Projekt z dnia 26.03.2018 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY[[1]](#footnote-1)1)

z dnia ………………. 2018 r.

w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni

Na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959 i 1089 oraz z 2018 r. poz. 138) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) strukturę polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej z podziałem na przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń niekontrolowaną;

2) szczegółowe warunki i sposób korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu skróty i określenia oznaczają:

1) ADIZ – (Air Defense Identification Zone) strefę identyfikacji obrony powietrznej;

2) AIR POLICING – szczególny rodzaj działań w czasie pokoju i kryzysu, realizowanych przez załogi statków powietrznych sił dyżurnych Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO) w celu zapewnienia nienaruszalności przestrzeni powietrznej NATO, ochrony ludności i sił zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielania pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie;

3) ALFA SCRAMBLE – hasło do startu statków powietrznych przechwytujących, stosowane w celu wykonania zadania bojowego, w ramach misji AIR POLICING systemu obrony powietrznej;

4) AMC Polska – (Airspace Management Cell) komórkę zarządzania przestrzenią powietrzną będącą cywilno–wojskową komórką odpowiedzialną za zarządzanie i alokację elastycznych elementów struktury polskiej przestrzeni powietrznej, działającą w ramach Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;

5) ARP – (Aerodrome Reference Point) punkt odniesienia lotniska;

6) ATC – (Air Traffic Control) kontrolę ruchu lotniczego polegającą na zapewnieniu służby kontroli lotniska, zbliżania i obszaru;

7) ATFM – (Air Traffic Flow Management) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego, o którym mowa w art. 2 pkt 9 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 23, z późn. zm.[[2]](#footnote-2)));

8) ATFMX – (Air Traffic Flow Management Exempted) status lotu statku powietrznego wykonującego lot, dla którego wyjątek od stosowania środków ATFM zatwierdziła instytucja zapewniająca służby kontroli ruchu lotniczego;

9) ATM – (Air Traffic Management) zarządzanie ruchem lotniczym – ogół działań polegających na zapewnianiu służb ruchu lotniczego, zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego i przestrzenią powietrzną;

10) ATZ – (Aerodrome Traffic Zone) strefę ruchu lotniskowego;

11) ATS – (Air Traffic Services) służby ruchu lotniczego, o których mowa w art. 2 pkt 32 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.[[3]](#footnote-3))), zwane dalej „rozporządzeniem SERA”;

12) AUP – (Airspace Use Plan) plan użytkowania przestrzeni powietrznej o statusie NOTAM wydawany przez AMC Polska;

13) AWY – (Airway) stałą drogę lotniczą;

14) CBA – (Cross Border Area) rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne;

15) CDR – (Conditional Route) warunkową drogę lotniczą, która może być zaplanowana i wykorzystywana pod określonymi warunkami, z określoną jedną lub kilkoma kategoriami w zależności od jej przewidywanej dostępności, możliwości planowania i spodziewanych poziomów aktywności związanych z nią TSA albo TRA;

16) CTA – (Control Area) obszar kontrolowany;

17) CTR – (Control Zone) strefę kontrolowaną lotniska;

18) D – (Danger Area) strefę niebezpieczną, o której mowa w art. 2 pkt 65 rozporządzenia SERA;

19) elastyczne elementy struktury przestrzeni powietrznej – czasowo rezerwowane określone części przestrzeni powietrznej do wyłącznego lub szczególnego użytku przez określonych użytkowników;

20) FFR – (Firefighter Rescue) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu zwalczania pożarów, zgłaszany przez organy właściwe w zakresie zwalczania pożarów;

21) FIR – (Flight Information Region) rejon informacji powietrznej, o którym mowa w art. 2 pkt 23 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej;

22) FL – (Flight Level) poziom lotu, o którym mowa w art. 2 pkt 78 rozporządzenia SERA;

23) GARDA – hasło, na jakie statek powietrzny wykonuje zadania związane z bezpieczeństwem powszechnym, porządkiem publicznym i ochroną granicy państwowej;

24) HOSP – (Hospital) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu niesienia pomocy medycznej, zgłoszony przez odpowiednie służby medyczne;

25) HUM – (Humanitarian) status lotu statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej;

26) ICAO – Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

27) Instytucja – Polską Agencję Żeglugi Powietrznej – instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego;

28) MATZ – (Military ATZ) strefę ruchu lotniskowego lotniska wojskowego;

