

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2014 r.

**w sprawie służby informacji lotniczej**

Na podstawie art. 132 pkt 1–4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób i warunki zapewniania służby informacji lotniczej;
- 2) wymagania, którym powinny odpowiadać mapy lotnicze i inne wydawnictwa tej służby;
- 3) sposób i warunki udostępniania przez organy służby informacji lotniczej wydawnictw, o których mowa w pkt 2, oraz rozpowszechniania przez nią innych informacji;
- 4) zasady współdziałania służby informacji lotniczej z zarządzającymi lotniskami.

**§ 2. 1.** Służbę informacji lotniczej, o której mowa w art. 2 pkt 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23, z późn. zm.), zapewnia się poprzez:

- 1) przepływ danych i informacji lotniczych;
- 2) publikację Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych;
- 3) udostępnianie zainteresowanym podmiotom map lotniczych;
- 4) udostępnianie zainteresowanym podmiotom w postaci elektronicznej danych o terenie i przeszkodach, o których mowa w rozdziale 10 Załącznika 15 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.<sup>2)</sup>), zwanej dalej „Konwencją”,

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

<sup>2)</sup> 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,



ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”.

2. Sposób i warunki zapewniania służby informacji lotniczej w zakresie:

- 1) przepływu danych i informacji lotniczych – określają przepisy rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 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.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 552/2004”, oraz wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych określone w załączniku nr 1 do rozporządzenia;
- 2) publikacji Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych – określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 15 do Konwencji, z wyłączeniem pkt 1.2.2.2, 4.3.7, 4.4.6 i 5.2.13.3, oraz przepisy Unii Europejskiej dotyczące jakości danych i informacji lotniczych określone w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającym wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6), zwanym dalej „rozporządzeniem nr 73/2010”;
- 3) udostępniania zainteresowanym podmiotom map lotniczych – określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 4 do Konwencji, ogłaszanym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy, z wyłączeniem pkt 2.1.7, 2.1.8, 4.2.1, 8.7, 11.4, 16.2.1, 17.4.4, 18.2, 19.2 i 20.1;
- 4) udostępniania zainteresowanym podmiotom w postaci elektronicznej danych o terenie i przeszkodach – określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w rozdziale 10 Załącznika 15 do Konwencji, z wyłączeniem pkt 10.1.3.

§ 3. W zakresie wymagań dotyczących map lotniczych kompetencje i obowiązki:

- 1) „władzy” oraz „państwa”, o których mowa w Załączniku 4 do Konwencji, wykonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „Prezesem Urzędu”, z zastrzeżeniem pkt 2–4;
- 2) „władzy”, o której mowa w pkt 11.10.5 Załącznika 4 do Konwencji oraz „państwa”, o którym mowa w pkt 2.17.1 i 2.17.3 Załącznika 4 do Konwencji, wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego certyfikowana na podstawie art. 7 rozporządzenia



(WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady 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, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 31, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 550/2004”;

- 3) „państwa”, o którym mowa w pkt 1.3.2, 1.3.2.1, 1.3.3, 2.4.4, 2.4.5 i 2.17.2 Załącznika 4 do Konwencji, wykonuje podmiot opracowujący daną mapę lotniczą.

§ 4. W zakresie wymagań dotyczących wydawnictw służby informacji lotniczej innych niż mapy lotnicze kompetencje i obowiązki:

- 1) „państwa”, o którym mowa w Załączniku 15 do Konwencji, wykonuje Prezes Urzędu;
- 2) „władzy lotniczej” lub „agencji, której przekazano uprawnienia do zapewniania służb” oraz „cywilnej władzy lotniczej”, o których mowa w Załączniku 15 do Konwencji, wykonuje instytucja zapewniająca służbę informacji lotniczej certyfikowana zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 550/2004, zwana dalej „AIS”;
- 3) „władzy meteorologicznej”, o której mowa w Załączniku 15 do Konwencji, wykonuje instytucja zapewniająca służbę meteorologiczną certyfikowana zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 550/2004.

§ 5. Na potrzeby udostępniania wydawnictw i rozpowszechniania informacji lotniczych AIS:

- 1) zapewnia zgodność map lotniczych oraz danych i informacji lotniczych przekazywanych do Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych z:
  - a) poziomym układem odniesienia według układu współrzędnych Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (WGS 84) oraz układem wysokości Kronsztad-86, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2010 r. Nr 193, poz. 1287 oraz z 2013 r. poz. 805, 829 i 1635),
  - b) normami i zalecanymi metodami postępowania określonymi w Załączniku 5 do Konwencji, ogłaszanym w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy,
  - c) niemetrycznymi jednostkami miar określającymi wysokość (stopa [ft] – 1 ft = 0,3048 m), odległość (mila morska [NM] – 1 NM = 1852 m), prędkość lotu (węzeł [kt] – 1

kt = 0,514444 m/s) i gradient zniżania albo wznoszenia (stopa na minutę [ft/min] – 100 ft/min = 0,5080 m/s);

- 2) opracowuje i stosuje procedury weryfikacji danych i informacji lotniczych przekazywanych do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, zapewniające zgodność odpowiednich danych i informacji z:
  - a) normami i zalecanymi metodami postępowania określonymi w Załączniku 15 do Konwencji,
  - b) rejestrem lotniczych urządzeń naziemnych,
  - c) pozwoleniem radiowym, o którym mowa w art. 143 ust. 1 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. – Prawo telekomunikacyjne (Dz. U. z 2014 r. poz. 243),
  - d) instrukcją operacyjną lotniska,
  - e) rejestrem lotnisk cywilnych,
  - f) taryfą opłat lotniskowych, ogłaszaną w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 77h ust. 1 ustawy,
  - g) opłatami nawigacyjnymi, ogłaszanymi w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 130 ust. 10 ustawy,
  - h) decyzjami Prezesa Urzędu dotyczącymi zatwierdzenia procedur albo wprowadzania w życie zmian, o których mowa w art. 128b ust. 3 ustawy;
- 3) zapewnia publikację danych i informacji lotniczych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych w języku polskim i angielskim w sposób określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia;
- 4) zapewnia międzynarodowe rozpowszechnianie NOTAM (Notice To Airmen), o których mowa w rozdziale 5 Załącznika 15 do Konwencji, zwanych dalej „NOTAM”;
- 5) udostępnia zainteresowanym załogom statków powietrznych Biuletyny Informacji Przed Lotem (PIB – Pre-flight Information Bulletin), o których mowa w pkt 8.1.3 Załącznika 15 do Konwencji;
- 6) zapewnia udostępnienie Prezesowi Urzędu informacji lotniczych przekazywanych do publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP Polska) na co najmniej 14 dni przed ich publikacją.

