 normami międzynarodowymi. W związku z tym, iż wobec wyraźnego brzmienia i intencji art. 37 i 38 Konwencji chicagowskiej, uchwały ICAO nie zawierają norm samowykonalnych, 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 oraz wymagają transponowania do polskiego prawa. Stanowisko takie przedstawiła także Rada Legislacyjna w opinii z dnia 30 września 1998 r. Tym samym projektowane rozporządzenie ma stanowić swoisty „klucz” dla użytkowników, którzy czytaliby go łącznie z aktualną wersją Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, który zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy - Prawo lotnicze podlega publikacji w Dzienniku Urzędowym Lotnictwa Cywilnego. Zaproponowana regulacja stanowi rozwiązanie pozwalające uniknąć zaistnienia potencjalnie niebezpiecznych sytuacji spowodowanych rozbieżnościami pomiędzy często aktualizowanym Załącznikiem 3, a polskim ustawodawstwem.

Dodatkowo projekt rozporządzenia likwiduje podział osłony meteorologicznej lotnictwa, na osłonę lotniskową i lotniczą.

II. Zakres regulacji.

W § 2 projektu określono znaczenie użytych w rozporządzeniu określeń i skrótów.

W przepisie § 3 projektu określono wymagania, których spełnienie jest niezbędne dla

bezpiecznego zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, odsyłając do przepisów zawartych w Załączniku I i Załączniku III do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 oraz norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 3 do Konwencji, którego aktualne brzmienie jest bieżąco publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wskazano, które kompetencje i obowiązki „umawiającego się Państwa” winny być realizowane przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej – w tym przypadku instytucję zapewniającą służbę meteorologiczną dla lotnictwa cywilnego.

Zauważyć należy, że zgodnie z art. 2 pkt 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, „służby żeglugi powietrznej oznaczają służby ruchu lotniczego; służby łączności, nawigacji i dozoru; służby meteorologiczne dla służb żeglugi powietrznej; oraz służby informacji lotniczej”.

W § 4 projektu wskazano usługi, które zalicza się do zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, oraz sposób w jaki dane i informacje meteorologiczne będą udostępniane. Zakres zapewnianych danych i informacji uzależniono od rodzaju ich odbiorców.

W § 5 projektu określono wymagania dla instytucji, których spełnienie jest niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego w ramach świadczenia osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego. Przesądzono, że wykorzystywane w ramach osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego systemy oraz ich części składowe powinny spełniać wymagania w zakresie interoperacyjności określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46, z późn. zm.). Dodatkowo zaproponowano by instytucje wdrożyły w obszarze usług związanych z osłoną meteorologiczną system zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management Systems) albo spełniły minimalne, określone w tym przepisie, wymagania w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.

Ich wprowadzenie do rozporządzenia ma na celu rozszerzenie problematyki bezpieczeństwa w funkcjonowaniu służb meteorologicznych w ramach międzynarodowej żeglugi

powietrznej. Problematyka ta jest szeroko opisana i określona dla pozostałych służb żeglugi powietrznej zaś dla służb meteorologicznych tylko ogólnikowo. Powoduje to problemy na styku współpracy pomiędzy służbami, które posiadają różnie określone wymagania co powoduje trudności w podejmowaniu i prowadzeniu wspólnych działań w celach poprawy bądź utrzymania nakładanych na nie i stale podnoszonych wymagań z zakresu bezpieczeństwa.

Jednocześnie, z uwagi na potrzebę skutecznego przekazywania odbiorcom informacji i danych meteorologicznych określono, że instytucja przekazuje informacje o sposobie zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, organowi służby informacji lotniczej. Informacje te dotyczą m.in. rodzaju zapewnianych usług dla danego obszaru przestrzeni powietrznej lub lotniska i winny być podawane zgodnie z wymaganiami rozdziału GEN 3.5 w części 1 dodatku 1 Załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

W § 6 projektu wskazano podmioty, którym instytucja powinna nieodpłatnie przekazywać materiały synoptyczne, dokumentację lotniczo-meteorologiczną oraz dane i informacje meteorologiczne niezbędne dla potrzeb prowadzonych postępowań, obejmujących w szczególności ustalenie warunków meteorologicznych istniejących w chwili zdarzenia, incydentu lub wypadku lotniczego.