29) MEDEVAC – (Medical evacuation) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w celu ewakuacji medycznej w sytuacjach zagrożenia życia;

30) MCTR – (Military CTR) strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;

31) MRT – (Military Route) trasę lotnictwa wojskowego;

32) MTMA – (Military TMA) rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych;

33) NOTAM – (Notice To Airmen) wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi;

34) operator – każdy podmiot, w tym osobę fizyczną, zajmujący się eksploatacją statku powietrznego lub oferujący swoje usługi w tym zakresie;

35) P – (Prohibited Area) strefę zakazaną, o której mowa w art. 2 pkt 103 rozporządzenia SERA;

36) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

37) R – (Restricted Area) strefę ograniczoną, o której mowa w art. 2 pkt 111 rozporządzenia SERA;

38) RMZ – (Radio Mandatory Zone) strefę obowiązkowej łączności radiowej, o której mowa w art. 2 pkt 106 rozporządzenia SERA;

39) RVSM – (Reduced Vertical Separation Minimum) zredukowane minimum separacji pionowej;

40) SAR – (Search and Rescue) status lotu statku powietrznego wykonującego lot w akcji poszukiwawczo–ratowniczej;

41) SSRL SZ RP – wojskowy organ zarządzania ruchem lotniczym – Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;

42) STATE – status lotu państwowych i cywilnych statków powietrznych w misjach wojskowych, policyjnych, celnych lub Straży Granicznej;

43) TFR – (TSA or TRA Feeding Route) trasę lotniczą umożliwiającą lot do TSA albo TRA oraz przelot między tymi strefami;

44) TMA – (Terminal Control Area) rejon kontrolowany lotnisk(a);

45) TMZ – (Transponder Mandatory Zone) strefę obowiązkowego używania transpondera, o której mowa w art. 2 pkt 136 rozporządzenia SERA;

46) TRA – (Temporary Reserved Area) strefę czasowo rezerwowaną;

47) TSA – (Temporary Segregated Area) strefę czasowo wydzieloną;

48) UTC – (Coordinated Universal Time) uniwersalny czas skoordynowany;

49) UUP – (Updated Airspace Use Plan) zaktualizowany AUP o statusie NOTAM, wydawany przez AMC Polska w dniu operacji w celu aktualizacji informacji zawartych w AUP;

50) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

51) użytkownik – podmiot uprawniony do zamawiania i korzystania z MRT, TSA, TRA, CBA, TFR lub poszczególnych ich segmentów oraz podmiot kierujący operacjami lotniczymi w zarezerwowanej części przestrzeni.

§ 3. 1. Przepisy rozporządzenia stosuje się do polskiej przestrzeni powietrznej oraz FIR Warszawa.

2. 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°38'24,05"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°51'00"N 017°33'00"E,

4) 54°55'00"N 015°52'00"E,

5) 54°55'00,00"N 015°08'07,00"E – od tego punktu łuk koła o promieniu 30 km zakreślonego z ARP Röne (55°04'04"N 014°44'48"E) do punktu określonego w pkt 6,

6) 54°55'00"N 014°21'27"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.

3. Granicę pionową FIR Warszawa wyznacza się od powierzchni ziemi lub wody do FL 660.

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

Rozdział 2

Struktura przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej

§ 4. 1. W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej stanowiącej część przestrzeni, w której wszystkim statkom powietrznym zapewnia się służbę ATC, zgodnie z klasyfikacją ICAO, wchodzą:

1) CTA obejmujący:

a) TMA oraz MTMA – ustanawiane zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk,

b) AWY,

c) CDR,

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

2) CTR oraz MCTR – zabezpieczające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;

3) TRA i CBA – dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni kontrolowanej.

2. CDR może być ustanowiona w jednej lub więcej spośród następujących kategorii:

1) kategoria pierwsza (CDR 1) – warunkowa droga lotnicza kategorii pierwszej możliwa do planowania stałego i dostępna w okresach podanych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska);

2) kategoria druga (CDR 2) – warunkowa droga lotnicza kategorii drugiej możliwa do planowania w okresach podanych w AUP;

3) kategoria trzecia (CDR 3) – warunkowa droga lotnicza kategorii trzeciej niemożliwa do planowania, która może być wykorzystywana tylko według instrukcji organów kontroli ruchu lotniczego.

3. Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych przydziela Instytucja.