**§ 6. 1.** Współdziałanie pomiędzy AIS a zarządzającym lotniskiem obejmuje:

- 1) wymianę danych i informacji lotniczych na podstawie ustaleń formalnych, o których mowa w art. 6 ust. 3 rozporządzenia nr 73/2010;



- 2) zapewnienie przekazywania danych i informacji lotniczych o lotniskach za pomocą bezpośredniego połączenia elektronicznego, o którym mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 73/2010;
- 3) organizację, w razie potrzeby, wspólnych szkoleń;
- 4) wymianę doświadczeń, w szczególności w zakresie doskonalenia metod opracowywania danych i informacji lotniczych;
- 5) udzielanie informacji i wyjaśnień niezbędnych do prawidłowego wykonywania zadań w zakresie spraw objętych współdziałaniem.

2. W ramach współdziałania, o którym mowa w ust. 1, zarządzający lotniskiem opracowuje, na bieżąco aktualizuje i przekazuje do AIS:

- 1) dane niezbędne do publikacji informacji o lotnisku, o których mowa w Dodatku 1 do Załącznika 15 do Konwencji;
- 2) informacje operacyjne dotyczące lotniska niezbędne do wydawania NOTAM, o których mowa w rozdziale 5 Załącznika 15 do Konwencji;
- 3) mapy lotnicze zawierające dane o lotnisku, o których mowa w pkt 4.1.3 lit. a–c Załącznika 15 do Konwencji, w postaciach:
  - a) papierowej,
  - b) elektronicznej – wektorowej, zapewniającej dane geometryczne wraz z opisującymi je atrybutami, zgodnie z wymaganiami określonymi w Załącznikach 4 i 15 do Konwencji, w formacie uzgodnionym z AIS,
  - c) elektronicznej – rastrowej z referencją przestrzenną, jako nieskompresowane pliki w formacie Tiff, o minimalnej rozdzielczości rastra wynoszącej 400 dpi;
- 4) dane i informacje lotnicze potwierdzone przez osobę posiadającą uprawnienia zawodowe, o których mowa w art. 43 pkt 1 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne, jeżeli ich uzyskanie wymagało pomiarów geodezyjnych w terenie;
- 5) dane o terenie i przeszkodach dotyczące lotnisk posiadających drogi startowe z podejściem precyzyjnym kategorii II lub III w zakresie strefy 4, o których mowa w rozdziale 10 Załącznika 15 do Konwencji – w postaci elektronicznej.

3. Zarządzający lotniskiem przekazuje dane, informacje i mapy lotnicze, o których mowa w ust. 2, w terminie uzgodnionym z AIS.

§ 7. AIS i zarządzający lotniskami dostosują się do przepisów niniejszego rozporządzenia w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

§ 8. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. Nr 58, poz. 478).

§ 9. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER**

**INFRASTRUKTURY I ROZWOJU**

Za zgodność pod względem  
prawnym, legislacyjnym i redakcyjnym  
Dyrektor Departamentu Prawnego

*Dorota Chlebosz*  
**Dorota Chlebosz**  
**(Radca prawny)**

10.09.14

**Wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych**

LP.	DANE LOTNICZE	ROZDZIELCZOŚĆ PUBLIKACJI	DOKŁADNOŚĆ	TYP DANYCH	KLASYFIKACJA SPÓJNOŚCI
<b>SZEROKOŚĆ I DŁUGOŚĆ GEOGRAFICZNA</b>					
1	Punkty graniczne rejonu informacji powietrznej (FIR)	1 minuta	2 km	Deklarowane	Zwykła
2	Punkty graniczne stref zakazanych (P), ograniczonych (R) i niebezpiecznych (D) (poza granicami CTA/CTR)	1 minuta	2 km	Deklarowane	Zwykła
3	Punkty graniczne stref zakazanych (P), ograniczonych (R) i niebezpiecznych (D) (wewnątrz CTA/CTR)	1 sekunda	100 m	Obliczone	Ważna
4	Punkty graniczne CTA/CTR	1 sekunda	100 m	Obliczone	Ważna
5	Trasowe pomoce nawigacyjne, punkty skrzyżowania/przecięcia się i punkty drogi, punkty oczekiwania i punkty STAR/SID	1 sekunda	100 m	Zmierzone/ obliczone	Ważna
6	Punkt odniesienia lotniska	1 sekunda	30 m	Zmierzone/ obliczone	Zwykła
7	Punkt odniesienia lotniska dla śmigłowców	1 sekunda	30 m	Zmierzone/ obliczone	Zwykła
8	Pomoce nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku	1/10 sekundy	3 m	Zmierzone	Ważna
9	Pomoce nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku dla śmigłowców	1/10 sekundy	3 m	Zmierzone	Ważna



10	Pozycje (fix)/punkty podejścia końcowego oraz inne ważne pozycje (fix)/punkty związane z procedurą podejścia według wskazań przyrządów	1/10 sekundy	3 m	Zmierzone/ obliczone	Ważna
11	Próg drogi startowej	1/100 sekundy	1 m	Zmierzone	Krytyczna
12	Koniec drogi startowej	1/100 sekundy	1 m	Zmierzone	Krytyczna
13	Miejsce oczekiwania przy drodze startowej	1/100 sekundy	0,5 m	Zmierzone	Krytyczna
14	Punkty osi drogi startowej	-	1 m	Zmierzone	Krytyczna
15	Punkty linii centralnej drogi kołowania/ prowadzenia na stanowisko postojowe	1/100 sekundy	0,5 m	Zmierzone	Ważna
16	Punkty linii centralnej naziemnej drogi kołowania i punkty powietrznej drogi kołowania śmigłowców	-	0,5 m	Zmierzone/ obliczone	Ważna
17	Linia oznaczająca skrzyżowanie naziemnych dróg kołowania śmigłowców	-	0,5 m	Zmierzone	Ważna
18	Linia oznaczająca skrzyżowanie dróg kołowania	1/100 sekundy	0,5 m	Zmierzone	Ważna
19	Linia prowadzenia do wyjścia	1/100 sekundy	0,5 m	Zmierzone	Ważna
20	Stanowiska postojowe samolotów/ punkty sprawdzania INS	1/100 sekundy	0,5 m	Zmierzone	Zwykła
21	Stanowiska postojowe śmigłowców/ punkty sprawdzania INS	-	0,5 m	Zmierzone	Zwykła
22	Geometryczny środek TLOF lub progi FATO	1/100 sekundy	1 m	Zmierzone	Krytyczna