W § 7 projektu określono zakres informacji i źródła jej pozyskiwania dla potrzeb lotniskowej służby informacji lotniczej. Biorąc pod uwagę to, że informacje meteorologiczne na temat kierunku i prędkości wiatru, temperatury powietrza, ciśnienia stosowanego przy nastawieniu wysokościomierza barometrycznego na lotniskach znajdujących się w przestrzeni powietrznej kontrolowanej służą operacyjnemu zabezpieczeniu operacji lotniczych - winny być pozyskiwane od instytucji. Natomiast w przypadku lotnisk, dla których ustanowiono procedury odlotu lub podejścia do lądowania zgodnie z przepisami dla wykonywania lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules), dopuszczono wykorzystywanie przez certyfikowaną lotniskową służbę informacji lotniczej ww. informacji meteorologicznych pozyskiwanych bezpośrednio z systemu pomiarowego wpisanego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych.

Jednocześnie przesądzono, że obserwacje i komunikaty o parametrach meteorologicznych na lotnisku, ostrzeżenia o wystąpieniu i prognozy wystąpienia warunków lub zjawisk mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo na lotnisku są obligatoryjnie zapewniane wyłącznie na lotniskach innych niż te, dla których ustanowiono procedury odlotu lub podejścia do

lądowania zgodnie z przepisami dla wykonywania lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules). Jako, że takie informacje nie służą operacyjnemu zabezpieczeniu operacji lotniczych - przyjęto, że mogą one być pozyskiwane bezpośrednio z systemu pomiarowego wpisanego do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych albo też nie będą zapewniane na danym lotnisku.

W § 8 projektu określono zakres informacji i źródła jej pozyskiwania dla potrzeb eksploatacji lotniska przez zarządzającego lotniskiem. Biorąc pod uwagę to, że informacje meteorologiczne związane z zapewnianiem bezpieczeństwa ruchu naziemnego i sprawnością obsługi użytkowników lotniska, nie służą operacyjnemu zabezpieczeniu operacji lotniczych - przyjęto, że zarządzający lotniskiem będzie takie dane pozyskiwał samodzielnie albo od innego podmiotu, w tym instytucji. W przypadku, gdy zarządzający lotniskiem zdecyduje się na zapewnianie ww. osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego przy pomocy wybranego przez siebie podmiotu, to reguły dotyczące funkcjonowania takiego podmiotu na danym lotnisku winny być określone w porozumieniu.

W § 9 projektu określono, że z uwagi na potrzebę oceny sposobu realizacji osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, zarządzający lotniskiem kontrolowanym oraz zarządzający lotniskiem, na którym ustanowiono służby AFIS, powinny corocznie do końca pierwszego kwartału, przekazywać Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacje o podmiocie świadczącym im osłonę meteorologiczną, wykorzystywanych systemach pomiarowych, a także wszelkie uwagi i wnioski dotyczące realizacji osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego, za rok ubiegły.

W § 10 projektu wskazano, że zapewnianie osłony meteorologicznej lotnictwa państwowego, na lotniskach lotnictwa państwowego i współużytkowanych będzie realizowane zgodnie z przepisami odrębnymi. Natomiast na pozostałych lotniskach, zgodnie z art. 1 ust. 4 ustawy – Prawo lotnicze, od lotnictwa państwowego mają zastosowanie m. in. przepisy zawarte w art. 133 ustawy tj. dotyczące osłony meteorologicznej.

Rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia. Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na działalność podmiotów zapewniających osłonę meteorologiczną lotnictwa cywilnego w taki sposób aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*.

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 przewiduje, że zaproponowane przepisy nie będą miały wpływu na dochód 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.

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.

Stosownie do postanowień § 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 lobbingowej w procesie stanowienia prawa.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) zarządzający lotniskami;
- 4) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;

- 5) instytucje zapewniające osłonę meteorologiczną żeglugi powietrznej;
- 6) użytkownicy przestrzeni powietrznej.