4. Projekty AWY, CDR, CTA, CTR, MCTR, TMA lub MTMA są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.

5. W przypadku zawieszenia lub zakończenia zapewniania służb ATC w TMA lub MTMA albo w CTR lub MCTR, rejon ten albo ta strefa ulega likwidacji, a jej przestrzeń przyjmuje klasę przestrzeni powietrznej odpowiednią do zapewnianej ATS.

§ 5. 1. W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:

1) przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej inna niż określona w § 4 ust. 1;

2) ATZ stanowiąca przestrzeń powietrzną nad cywilnym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;

3) MATZ stanowiąca przestrzeń powietrzną nad wojskowym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie została ona sklasyfikowana;

4) TSA, TRA, TFR, MRT oraz CBA – dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane.

2. Projekty ATZ lub MATZ są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.

3. Dopuszcza się utworzenie ATZ lub MATZ w geograficznych granicach odpowiedniej CTR lub MCTR, w której zawieszono lub zakończono zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego. Przepis ust. 2 stosuje się.

4. W przypadku zawieszenia lub zakończenia zapewniania ATS w MATZ, strefa ta ulega dezaktywacji, a jej przestrzeń przyjmuje klasę przestrzeni powietrznej odpowiednią do zapewnianej ATS.

§ 6. 1. Z przestrzeni powietrznej przydzielonej dla CTR może zostać wydzielona przez Instytucję, na czas dłuższy niż 3 miesiące, przestrzeń powietrzna do wykonywania operacji bezzałogowym statkiem powietrznym.

2. Projekt przestrzeni powietrznej wydzielonej do wykonywania operacji bezzałogowym statkiem powietrznym jest opracowywany przez Instytucję i przedkładany do akceptacji Prezesowi Urzędu.

§ 7. W przestrzeni powietrznej FIR Warszawa R, D, P i ADIZ wydziela się z uwzględnieniem przepisów wydanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy.

§ 8. 1. Przestrzeń powietrzną FIR Warszawa klasyfikuje się odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej, zgodnie z przepisami ICAO, z zastrzeżeniem pkt SERA.5005 i pkt SERA.6001 rozporządzenia SERA.

2. Projekt klasyfikacji przestrzeni powietrznej jest opracowywany przez Instytucję i przedkładany do akceptacji Prezesowi Urzędu.

§ 9. 1. TSA i TRA ustanawia się dla realizacji jednego z następujących celów:

1) zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych wynikających z realizacji prac badawczo–rozwojowych, lotów treningowych lub lotów próbnych, ze względu na bezpieczeństwo tych statków i innych uczestników ruchu lotniczego;

2) prowadzenia działań w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń, podczas których manewry statku powietrznego nie są zgodne z przepisami o ruchu lotniczym;

3) wykonywania operacji, w tym prowadzenia szkolenia, bezzałogowym statkiem powietrznym poza zasięgiem widoczności wzrokowej (BVLOS).

2. CBA, funkcjonujący na zasadach TSA albo TRA, ustanawia się w celu:

1) umożliwienia przeprowadzenia szkolenia lotniczego i wykonywania innych lotów operacyjnych lotnictwa wojskowego;

2) polepszenia struktur przestrzeni powietrznej wykorzystywanych w cywilnym ruchu lotniczym kontrolowanym i niekontrolowanym.

3. W celu efektywnego wykorzystania TSA, TRA i CBA, strefy i rejony mogą być podzielone na mniejsze części (segmenty).

4. Przestrzeni powietrznej w TFR, TSA, TRA i CBA nadaje się klasy odpowiednie dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

5. Zezwolenie na korzystanie na określony czas z przestrzeni powietrznej w CBA przydziela się poszczególnym użytkownikom przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadami określonymi w porozumieniach międzynarodowych ustanawiających CBA.

6. TFR jest ustanawiana w celu wykonania przelotu między TSA lub TRA.

7. W TFR nie mogą być wykonywane loty inne niż wymienione w ust. 6.

8. Projekty TFR, TSA, TRA lub CBA są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.

§ 10. 1. MRT obejmuje część przestrzeni powietrznej wydzielonej przez Instytucję w postaci korytarza o określonych granicach pionowych i poziomych.

2. Projekt MRT jest opracowywany przez Instytucję i przedkładany do akceptacji Prezesowi Urzędu.

3. Przestrzeni powietrznej w MRT nadaje się klasy odpowiednie dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

§ 11. 1. AMC Polska powiadamia właściwe organy ATM zainteresowanych państw o planowanym korzystaniu z przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa.

2. Nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa, w przypadkach określonych w § 9 ust. 1, wyznacza się D.

§ 12. 1. Instytucja opracowuje, każdorazowo przy wprowadzaniu zmian w strukturze tras ATS lub innych zmian w elementach struktury przestrzeni powietrznej, projekt minimalnych wysokości bezwzględnych lotu dla poszczególnych odcinków tras ATS w FIR Warszawa i przedkłada go do akceptacji Prezesowi Urzędu.

2. Zaakceptowane przez Prezesa Urzędu minimalne wysokości bezwzględne lotu są publikowane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska).

§ 13. Projekty RMZ lub TMZ są opracowywane przez Instytucję i przedkładane do akceptacji Prezesowi Urzędu.

§ 14. 1. Instytucja konsultuje, w terminie przez nią określonym, projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, z właściwymi użytkownikami, o których mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 41, z późn. zm.[[4]](#footnote-4))), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 551/2004”, w tym z SSRL SZ RP.

2. Niezajęcie stanowiska przez właściwych użytkowników, o których mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia nr 551/2004, w terminie określonym przez Instytucję uważa się za uzgodnienie projektów chyba, że użytkownik przed upływem tego terminu zwróci się do Instytucji o jego przedłużenie, wskazując jednocześnie termin zajęcia stanowiska, nie dłuższy niż 14 dni.

3. Projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, uwzględniają potrzeby i stopień skomplikowania ruchu lotniczego, plany skuteczności działania na poziomie funkcjonalnego bloku przestrzeni powietrznej oraz informacje na temat mających wpływ na bezpieczeństwo planowanych zmian w systemach funkcjonalnych, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 128b ust. 4 ustawy.

4. W przypadku stwierdzenia, że projekty, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 6 ust. 2, § 8 ust. 2, § 9 ust. 8, § 10 ust. 2 i § 13, nie uwzględniają przesłanek lub nie zawierają informacji, o których mowa w ust. 3, lub nie zostały skonsultowane zgodnie z ust. 1 i 2, Prezes Urzędu zwraca je do Instytucji w celu usunięcia stwierdzonych uchybień lub przeprowadzenia ponownych konsultacji.

§ 15. Informacje dotyczące zaakceptowanych przez Prezesa Urzędu elementów struktury przestrzeni powietrznej, klasyfikacji przestrzeni powietrznej oraz ich zmian, są publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozdział 3

Korzystanie z przestrzeni powietrznej

§ 16. 1. Loty AIR POLICING nie wymagają składania planów lotu.

2. Korzystanie z przestrzeni powietrznej, o której mowa w § 6, następuje po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu ATC oraz podpisaniu porozumienia pomiędzy organem ATS a podmiotem planującym wykonywanie lotów w tej przestrzeni. W porozumieniu określa się procedury aktywacji, zakończenia aktywności i operacji w tej przestrzeni.

3. Korzystanie z TSA, TRA, CBA, MRT lub TFR wymaga uprzedniego zgłoszenia rezerwacji do AMC Polska w sposób określony w § 19.

4. Korzystanie z MATZ odbywa się w sposób i na warunkach określonych przez SSRL SZ RP.

5. Korzystanie z ATZ i MATZ przez użytkowników innych niż główny użytkownik ATZ lub MATZ jest możliwe po uzgodnieniu z głównym użytkownikiem ATZ lub MATZ.

6. Wlot w strefy, rejony i trasy, o których mowa w ust. 3, a także w CTR, MCTR, TMA i MTMA statków powietrznych wykonujących lot na hasło GARDA albo statków powietrznych ze statusem lotu HOSP, SAR, FFR lub MEDEVAC jest możliwy po uzgodnieniu wlotu do tych stref, rejonów i tras z organami ATS.

7. Hasło GARDA jest wpisywane do planu lotu lub zgłaszane organom ATS drogą radiową.

§ 17. 1. Korzystanie ze stref, o których mowa w § 7, określają przepisy wydane na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy.

2. Podejmowanie działań niebezpiecznych dla lotów cywilnych statków powietrznych w strefie D wymaga uprzedniej rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska w sposób określony w § 19.

§ 18. 1. Korzystanie z TSA lub segmentów tej strefy jest możliwe wyłącznie przez jednego użytkownika w określonym czasie i przedziale wysokości, a przelot statku powietrznego niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano strefę, nie jest możliwy.