23	Granice płyty postojowej (wielokąt)	1/10 sekundy	1 m	Zmierzone	Zwykła
24	Płaszczyzna odladania (wielokąt)	1/10 sekundy	1 m	Zmierzone	Zwykła
25	Przeszkody w strefie 1	1 sekunda	50 m	Zmierzone	Zwykła
26	Przeszkody w strefie 2	1/10 sekundy	5 m	Zmierzone	Ważna
27	Przeszkody w strefie 3	1/10 sekundy	0,5 m	-	Ważna
28	Przeszkody w strefie 4	-	2,5 m	-	Ważna
29	Teren w strefie 1	-	50 m	-	Zwykła
30	Teren w strefie 2	-	5 m	-	Ważna
31	Teren w strefie 3	-	0,5 m	-	Ważna
32	Teren w strefie 4	-	2,5 m	-	Ważna

**WZNIESIENIE / WYSOKOŚĆ BEZWZGLĘDNA / WYSOKOŚĆ WZGLĘDNA**

LP.	DANE LOTNICZE	ROZDZIELCZOŚĆ PUBLIKACJI	DOKŁADNOŚĆ	TYP DANYCH	KLASYFIKACJA SPÓJNOŚCI
1	Wzniesienie lotniska	1 metr lub 1 stopa	0,5 m	Zmierzone	Ważna
2	Wzniesienie lotniska dla śmigłowców	1 metr lub 1 stopa	0,5 m	Zmierzone	Ważna
3	Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie wzniesienia lotniska	1 metr lub 1 stopa	0,5 m	Zmierzone	Ważna
4	Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie wzniesienia lotniska dla śmigłowców	1 metr lub 1 stopa	0,5 m	Zmierzone	Ważna
5	Próg drogi startowej dla podejść nieprecyzyjnych	1 metr lub 1 stopa	0,5 m	Zmierzone	Ważna
6	Próg FATO lotnisk dla śmigłowców z/bez podejścia PinS (punkt w przestrzeni)	1 metr lub 1 stopa	0,5 m	Zmierzone	Ważna
7	Undulacja geoidy WGS-84 na progu	1 metr lub 1 stopa	0,5 m	Zmierzone	Ważna

	drogi startowej dla podejść nieprecyzyjnych.				
8	Undulacja geoidy WGS-84 na progu FATO, geometryczny środek TLOF, dla lotnisk dla śmigłowców z/bez podejścia PinS (punkt w przestrzeni)	1 metr lub 1 stopa	0,5 m	Zmierzone	Ważna
9	Próg drogi startowej dla podejść precyzyjnych	0,1 metra lub 0,1 stopy	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
10	Próg FATO dla lotnisk dla śmigłowców użytkowanych zgodnie z Dodatkiem 2 do Załącznika 14 ICAO	0,1 metra lub 0,1 stopy	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
11	Undulacja geoidy WGS-84 na progu drogi startowej dla podejść precyzyjnych	0,1 metra lub 0,1 stopy	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
12	Undulacja geoidy WGS-84 na progu FATO, geometryczny środek TLOF, lotnisk dla śmigłowców użytkowanych zgodnie z Dodatkiem 2 do Załącznika 14 ICAO	0,1 metra lub 0,1 stopy	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
13	Punkty osi drogi startowej	-	0,25 m	Zmierzone	Krytyczna
14	Punkty linii centralnej drogi kołowania/ prowadzenia na stanowisko postojowe	-	1 m	Zmierzone	Ważna



15	Punkty linii centralnej naziemnej drogi kołowania /powietrznej drogi kołowania smigłowców	-	1 m	Zmierzone	Ważna
16	Wysokość względna nad progiem w podejściu precyzyjnym	0,1 metra lub 0,1 stopy	0,5 m	Obliczone	Krytyczna
17	Radioodległościomierz precyzyjny (DME/P)	3 metry lub 10 stóp	3 m	Zmierzone	Ważna
18	Radioodległościomierz (DME)	30 metrów lub 100 stóp	30 metrów lub 100 stóp	Zmierzone	Ważna
19	Minimalne wysokości bezwzględne	50 metrów lub 100 stóp	50 m	Obliczone	Zwykła
20	Przeszkody w strefie 1	1 metr	30 m	Zmierzone	Zwykła
21	Przeszkody w strefie 2	0,1 metra	3 m	Zmierzone	Ważna
22	Przeszkody w strefie 3	0,01 metra	0,5 m	-	Ważna
23	Przeszkody w strefie 4	0,1 metra	1 m	-	Ważna
24	Teren w strefie 1	1 metr	30 m	-	Zwykła
25	Teren w strefie 2	0,1 metra	3 m	-	Ważna
26	Teren w strefie 3	0,01 metra	0,5 m	-	Ważna
27	Teren w strefie 4	0,1 metra	1 m	-	Ważna

**DEKLINACJA I DEKLINACJA MAGNETYCZNA**

LP.	DANE LOTNICZE	ROZDZIELCZOŚĆ PUBLIKACJI	DOKŁADNOŚĆ	TYP DANYCH	KLASYFIKACJA SPÓJNOŚCI
1	Deklinacja pomocy nawigacyjnej VHF wykorzystywana do technicznego zestrojenia	1 stopień	1 stopień	Zmierzone	Ważna

2	Deklinacja magnetyczna NDB	1 stopień	1 stopień	Zmierzone	Zwykła
3	Deklinacja magnetyczna lotniska	1 stopień	1 stopień	Zmierzone	Ważna
4	Deklinacja magnetyczna lotniska dla śmigłowców	1 stopień	1 stopień	Zmierzone	Ważna
5	Deklinacja magnetyczna anteny nadajnika kierunku ILS	1 stopień	1 stopień	Zmierzone	Ważna
6	Deklinacja magnetyczna anteny azymutu MLS	1 stopień	1 stopień	Zmierzone	Ważna