Konsultacje społeczne

Projekt rozporządzenia został przekazany do konsultacji z następującymi podmiotami:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 3) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej - Państwowy Instytut Badawczy, ul. Podleśna 61, 01-673 Warszawa;
- 4) IBCOL Polska Sp. z o.o., ul. Łowicka 35, 02-502 Warszawa;
- 5) Dowództwo Sił Powietrznych, ul. Żwirki i Wigury 103, 00-912 Warszawa;
- 6) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 7) Związek Regionalnych Portów Lotniczych z siedzibą w Łodzi, ul. Gen. S. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 8) Związek Regionalnych Portów Lotniczych. Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. Oddział w Pyrzowicach Międzynarodowy Port Lotniczy „Katowice” w Pyrzowicach, ul. Wolności 90 42-625 Ożarówice;
- 9) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., ul. 17 stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 10) IATA, ul. Szpitalna 6 Apt 1B, 00-031 Warszawa;
- 11) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, Borne Sulinowo;
- 12) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 13) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/4, 00-924 Warszawa;
- 14) Forum Związków Zawodowych, Plac Teatralny 4, 85-069 Bydgoszcz;
- 15) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
- 16) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 17) Business Centre Club – Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;

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

Propozycje nowych zapisów do projektu rozporządzenia zgłosili: Aeroklub Polski, IBCOL Polska Sp. z o.o., Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej Państwowy Instytut Badawczy, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Związek Regionalnych Portów Lotniczych, AOPA Poland, Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze, Port Lotniczy Bydgoszcz. Dotyczyły one: rozszerzenia zakresu świadczonych usług w ramach zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego o zapewnianie danych pochodzących z radarów meteorologicznych, systemów lokalizacji wylądowań oraz innych systemów i urządzeń wpisanych do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych; zastosowania nowego podejścia do kwestii zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na lotniskach, uwzględniającego możliwość decydowania zarządzającego lotniskiem o podmiocie, z którym podejmie on współpracę, w zakresie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego; doprecyzowania zakresu danych i informacji meteorologicznych, dla potrzeb eksploatacji lotniska związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa ruchu naziemnego i sprawnością obsługi użytkowników lotniska; wprowadzenia zapisów dotyczących osłony meteorologicznej na lotniskach, gdzie zapewniana jest lotniskowa służba informacji powietrznej.

Powyższe zagadnienia oraz pozostałe uwagi konsultantów społecznych, zostały przedyskutowane na spotkaniu uzgodnieniowym, które odbyło się w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego dnia 23 stycznia 2013 r. Podczas ww. spotkania omówiono wszystkie uwagi i propozycje zmian przepisów projektu osiągając kompromisowe dla wszystkich rozwiązania. Przeredagowana wersja projektu została podczas spotkania rozdana konsultantom społecznym i ponownie uzgodniona w trybie roboczym.

Nie uwzględniono propozycji zgłoszonej przez AOPA Poland, dotyczącej uzupełnienia § 9 projektu rozporządzenia, w zakresie danych i informacji meteorologicznych podawanych dla potrzeb eksploatacji lotniska, o zapis dotyczący depozytu pokrywającego drogi startowe oraz pole manewrowe i pole ruchu naziemnego – gdyż informacje o stanie drogi startowej są zawarte w komunikatach SNOWTAM i pochodzą one z danych określonych w § 9 projektu. Nie uwzględniono propozycji zgłoszonych przez IBCOL Polska Sp. z o.o., dotyczącej:

- 1) zapewnienia w § 3 projektu równego dostępu instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej do lotniczych urządzeń naziemnych niezbędnych dla zapewnienia osłony meteorologicznej – jako stanowiącej materię ustawową;
- 2) doprecyzowania w § 4 projektu jakie dane radarowe i o wyładowaniach mają być wykorzystywane, z jaką częstotliwością odświeżania i o jakim zasięgu – jako wykraczającej poza upoważnienie ustawowe;
- 3) usunięcia lit. e w § 4 ust. 2 –
- 4) usunięcia określonego w § 5 projektu wymagania, aby instytucja zapewniająca służby meteorologiczne dla lotnictwa cywilnego wykorzystywała systemy oraz ich części składowe spełniające wymagania w zakresie interoperacyjności – z uwagi na potrzebę zapewnienia wspólnych standardów wymiany danych pomiędzy instytucją zapewniającą służby meteorologiczne dla lotnictwa cywilnego, a odbiorcami tych danych;
- 5) nałożenia na instytucje zapewniające służby meteorologiczne dla lotnictwa cywilnego obowiązku ustanowienia systemu zarządzania bezpieczeństwem – jako stanowiącej materię ustawową;
- 6) przeniesienia przepisu § 8 projektu do rozporządzenia z upoważnienia zawartego w art. 121 ust 5a ustawy – Prawo lotnicze – gdyż ww. rozporządzenie dotyczy ustanawiania, a nie funkcjonowania lotniskowych organów służb ruchu lotniczego, w obszarze osłony meteorologicznej;
- 7) usunięcia zapisu zawartego w § 3 ust. 1 oraz § 9 ust. 2 projektu „inne podmioty” – gdyż certyfikacja przeprowadzana jest w celu zapewnienia bezpiecznego i efektywnego działania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a zbędna jest w przypadku podmiotów, które zapewniać mają dane i informacje meteorologiczne mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo na lotnisku (na potrzeby lotniskowej służby informacji powietrznej lub zarządzającego lotniskiem), bowiem nie są one związane z ruchem lotniczym, a jedynie z ruchem lotniskowym.

Nie uwzględniono propozycji zgłoszonych przez Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy, dotyczącej:

- 1) dodania definicji określenia „inny podmiot” – gdyż określenie to oznacza „każdy” i nie wymaga definicji;

- 2) określenia w projekcie rozporządzenia zasad współpracy z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym i lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego – jako wykraczającej poza upoważnienie ustawowe;
- 3) zmiany zapisu § 4 ust. 1 na „opracowanie prognoz i depesz meteorologicznych” – gdyż w Załączniku 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym „depesza METAR” stanowi komunikat meteorologiczny, a warunki jego sporządzania i rozpowszechniania są również określone w tym Załączniku 3, dodatkowo § 12 projektowanego rozporządzenia przewiduje wymóg stosowania ww. Załącznika 3;
- 8) nałożenia obowiązku wpisywania do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych urządzeń meteorologicznych nie będących systemami – jako stanowiącej materię ustawową;
- 4) uregulowania świadczenia osłony meteorologicznej dla lądowisk – przepisy ustawy – Prawo lotnicze w zakresie osłony meteorologicznej nie nakładają obowiązków na zgłaszających lądowiska, tak więc projektowane rozporządzenie również nie może zawierać w ww. kwestii wymagań, jednocześnie art. 93 ust. 7 ustawy przewiduje, że za wybór lądowiska jako miejsca startu i lądowania statku powietrznego odpowiada dowódca statku powietrznego;
- 5) zmiany zapisu § 7 zobowiązujące zarządzającego lotniskiem do podawania wyników wykonywanych pomiarów lub na następujące: „Zarządzający lotniskiem, na którym dopuszczone są operacje statków powietrznych zgodnie z procedurami zatwierdzonymi przez Prezesa Urzędu w instrukcjach operacyjnych lotnisk oraz opublikowanymi w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych udostępnia jednostce organizacyjnej służby meteorologicznej pomieszczenia i teren do wykonywania swoich funkcji” – gdyż zapis ten mieści się już w określeniu „funkcjonowanie komórek służby meteorologicznej”, a jednocześnie niezbędne jest doprecyzowanie, że wykonywanie pomiarów i obserwacji meteorologicznych na lotnisku może być wykonywane samodzielnie przez zarządzającego lotniskiem, który w takich przypadkach, w zakresie danych meteorologicznych wykorzystywanych w ruchu lotniczym będzie obowiązany do uzyskania certyfikatu, a w zakresie pozostałych danych będzie je zapewniał jako zarządzający lotniskiem.

Pozostałe uwagi, które wpłynęły podczas uzgodnień międzyresortowych, jako zgłoszone po terminie, a dodatkowo powielające uprzednio zgłoszone zastrzeżenia - nie zostały uwzględnione.

3. Wpływ projektu na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

4. Wpływ projektu na rynek pracy:

Projektowane rozporządzenie nie zawiera przepisów, które powodowałyby jego wpływ na rynek pracy.

5. Wpływ projektu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw:

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

6. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny.

Rozporządzenie wpłynie na poprawę zapewniania bezpieczeństwa lotów w polskiej przestrzeni powietrznej.