2. Korzystanie z TRA lub segmentów tej strefy wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska w sposób określony w § 19.

3. Przelot przez TRA lub jej segmenty statku powietrznego niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano TRA, jest możliwy po uzyskaniu:

1)  zezwolenia właściwego organu ATC – w przypadku TRA sklasyfikowanej zgodnie z klasą przestrzeni powietrznej kontrolowanej albo

2)  zgody użytkownika – w przypadku TRA sklasyfikowanej zgodnie z klasą przestrzeni powietrznej niekontrolowanej lub TRA niesklasyfikowanej.

4. Za bezpieczeństwo lotów wykonywanych w TSA, TRA, CBA, TFR oraz MRT odpowiada użytkownik.

5. Przelot statku powietrznego niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano MRT lub TFR, nie jest możliwy.

§ 19. 1. Korzystanie z elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej następuje po złożeniu zamówienia do AMC Polska, nie później niż do godziny 1000 UTC dnia roboczego poprzedzającego dzień planowanej aktywności.

2. Zamówienie, o którym mowa w ust. 1, mogą składać następujący użytkownicy:

1) organy Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej wskazane przez SSRL SZ RP;

2) Szef Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Szef Agencji Wywiadu, Komendant Główny Straży Granicznej, Szef Krajowej Administracji Skarbowej, Komendant Główny Policji, Komendant Służby Ochrony Państwa, Komendant Główny Państwowej Straży Pożarnej;

3) stowarzyszenia, których przedmiotem działalności jest działalność lotnicza, utworzone zgodnie z przepisami prawa polskiego;

4) ośrodki lub organizacje szkolenia lotniczego;

5) zarządzający lotniskami lub zakładający lądowiska;

6) podmioty projektujące lub produkujące wyroby lotnicze;

7) inne niż wymienione w pkt 4–6 podmioty, prowadzące lotniczą działalność gospodarczą.

3. Prezes Urzędu publikuje w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w drodze obwieszczenia, wykaz użytkowników, o których mowa w ust. 2 pkt 3–7, wraz z informacjami o adresie i stronie internetowej tych podmiotów, jeżeli ją posiadają.

4. Wydłużenie czasu korzystania z ATZ i MATZ w stosunku do czasu opublikowanego w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska) jest możliwe na podstawie zamówienia składanego przez zarządzającego lotniskiem, w trybie określonym w ust. 1.

5. Zamówienie, o którym mowa w ust. 1, może być składane jako wniosek o udostępnienie bloku przestrzeni powietrznej obejmującego jeden lub więcej niż jeden segment albo więcej niż jeden przedział wysokości potrzebny przez określony czas z możliwością przesunięcia czasu korzystania z przestrzeni lub przedziału wysokości. Przesunięcie czasu korzystania z przestrzeni lub przedziału wysokości może nastąpić po zgłoszeniu takiej potrzeby w dniu operacji, z co najmniej 30–minutowym wyprzedzeniem i po uzyskaniu zezwolenia AMC Polska.

6. Użytkownik korzystający ze stref, rejonów i tras, o których mowa w § 16 ust. 3, może wystąpić o zezwolenie do AMC Polska o przedłużenie aktywności danej strefy, co najmniej 30 minut przed planowanym zakończeniem aktywności.

7. W przypadku braku zezwolenia, po upływie czasu opublikowanym w AUP lub UUP, strefę, rejon albo trasę uważa się za nieaktywne, a przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę przestrzeni odpowiednią do zapewnianej ATS.

8. Zezwolenie, o którym mowa w ust. 6, nie może zostać wydane, jeżeli wprowadzałoby dodatkowe ograniczenia w przestrzeni niekontrolowanej lub pozostawało w kolizji z innymi strukturami przestrzeni powietrznej opublikowanymi w AUP lub UUP.

9. Korzystanie z TSA, TRA lub CBA może być zróżnicowane pod względem czasowym i wysokościowym.

10. Aktywność w strefach, rejonach lub trasach, o których mowa w § 16 ust. 3, jest planowana tylko na czas niezbędny, dostosowany do rodzaju działań. Po zakończeniu działań dany element jest nieaktywny, a przestrzeń powietrzna przyjmuje klasę przestrzeni właściwą do zapewnianej ATS.