**NAMIAR**

LP.	DANE LOTNICZE	ROZDZIELCZOŚĆ PUBLIKACJI	DOKŁADNOŚĆ	TYP DANYCH	KLASYFIKACJA SPÓJNOŚCI
1	Segment drogi lotniczej	1 stopień	1/10 stopnia	Obliczone	Zwykła
2	Namiar wykorzystywany do tworzenia pozycji (fix) na trasie i w rejonie lotniska	1/10 stopnia	1/10 stopnia	Obliczone	Zwykła
3	Segmenty trasy dolotu/odlotu w rejonie lotniska	1 stopień	1/10 stopnia	Obliczone	Zwykła
4	Namiar wykorzystywany do tworzenia pozycji (fix) w procedurze podejścia według wskazań przyrządów	1/100 stopnia	1/100 stopnia	Obliczone	Ważna
5	Zgranie wiązki nadajnika kierunku ILS (geograficzny)	1/100 stopnia	1/100 stopnia	Zmierzone	Ważna
6	Zgranie zera azymutu wiązki kierunku MLS	1/100 stopnia	1/100 stopnia	Zmierzone	Ważna



	(geograficzny)				
7	Kierunek drogi startowej (geograficzny)	1/100 stopnia	1/100 stopnia	Zmierzone	Zwykła
8	Kierunek FATO (geograficzny)	1/100 stopnia	1/100 stopnia	Zmierzone	Zwykła

**DLUGOŚĆ / ODLEGŁOŚĆ / WYMIAR**

LP.	DANE LOTNICZE	ROZDZIELCZOŚĆ PUBLIKACJI	DOKŁADNOŚĆ	TYP DANYCH	KLASYFIKACJA SPÓJNOŚCI
1	Długość segmentu drogi lotniczej	1/10 km lub 1/10 NM	1/10 km	Obliczone	Zwykła
2	Odległość między pozycjami (fix) na trasie	1/10 km lub 1/10 NM	1/10 km	Obliczone	Zwykła
3	Długość segmentów trasy dołotu/odlotu w rejonie lotniska	1/100 km lub 1/100 NM	1/100 km	Obliczone	Ważna
4	Odległość między pozycjami (fix) w procedurze podejścia według wskazań przyrządów w rejonie lotniska	1/100 km lub 1/100 NM	1/100 km	Obliczone	Ważna
5	Długość drogi startowej	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Krytyczna
6	Długość FATO, wymiary TLOF	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Krytyczna
7	Szerokość drogi startowej	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Ważna
8	Odległość przesuniętego progu	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Zwykła
9	Długość i szerokość zabezpieczenia wydłużonego startu	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Ważna
10	Długość i	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Krytyczna

	szerokość zabezpieczenia przerwane go startu				
11	Rozporządzalna długość lądowania (LDA)	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Krytyczna
12	Rozporządzalna długość rozbiegu (TORA)	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Krytyczna
13	Rozporządzalna długość startu (TODA)	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Krytyczna
14	Rozporządzalna długość przerwane go startu (ASDA)	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Krytyczna
15	Szerokość pobocza drogi startowej	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Ważna
16	Szerokość drogi kołowania	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Ważna
17	Szerokość pobocza drogi kołowania	1 metr lub 1 stopa	1 m	Zmierzone	Ważna
18	Odległość między anteną nadajnika kierunku ILS i końcem drogi startowej	1 metr lub 1 stopa	3 m	Obliczone	Zwykła
19	Odległość między anteną nadajnika kierunku ILS i końcem FATO	-	3 m	Obliczone	Zwykła
20	Odległość między anteną ścieżki schodzenia ILS i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii centralnej	1 metr lub 1 stopa	3 m	Obliczone	Zwykła
21	Odległość między markerami ILS i progiem drogi startowej	1 metr lub 1 stopa	3 m	Obliczone	Ważna
22	Odległość między anteną ILS DME i	1 metr lub 1 stopa	3 m	Obliczone	Ważna



	progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii centralnej				
23	Odległość między anteną azymutu MLS i końcem drogi startowej	1 metr lub 1 stopa	3 m	Obliczone	Zwykła
24	Odległość między anteną azymutu MLS i FATO	-	3 m	Obliczone	Zwykła
25	Odległość między anteną elewacji MLS i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii centralnej	1 metr lub 1 stopa	3 m	Obliczone	Zwykła
26	Odległość między anteną MLS DME/P i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii centralnej	1 metr lub 1 stopa	3 m	Obliczone	Ważna

## Sposób publikacji danych i informacji lotniczych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych

§ 1. 1. Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych składa się z następujących wydawnictw:

- 1) Zbiór Informacji Lotniczych (AIP – *Aeronautical Information Publication*);
- 2) Zmiany do Zbioru Informacji Lotniczych (*Aeronautical Information Publication Amendment*);
- 3) Suplementy do Zbioru Informacji Lotniczych (*Aeronautical Information Publication Supplement*);
- 4) Biuletyny Informacji Lotniczych (AIC– *Aeronautical Information Circular*);
- 5) Biuletyny Informacji Przed Lotem (PIB – *Pre-flight Information Bulletin*);
- 6) NOTAM (*Notice To Airmen*);
- 7) wykazy kontrolne;
- 8) wykazy ważnych NOTAM (*Notice To Airmen*).

2. Wydawnictwa, o których mowa w ust. 1 pkt 1-4, publikuje się zgodnie z systemem regulacji (AIRAC – *Aeronautical Information Regulation And Control*) określonym w rozdziale 6 Załącznika 15 do Konwencji.

3. Wydawnictwa, o których mowa w ust. 2 pkt 5-8, publikuje się niezwłocznie.

4. Służba informacji lotniczej, o której mowa w art. 2 pkt 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23, z późn. zm.), niezwłocznie informuje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o publikacji wydawnictwa, o którym mowa w ust. 1 pkt 2.

