

2142**ROZPORZĄDZENIE MINISTRA TRANSPORTU I BUDOWNICTWA¹⁾**

z dnia 15 grudnia 2005 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego

Na podstawie art. 121 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi

i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 413) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 1 dodaje się ust. 3 i 4 w brzmieniu:

„3. FIR Warszawa obejmuje przestrzeń powietrzną nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz część przestrzeni powietrznej przydzielonej przez ICAO nad Morzem Bałtyckim, która jest wyznaczona linią łączącą punkty o następujących współrzędnych geograficznych:

- 1) 54°27'28,03"N 019°24'15,02"E — miejsce styku polsko-rosyjskiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego,
- 2) 54°36'14,03"N 019°24'15,02"E,
- 3) 55°50'58,98"N 017°32'52,80"E,
- 4) 54°54'58,84"N 015°51'52,92"E,
- 5) 54°55'00,00"N 015°08'07,00"E — od tego punktu łuk koła o promieniu 30 km zakreślono

¹⁾ Minister Transportu i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej — transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 października 2005 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu i Budownictwa (Dz. U. Nr 220, poz. 1900).

²⁾ Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 210, poz. 2036, z 2004 r. Nr 54, poz. 535, Nr 96, poz. 959, Nr 99, poz. 1002, Nr 172, poz. 1805, Nr 173, poz. 1808 i Nr 273, poz. 2703 oraz z 2005 r. Nr 90, poz. 757, Nr 163, poz. 1362, Nr 175, poz. 1462 i Nr 180, poz. 1490.

nego z ARP Röne (55°04'04"N 014°44'48"E) do punktu, o którym mowa w pkt 6,

6) 54°55'00"N 014°21'17"E,

7) 54°07'38"N 014°15'17"E,

8) 54°07'34"N 014°12'05"E,

9) 53°59'16"N 014°14'32"E,

10) 53°55'40"N 014°13'34"E — miejsce styku polsko-niemieckiej granicy państwowej na lądzie z brzegiem Morza Bałtyckiego

— dalej wzdłuż linii stanowiącej lądową granicę państwową Rzeczypospolitej Polskiej.

4. Granicę pionową FIR Warszawa wyznacza się od powierzchni ziemi lub wody do FL 460.”;

2) w § 2:

a) pkt 6 otrzymuje brzmienie:

„6) ARL — Agencję Ruchu Lotniczego — państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym;”;

b) pkt 8—10 otrzymują brzmienie:

„8) ATC (*Air Traffic Control*) — kontrolę ruchu lotniczego związaną z zapewnieniem służby kontroli lotniska, zbliżania i obszaru;

9) ATFM (*Air Traffic Flow Management*) — zarządzanie przepływem ruchu lotniczego — służbę ustanowioną dla zapewnienia bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego oraz zabezpieczenia organów ATC przed przekraczaniem ich wydolności;

10) ATM (*Air Traffic Management*) — zarządzanie ruchem lotniczym — ogół działań związanych z zapewnianiem służby ruchu lotniczego, zarządzaniem przepływem ruchu lotniczego i zarządzaniem przestrzenią powietrzną;”;

c) pkt 12 otrzymuje brzmienie:

„12) ATS (*Air Traffic Services*) — służby ruchu lotniczego związane z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej i służby alarmowej;”;

d) dodaje się pkt 45—51 w brzmieniu:

„45) ATFMEXEMPTAPPROVED — status lotu statku powietrznego, uprawnionego do wyłączenia z ograniczeń ATFM, niezależnie od innych stosowanych statusów;

46) EMER — status lotu statku powietrznego w niebezpieczeństwie;

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

48) IFR (*Instrument Flight Rules*) — przepisy wykonywania lotów według wskazań przyrządów;

49) SAR (*Search and Rescue*) — status lotu statku powietrznego wykonującego lot w akcji poszukiwawczo-ratowniczej;