§ 2. Zbiór Informacji Lotniczych (AIP – *Aeronautical Information Publication*) publikuje się w dwu tomach:

- 1) I – pod nazwą „AIP Polska” – zgodny z Załącznikiem 15 do Konwencji w zakresie formatu, struktury i zawartości informacyjnej, uwzględniając że informacje o lotniskach na których możliwe jest wykonywanie lotów według wskazań przyrządów (IFR – *Instrumental Flight Rules*) publikuje się w rozdziale AD 2 tomu I, a informacje o opłatach lotniskowych, o których mowa w art. 75 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze, w rozdziale GEN 4 tomu I;
- 2) II – pod nazwą „AIP Polska – AIP VFR” – wydawany w formie A5, zgodnie z następującym wzorem:

### Tom II „AIP Polska – AIP VFR”

<b>VFR GEN –</b>	<b>Część I - Informacje ogólne</b>
VFR GEN 0.1	Spis treści Części I
VFR GEN 1.1	Wstęp
VFR GEN 1.2	Wykaz zmian do AIP VFR
VFR GEN 1.3	Wykaz Suplementów do AIP VFR
VFR GEN 1.4	Wykaz kontrolny stron AIP VFR
VFR GEN 1.5	Lista poprawek ręcznych do AIP VFR
VFR GEN 1.6	Wykaz dostępnych map lotniczych
VFR GEN 2.1	Skróty występujące w AIP VFR
VFR GEN 2.2	Znaki umowne dla map lotniczych w AIP VFR
VFR GEN 3.1	Tabele przeliczeniowe stosowanych jednostek
VFR GEN 3.2	Tabele wschodu i zachodu słońca
VFR GEN 3.3	Sygnaly wzrokowe
	1. Sygnaly manewrowania od koordynatora ruchu naziemnego do statku powietrznego
	2. Wzrokowe sygnaly na ziemi
VFR GEN 3.4	Alfabet literowania w radiotelefonii i alfabet Morse'a
VFR GEN 4.1	Sektory FIS – mapa lotnicza
	Teoretyczne zasięgi radiostacji służb informacji powietrznej (FIS) na wysokości 500 ft AGL – mapa lotnicza
	Teoretyczne zasięgi radiostacji służb informacji powietrznej (FIS) na



wysokości 1000 ft AGL – mapa lotnicza  
Teoretyczne zasięgi radiostacji służb informacji powietrznej (FIS) na  
wysokości 2000 ft AGL – mapa lotnicza  
Sektory AIRMET - mapa lotnicza  
Regiony nastawiania wysokościomierzy - mapa lotnicza  
Służba informacji powietrznej (FIS):  
1. Rejon odpowiedzialności służby informacji powietrznej (FIS)  
2. Służba informacji powietrznej (FIS) w polskiej przestrzeni  
powietrznej (FIR WARSZAWA)  
3. Strefa obowiązkowej łączności radiowej (RMZ)

VFR GEN 4.1.1

Tabele

Tabela 1 - Wykaz miejsc posadowienia radiostacji i częstotliwości  
sektorów służby informacji powietrznej (FIS)

Tabela 2 - Wykaz punktów granicznych sektorów służby informacji  
powietrznej (FIS)

Tabela 3 - Sektory służby informacji powietrznej (FIS)

Tabela 4 - Rejony prognoz obszarowych i regiony nastawiania  
wysokościomierzy

**VFR ENR**

**Część II - Trasa**

VFR ENR 0.1

Spis treści Części II

VFR ENR 1.1

Polska przestrzeń powietrzna (FIR WARSZAWA)

VFR ENR 1.2

Przepisy wykonywania lotów z widocznością (VFR)

1. Przepisy ogólne
2. Loty z widocznością (VFR) w przestrzeni kontrolowanej
3. Loty z widocznością (VFR) w przestrzeni niekontrolowanej
4. Loty z widocznością (VFR) w strefie identyfikacji obrony  
powietrznej (ADIZ)
5. Loty specjalne z widocznością (VFR)
6. Loty nocne z widocznością (VFR)
7. Loty międzynarodowe z widocznością (VFR)
8. Loty z widocznością (VFR) państwowych statków powietrznych
9. Loty z widocznością (VFR) szybowców
10. Wysokości lotów z widocznością (VFR)
11. Przejście z lotu z widocznością (VFR) do lotu według wskazań  
przyrządów (IFR)
12. Wykaz lotnisk dostępnych dla lotów międzynarodowych z  
widocznością (VFR)

VFR ENR 1.3

Warunki meteorologiczne dla lotów z widocznością (VFR)

VFR ENR 1.4

Procedury nastawiania wysokościomierza

VFR ENR 1.4.1

Tabela poziomów przelotu

VFR ENR 1.5

Planowanie lotów:

1. Loty z widocznością (VFR) w przestrzeni kontrolowanej
2. Loty z widocznością (VFR) w przestrzeni niekontrolowanej
3. Plan lotu zgłaszany z powietrza (AFIL)
4. Adresowanie planów lotu dla lotów z widocznością (VFR)
5. Planowanie lotów z widocznością (VFR) w strefie identyfikacji  
obrony powietrznej (ADIZ)
6. Biura Odpraw Załóg
7. Wzór formularza planu lotu

VFR ENR 2.1	Strefy zakazane, ograniczone i niebezpieczne
VFR ENR 2.1.1	Strefy zakazane - mapa lotnicza Strefy zakazane - opis
VFR ENR 2.1.2	Strefy ograniczone - mapa lotnicza Strefy ograniczone - opis
VFR ENR 2.1.3	Strefy niebezpieczne - mapa lotnicza Strefy niebezpieczne - opis
VFR ENR 2.2	Strefy ruchu lotniskowego (ATZ) - mapa lotnicza Strefy ruchu lotniskowego (ATZ) - opis
VFR ENR 2.3	Wojskowe strefy ruchu lotniskowego (MATZ) - mapa lotnicza Strefy lotnictwa wojskowego - opis
VFR ENR 2.4	Stale trasy lotnictwa wojskowego (MRT) - mapa lotnicza Stale trasy lotnictwa wojskowego (MRT) - opis
VFR ENR 2.5	Wojskowe trasy lotów (MRT) na małych wysokościach - mapa lotnicza Wojskowe trasy lotów (MRT) na małych wysokościach - opis
VFR ENR 2.6	Strefy czasowo wydzielone (TSA), czasowo zarezerwowana przestrzeń powietrzna (TRA), korytarze dolotowe (TFR) - mapa lotnicza Strefy czasowo wydzielone (TSA), czasowo zarezerwowana przestrzeń powietrzna (TRA), korytarze dolotowe (TFR) oraz strefy ćwiczeń (EA) - opis
VFR ENR 2.6.1	Strefy czasowo wydzielone (TSA)
VFR ENR 2.6.2	Korytarze dolotowe (TFR)
VFR ENR 2.6.3	Czasowo zarezerwowana przestrzeń powietrzna (TRA)
VFR ENR 2.7	Elastyczne użytkowanie przestrzeni powietrznej
VFR ENR 2.8	Strefa identyfikacyjna obrony powietrznej - ADIZ
VFR ENR 3.1	Delegacja służb ATS

**VFR AD – Część III – Lotniska VFR oraz informacje istotne dla ruchu VFR dla lotnisk opublikowanych w tomie I AIP Polska**

VFR AD 0.1	Spis treści Części III
VFR AD 1 –	Wykaz lotnisk Wykaz lotnisk - mapa lotnicza Wykaz lotnisk - tabela
VFR AD 2 –	Lotniska

Zawartość informacyjna VFR AD 2

Dane o lotnisku:

- 1) punkt odniesienia lotniska - współrzędne w układzie WGS-84;
- 2) dane kontaktowe zarządzającego lotniskiem: adres, telefon, adres poczty elektronicznej, adres strony internetowej;
- 3) godziny pracy;
- 4) dozwolony ruch lotniczy;
- 5) dostępność służb ruchu lotniczego;
- 6) dane o strefie ATZ, CTR, TMA - granice poziome i pionowe;
- 7) radiowy znak wywoławczy oraz stosowana częstotliwość łączności radiowej, języki stosowane w łączności radiowej;
- 8) dostępność informacji meteorologicznej;
- 9) dostępność paliw, smarów i możliwość naprawy statków



- powietrznych;
- 10) możliwość hangarowania statków powietrznych;
- 11) dostępność noclegów i hoteli;
- 12) kategoria lotniska w zakresie ochrony przeciwpożarowej;
- 13) punkty (trasy) dolotowe lub odlotu z widocznością (VFR), o ile zostały wyznaczone;
- 14) opłaty;
- 15) informacje dodatkowe.

Mapy dotyczące lotnisk:

- 1) mapa lub plan lotniska – w zależności od wielkości lotniska w skali 1:10 000, 1:15 000 lub 1: 20 000 zawierająca:
    - a) pole wzlotów i drogi startowe,
    - b) infrastrukturę lotniska,
    - c) granice lotniska,
    - d) dane w formie tabelki dotyczące drogi startowej i pasa drogi startowej lub pasa startowego i jego zabezpieczenia (kierunki geograficzny i magnetyczny, wymiary, rodzaj nawierzchni, nośność nawierzchni, deklarowane długości);
  - 2) mapa operacyjna dla lotów z widocznością (VFR) w skali 1 : 50 000 zawierająca:
    - a) strefy ATZ, MATZ, CTR, TMA,
    - b) pozostałe elementy przestrzeni powietrznej,
    - c) trasowe przeszkody lotnicze,
    - d) lotniskowe przeszkody lotnicze,
    - e) budowę kręgów nadlotniskowych z podziałem na kręgi dla statków powietrznych z napędem i statków powietrznych bez napędu (jeśli wyznaczono),
    - f) trasy dolotowe/odlotowe,
    - g) podkład topograficzny.
  - 3) mapa operacyjna dla lotów VFR w skali 1 : 250 000 zawierająca:
    - a) strefy ATZ, MATZ, CTR, TMA,
    - b) pozostałe elementy przestrzeni powietrznej,
    - c) trasowe przeszkody lotnicze,
    - d) trasy dolotowe/odlotowe,
    - e) podkład topograficzny.
  - 4) mapa lotnicza Polski 1:500 000 (wycinek w otoczeniu lotniska) zawierająca:
    - a) elementy przestrzeni powietrznej w zasięgu mapy,
    - b) trasowe przeszkody lotnicze,
    - c) podkład topograficzny.
-





## UZASADNIENIE

### I. Cel wydania rozporządzenia

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 132 pkt 1-4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768).

Aktualnie materia objęta niniejszym projektem rozporządzenia uregulowana jest w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. Nr 58, poz. 478), które w sposób bardzo ogólny normuje zagadnienia związane z wymaganiami, którym powinny odpowiadać mapy lotnicze i inne wydawnictwa służby informacji lotniczej, poprzez odesłanie do Załącznika 4 i Załącznika 15 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.), zwanej dalej „Konwencją”.

Praktyka stosowania przepisów ww. rozporządzenia wykazała, że konieczne jest wyraźne określenie, kto wykonuje kompetencje i obowiązki:

- 1) „władzy” albo „państwa”, o których mowa w Załączniku 4 do Konwencji;
- 2) „państwa”, „władzy lotniczej lub agencji, której przekazano uprawnienia do zapewniania służb”, „cywilnej władzy lotniczej” albo „władzy meteorologicznej”, o której mowa w Załączniku 15 do ww. Konwencji.

Jednocześnie, projektowane rozporządzenie w sprawie służby informacji lotniczej ma zapewnić jak najlepszą jakość przekazywanych personelowi związanemu z operacjami lotniczymi danych i informacji lotniczych, oraz zgodność Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi jakości danych i informacji lotniczych, w szczególności zawartymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6).

Ponadto projekt rozporządzenia nakazuje bezpośrednio stosowanie norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załączniku 4 i Załączniku 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, dotyczących map lotniczych i innych publikacji służb informacji lotniczej, z uwzględnieniem przepisów rozporządzenia oraz zgłoszonych do ICAO odstępstw od tych Załączników.



## II. Zakres regulacji

W § 2 projektu rozporządzenia określono, jakie elementy stanowią zapewnianie służby informacji lotniczej. Na mocy art. 121 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych publikuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego. Zgodnie z art. 2 pkt 11 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23, z późn. zm.) „służby ruchu lotniczego to służby informacji powietrznej, służby alarmowe, służby doradcze ruchu lotniczego i służby kontroli (obszaru, zbliżania i lotniska).

Z kolei przepis art. 2 pkt 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 549/2004 z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej stanowi, że „służba informacji lotniczej oznacza służbę utworzoną w określonym obszarze, odpowiedzialną za zapewnienie informacji i danych lotniczych niezbędnych dla bezpieczeństwa, regularności i skuteczności żeglugi powietrznej”.