50) SSRL SZ RP — Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy organ zarządzania ruchem lotniczym);

51) VFR (*Visual Flight Rules*) — przepisy wykonywania lotu z widocznością.”;

3) w § 3:

a) ust. 4 otrzymuje brzmienie:

„4. Projekt stałych i warunkowych dróg lotniczych opracowywany jest przez ARL w uzgodnieniu z SSRL SZ RP i podlega zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.”;

b) po ust. 5 dodaje się ust. 5a—5c w brzmieniu:

„5a. Projekty strefy kontrolowanej lotniska (CTR), strefy kontrolowanej lotniska wojskowego (MCTR), rejonu kontrolowanego lotniska (TMA) oraz rejonu kontrolowanego lotniska wojskowego (MTMA) opracowywane są przez ARL w uzgodnieniu z SSRL SZ RP i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.

5b. W przypadku zawieszenia lub zakończenia pełnienia służby ATC w rejonie TMA albo w strefie kontrolowanej lotniska (CTR) — rejon ten albo ta strefa ulega likwidacji, a jej przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę odpowiednią do zapewnianej służby ruchu lotniczego.

5c. W przypadku, o którym mowa w ust. 5b, w rejonie MTMA albo strefie kontrolowanej lotniska wojskowego (MCTR) — rejon ten albo ta strefa ulega likwidacji, a jej przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę odpowiednią do zapewnianej służby ruchu lotniczego.”;

c) ust. 6 otrzymuje brzmienie:

„6. Strukturę przestrzeni kontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w AIP Polska.”;

4) w § 4 dotychczasową treść oznacza się jako ust. 1 oraz dodaje się ust. 2 i 3 w brzmieniu:

„2. Strefy ruchu lotniskowego ATZ i MATZ opracowywane są przez ARL w uzgodnieniu z SSRL SZ RP i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.

3. Dopuszcza się utworzenie strefy ATZ lub MATZ w geograficznych granicach odpowiedniego CTR lub MCTR, w którym zawieszono służbę kontroli ruchu lotniczego.”;

5) w § 7:

a) ust. 7 otrzymuje brzmienie:

„7. Strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA), rejon lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) i trasy TFR są wydzielane przez ARL

w uzgodnieniu z SSRL SZ RP i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.”,

b) po ust. 9 dodaje się ust. 9a i 9b w brzmieniu:

„9a. ARL w uzgodnieniu z SSRL SZ RP może wyznaczyć okresowe struktury przestrzeni powietrznej w postaci stref dla potrzeb ćwiczeń, zawodów lub pokazów lotniczych.

9b. Strefy, o których mowa w ust. 9a, wyznacza się na wniosek organizatora przedsięwzięcia zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1794) i publikuje się w Suplemencie do AIP Polska lub w formie NOTAM.”;

6) w § 9 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Stałe trasy lotnictwa wojskowego (MRT) obejmują część polskiej przestrzeni powietrznej FIR Warszawa wydzielonej, w postaci korytarza o określonych wymiarach, przez ARL w uzgodnieniu z SSRL SZ RP i podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.”;

7) w § 12:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Przepisów ust. 1 nie stosuje się do lotów wykonywanych zgodnie z przepisami o wykonywaniu lotów z widocznością w przestrzeni powietrznej klasy G, z wyjątkiem lotów wykonywanych przez wojskowe statki powietrzne z prędkością większą niż 250 węzłów na zasadach określonych w przepisach w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego.”,

b) dodaje się ust. 5 w brzmieniu:

„5. Nie wymaga się uzyskania zezwolenia, o którym mowa w ust. 4, w stosunku do statków powietrznych lotnictwa służb porządku publicznego wykonujących lot na hasło GARDA, pod warunkiem uzgodnienia wlotu do tych stref z uprawnionymi organami służby ruchu lotniczego. Hasło GARDA jest wpisywane do planu lotu lub zgłaszane organom służb ruchu lotniczego drogą radiową.”;