W świetle powyższego, a także z uwagi na brzmienie art. 132 pkt 2 ustawy dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, który przewiduje, że służba informacji lotniczej publikuje mapy lotnicze i inne wydawnictwa –doprecyzowano, o jakie wydawnictwa chodzi – w oparciu o wymagania zawarte w Załączniku 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Jednocześnie, wskazano przepisy międzynarodowe określające sposób i warunki, zgodnie z którymi winny funkcjonować służby informacji lotniczej. W § 2 ust. 2 pkt 2 projektu wymieniono również odstępstwa od Załącznika 15 do Konwencji, natomiast w § 2 ust. 2 pkt 3 projektu wymieniono odstępstwa od Załącznika 4 do Konwencji.

Dodatkowo w załączniku nr 1 do rozporządzenia zawarto wymagania w zakresie dokładności pomiaru, rozdzielczości publikacji oraz klasyfikację spójności dla każdego elementu danych lotniczych, zdefiniowanych w Załączniku 15 do Konwencji .

Przepisy § 3 i 4 projektu rozporządzenia wdrażają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 4 i 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, przypisując do konkretnych podmiotów kompetencje i obowiązki w nich określone. Konkretyzują tym samym wymagania określone w omawianych Załącznikach do Konwencji stawiane dla map i innych wydawnictw służby informacji lotniczej.

W § 5 projektu rozporządzenia wskazano przepisy krajowe, międzynarodowe i określono jednostki miar, które winny być stosowane przy opracowywaniu map lotniczych oraz danych i



informacji lotniczych przekazywanych do Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, niezbędne dla ich prawidłowego udostępniania i rozpowszechniania.

Zgodnie z pkt 3.3 Załącznika I do rozporządzenia 1035/2011 każda instytucja winna posiadać i stosować procedury opisujące zasady jej funkcjonowania. Z tego względu w projekcie rozporządzenia wyraźnie wskazano, że służby informacji lotniczej winny opracować i stosować procedury weryfikacji danych i informacji lotniczych przekazywanych do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, zapewniające zgodność ww. danych i informacji ze stanem faktycznym i przepisami prawa.

Dodatkowo, z uwagi na to, że dane i informacje lotnicze muszą być dostępne w ujednocionej formie dla personelu związanego z operacjami lotniczymi, w tym obcokrajowców, przewidziano ich przekazywanie do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w języku polskim i angielskim, w sposób określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia. Zauważyć należy, że tłumaczenie zapisów na język angielski przewidziane jest w pkt 3.6.1 Załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Doprecyzowano, że służby informacji lotniczej zapewniają międzynarodowe rozpowszechnianie NOTAM (*Notice To Airmen*), o których mowa w rozdziale 5 Załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, tj. „wiadomości bieżące dla pilotów”, oraz udostępniają zainteresowanym załogom statków powietrznych Biuletyny Informacji Przed Lotem (*PIB – Pre-flight Information Bulletin*), o których mowa w pkt 8.1.3 Załącznika 15 do ww. Konwencji.

Jednocześnie, nałożono na służby informacji lotniczej obowiązek polegający na udostępnieniu Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zapisów, które mają się znaleźć w Zbiorze Informacji Lotniczych, na co najmniej 14 dni przed ich publikacją. Jest to niezbędne, gdyż to Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego – jako „państwo”, o którym mowa w pkt 2.1.3 oraz pkt 2.1.4 Załącznika 15 do Konwencji – odpowiada za jakość i poprawność danych i informacji lotniczych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.

W § 6 projektu rozporządzenia określono zasady współdziałania służby informacji lotniczej z zarządzającymi lotniskami. Wskazano przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, regulujące kwestie przekazywania danych i informacji lotniczych przez zarządzającego lotniskiem.

W § 6 ust. 2 określono zakres i formę informacji przekazywanych przez zarządzającego lotniskiem służbie informacji lotniczej. Jednocześnie, z uwagi na specjalistyczny charakter danych, których uzyskanie wymaga pomiarów w terenie, przewidziano ich potwierdzanie przez osobę posiadającą ważne uprawnienia zawodowe w dziedzinie geodezji i kartografii. Dane takie są



klasyfikowane w Dodatku 7 do Załącznika 15 do Konwencji jako dane krytyczne i ważne (na ich podstawie dowódca statku powietrznego podejmuje decyzje o swoim postępowaniu).

Z uwagi na to, że wymagania zawarte w Załączniku 4 i 15 do Konwencji obowiązują na mocy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie służby informacji lotniczej (Dz. U. Nr 58, poz. 478), a przepisy prawa Unii Europejskiej obowiązują bezpośrednio w § 8 projektu przewidziano, że służby informacji lotniczej i zarządzający lotniskiem w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie projektowanej regulacji dostosują się do zawartych w niej norm.

Przewiduje się, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia jego ogłoszenia. Wejście w życie projektowanych przepisów nie wpłynie na działalność służby informacji lotniczej i zarządzających lotniskiem w taki sposób, aby zachodziła konieczność zastosowania dłuższego terminu *vacatio legis*. Aktualnie ww. podmioty posiadają certyfikaty wydane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego potwierdzające, że spełniają one wymagania zawarte w przepisach Unii Europejskiej, oraz stosują normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załącznikach do Konwencji, nie jest zatem konieczne wprowadzanie dłuższego *vacatio legis*.

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

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przestawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. poz. 979), projekt rozporządzenia został udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego – w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.



<p><b>Nazwa projektu:</b> Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie służby informacji lotniczej</p> <p><b>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące</b> Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju</p> <p><b>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu</b> Zbigniew Klepacki – Podsekretarz Stanu w MliR</p> <p><b>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu:</b> Miroslaw Dejek, Departament Żeglugi Powietrznej ULC, tel. 520 72 38, mdejek@ulc.gov.pl</p>	<p><b>Data sporządzenia</b> 25.06.2014 r.</p> <p><b>Źródło:</b> Prawo UE</p> <p><b>Nr w wykazie prac MIiR</b> 276</p>
---	---

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI

### 1. Jaki problem jest rozwiązywany?

Projektowane rozporządzenie w sprawie służby informacji lotniczej ma zapewnić jak najlepszą jakość przekazywanych personelowi związanemu z operacjami lotniczymi danych i informacji lotniczych, oraz zgodność Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi jakości danych i informacji lotniczych, w szczególności zawartymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 73/2010 z dnia 26 stycznia 2010 r. ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6).

### 2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt

Z uwagi na brak możliwości osiągnięcia przewidywanego efektu w postaci zapewnienia wysokiej jakości informacji lotniczych publikowanych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych i zwiększenia poziomu bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, w sposób inny niż zmiana obowiązujących w tym zakresie przepisów prawa krajowego, rekomendowanym rozwiązaniem jest wydanie nowego rozporządzenia na podstawie art. 132 ust. 1-4 ustawy z dnia 2002 r. – Prawo lotnicze.

### 3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?

Brak danych

### 4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju	1		
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1		Zadania w zakresie nadzoru nad służbą informacji lotniczej
Instytucja zapewniająca służbę informacji lotniczej – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej	1		Dostosowanie metod działania do standardów międzynarodowych i Unii Europejskiej
Zarządzający lotniskami	56	Rejestr lotnisk cywilnych ULC	Określenie zasad współpracy pomiędzy zarządzającymi lotniskami a służbą informacji lotniczej, zapewniającej wymaganą jakość informacji lotniczych.
Użytkownicy przestrzeni powietrznej w Polsce oraz zagraniczn	Ilość szacunkowa – kilkanaście tysięcy		Dostęp do informacji lotniczych wysokiej jakości

### 5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

W trakcie opracowania projektu wielokrotnie na roboczo konsultowano projekt ze Służbą Informacji Lotniczej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Projekt był również przedstawiany i konsultowany (przynajmniej dwukrotnie) na spotkaniach



z Zarządzającymi lotniskami, organizowanymi w ramach Zespołu ULC ds. wdrożenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6).

Termin planowanych konsultacji publicznych: wrzesień 2014 r.

Podmioty, z którymi będzie konsultowany projekt:

- 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;
- 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 Ożarówce;
- 9) Polskie Linie Lotnicze LOT S.A., ul. 17 stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 10) IATA, ul. Szpitalna 6 Apt 1B, 00-031 Warszawa;
- 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
- 19) KTL AOPA POLAND, ul. Gen. Kaliskiego 57 lok. 11 (przy Wieży), 01-476 Warszawa;
- 12) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, 78-449 Borne Sulinowo;
- 13) Enter Air Sp. z o.o. ul. 17 Stycznia 45 B, 02-146 Warszawa, Polska;
- 14) WB Elekronix S.A., ul. Poznańska 129/133, 05-850 Ożarów Mazowiecki.

## 6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z ..... r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]												
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)	
<b>Dochody ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Wydatki ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													
<b>Saldo ogółem</b>													
budżet państwa													
JST													
pozostałe jednostki (oddzielnie)													

Źródła finansowania	
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Projektowane rozporządzenie nie wpłynie na sektor finansów publicznych, w tym na budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego.

## 7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Skutki							
Czas w latach od wejścia w życie zmian	0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)



W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z ..... r.)	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa							
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw							
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe							

Dodatkowe informacje,  
w tym wskazanie  
źródeł danych i  
przyjętych do obliczeń  
założeń

Przepisy projektowanego rozporządzenia nie powodują dodatkowych obciążeń finansowych, w odniesieniu do kosztów wdrożenia rozporządzenia Komisji (UE) nr 73/2010 ustanawiającego wymagania dotyczące jakości danych i informacji lotniczych dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 23 z 27.01.2010, str. 6).

### 8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu

nie dotyczy

Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie  
wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli  
zgodności).

tak  
 nie  
 nie dotyczy

zmniejszenie liczby dokumentów  
 zmniejszenie liczby procedur  
 skrócenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

zwiększenie liczby dokumentów  
 zwiększenie liczby procedur  
 wydłużenie czasu na załatwienie sprawy  
 inne:

Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich  
elektronizacji.

tak  
 nie  
 nie dotyczy

Komentarz:

### 9. Wpływ na rynek pracy

Nie ma wpływu na rynek pracy.

### 10. Wpływ na pozostałe obszary

środowisko naturalne  
 sytuacja i rozwój regionalny  
 inne: administracja państwowa

demografia  
 mienie państwowe

informatyzacja  
 zdrowie

Omówienie wpływu

Zapewnienie elektronicznego przepływu danych i informacji lotniczych od twórców danych do służby informacji lotniczej.

Koszty wdrożenia elektronicznych danych o terenie i przeszkodach (eTOD), o których mowa w § 2 ust. 2 pkt 4 projektu rozporządzenia.

Pierwotne koszty wprowadzenia eTOD były bardzo wysokie (głównie ze względu na konieczność wykonania pomiarów geodezyjnych -dawna strefa 2 eTOD).

Aktualnie wymagania odnośnie pozyskania eTOD zostały zredukowane jedynie do przejścia z analogowego sposobu pozyskiwania i zarządzania informacjami o przeszkodach lotniczych (dokumentacja głównie papierowa, wielokrotne przepisywanie tych samych danych) do elektronicznej wersji zarządzania informacją zgodnie z wymaganiami unijnego rozporządzenia nr 73/2010. W konsekwencji koszt eTOD jest praktycznie w większości zależny od kosztów wprowadzenia wymogów rozporządzenia 73/2010, a tym samym przepisy projektowanego rozporządzenia nie powodują dodatkowych obciążeń finansowych. Zarządzający lotniskami byli na bieżąco informowani na krajowych spotkaniach Zespołu ds. wdrożenia rozporządzenia 73/2010 w ULC o jego wymaganiach.



**11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego**

30 dni od dnia wejścia w życie rozporządzenia, w związku z tym, że większość przepisów implikuje zmiany w procedurach działania podmiotów, na które oddziałuje rozporządzenie.

**12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?**

Ewaluacja efektów projektu nastąpi po jego wejściu w życie, w trakcie prowadzenia przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w zakresie służby informacji lotniczej.

Sprawdzone będzie stosowanie przepisów rozporządzenia w odniesieniu do procedur działania służby informacji lotniczej, jak również jakość informacji zawartej w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych oraz jej zgodność z wymaganiami rozporządzenia.

**13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)**

Brak.