8) w § 13 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Strefy niebezpieczne (D) są wyznaczane przez ARL na wniosek i w porozumieniu z SSRL SZ RP, podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa ULC i są publikowane w AIP Polska.”;

9) po rozdziale 4 dodaje się rozdział 4a w brzmieniu:

„Rozdział 4a

Zasady użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem

§ 21a. 1. Wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej FIR Warszawa, zarówno w ru-

chu krajowym, jak i międzynarodowym w lotach wykonywanych zgodnie z VFR i IFR obowiązują procedury zgłaszania statusu lotu statku powietrzego publikowane przez ARL w AIP Polska.

2. Określenie statusu statku powietrzego wpisuje się do planu lotu.

§ 21b. Statek powietrzny wykonujący lot w misjach oficjalnych, na którego pokładzie znajdują się:

- 1) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 2) Prezes Rady Ministrów,
 - 3) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 4) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej,
 - 5) ich odpowiednicy zagraniczni
- posiada status HEAD.

§ 21c. 1. Państwowe i cywilne statki powietrzne wykonujące loty w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej posiadają status STATE.

2. W przypadku misji wymagającej zwolnienia z ograniczeń ATFM operator statku powietrzego może otrzymać status ATFMEXEMPTAPPROVED od uprawnionego w tych sprawach organu służby ruchu lotniczego po zgłoszeniu w miarę możliwości na trzy godziny przed lotem.

§ 21d. Statki powietrzne uczestniczące w akcji poszukiwawczo-ratowniczej posiadają status SAR, który może być także zgłoszony przez załogę organowi służby ruchu lotniczego drogą radiową.

§ 21e. 1. Statki powietrzne biorące udział w akcji humanitarnej posiadają status HUM.

2. W przypadku wykonywania misji wymagającej wyłączenia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrzego może uzyskać status ATFMEXEMPTAPPROVED od uprawnionego w tych sprawach organu służby ruchu lotniczego po zgłoszeniu na minimum trzy godziny przed lotem.

§ 21f. 1. Statki powietrzne wykonujące lot w celu niesienia pomocy medycznej, zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne, posiadają status HOSP.

2. W przypadku wykonywania lotu z chorym w stanie krytycznym lub poddawanym reanimacji, co wymaga wyłączenia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrzego może uzyskać status ATFMEXEMPTAPPROVED od uprawnionego w tych sprawach organu służby ruchu lotniczego, po zgłoszeniu w miarę możliwości na trzy godziny przed lotem.

- § 21g. Statki powietrzne wykonujące lot wymagający szczególnej ochrony z osobistościami zagranicznymi lub wykonujące misje o ważnym znaczeniu operacyjnym lub przewożące szczególnie niebezpieczne ładunki mogą uzyskać status PROTECTED i organy służby ruchu lotniczego powinny otrzymać informację o statusie od służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych po zgłoszeniu na minimum trzy godziny przed lotem.
- § 21h. Statki powietrzne wykonujące lot o statusie HEAD, EMER i SAR są wyłączone z ograniczeń ATFM automatycznie.
- § 21i. W przypadkach, o których mowa w § 21e—21g, ARL o wydaniu zezwolenia na stosowanie statusu ATFMEXEMPTAPPROVED niezwłocznie informuje Dyżurną Służbę Operacyjną Centrum Operacji Powietrznych.
- § 21j. ARL jest obowiązany do rozpatrywania przypadków użycia statusu EMER i SAR zgodnie z wymaganiami ESARR 2 wprowadzonymi do stosowania przez rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR (Dz. U. Nr 224, poz. 2283), a w przypadku statusu HEAD i ATFMEXEMPTAPPROVED prowadzi rejestrację tych lotów z podaniem przyczyny, dla której został wprowadzony status tego lotu.”.
- § 2. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Minister Transportu i Budownictwa: *J. Polaczek*