11. Użytkownicy przestrzeni powietrznej przy zamawianiu TSA, TRA lub CBA uwzględniają segmenty tych stref oraz różne przedziały wysokości, stosownie do rodzaju prowadzonych w nich działań.

12. Lot między wydzielonymi strefami i rejonami, dolot i powrót z tych stref i rejonów, poza TFR, odbywa się na zasadach obowiązujących w danej klasie przestrzeni powietrznej.

13. Zamówienie TFR może dotyczyć tylko jednej wysokości potrzebnej użytkownikowi do wykonania lotu na jednej stałej wysokości.

14. Loty w strefach, rejonach lub trasach, o których mowa w § 16 ust. 3, powinny być rozpoczęte w ciągu 30 minut od planowanej godziny ich rozpoczęcia.

15. Po przekroczeniu limitu czasu określonego w ust. 14 wymagane jest ponowne uzyskanie zezwolenia od AMC Polska.

16. Jednoczesne korzystanie z tych samych segmentów TSA, TRA, CBA lub innych stref wzajemnie kolidujących, przez różnych użytkowników jest możliwe na zasadach określonych przez AMC Polska, pod warunkiem wskazania przez użytkowników jednego podmiotu bezpośrednio kierującego działaniami w zamawianych segmentach.

§ 20. 1. W przypadku otrzymania zamówień na korzystanie z segmentów lub stref, o których mowa w § 19 ust. 16, na ten sam czas i przedział wysokości, AMC Polska, uwzględniając priorytety strategicznego zarządzania przestrzenią powietrzną oraz po zasięgnięciu opinii zainteresowanych użytkowników tej przestrzeni, ustala kolejność korzystania z danego elementu struktury przestrzeni powietrznej lub jego segmentu.

2. Aktywacja i dezaktywacja segmentów lub stref, o których mowa w § 19 ust. 16, jest dokonywana na podstawie informacji od podmiotu bezpośrednio kierującego działaniami.

3. Użytkownik w dniu prowadzenia działań jest obowiązany do:

1) korzystania z przestrzeni powietrznej zgodnie z rezerwacją przestrzeni ujętą w AUP lub UUP;

2) natychmiastowego zgłaszania do AMC Polska rzeczywistego czasu rozpoczęcia i zakończenia wszystkich działań w zarezerwowanych strefach, rejonach i trasach oraz przerw w korzystaniu z zarezerwowanej przestrzeni powietrznej wynoszących co najmniej 1 godzinę;

3) zgłaszania potwierdzeń o planowanych działaniach 30 minut przed czasem aktywności stref, rejonów lub tras, zgodnym z AUP lub UUP;

4) natychmiastowego odwoływania niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej.

§ 21. 1. Dla bieżącej koordynacji zadań wykonywanych przez wojskowe i cywilne statki powietrzne na lotniskach lub z lotnisk, na których służba kontroli lotniska jest zapewniana przez Instytucję, w okresie trwania lotów szkolnych, ćwiczeń lub treningów, organizator lotów wyznacza instruktora–pilota.

2. Instruktor–pilot w czasie trwania lotów, o których mowa w ust. 1, podlega merytorycznie kontrolerowi lotniska.

3. Instruktor–pilot jest odpowiedzialny za udzielanie pomocy załodze znajdującej się w sytuacji szczególnej, gdy załoga takiej pomocy potrzebuje.

4. Instruktor–pilot może udzielać wskazówek, instrukcji, rad, poleceń czy komend, związanych z pilotowaniem statku powietrznego, niestanowiących poleceń lub zezwoleń kontrolera lotniska, o którym mowa w ust. 2.

§ 22. 1. Na podstawie złożonych zamówień i ustaleniu kolejności korzystania z danego elementu struktury przestrzeni powietrznej lub jego segmentu, AMC Polska na dzień przed planowaną aktywnością lotniczą publikuje AUP.

2. AMC Polska dla zmian przydziału przestrzeni powietrznej publikuje UUP.

Rozdział 4

Korzystanie z przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem

§ 23. 1. W FIR Warszawa zgłoszenie statusu lotu statku powietrznego Instytucji następuje zgodnie z procedurą opublikowaną w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, w części Zbiór Informacji Lotniczych (AIP Polska).

2. Określenie statusu wpisuje się do planu lotu.

§ 24. 1. Lot statku powietrznego, na którego pokładzie znajdują się:

1) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej,

2) Prezes Rady Ministrów,

3) Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,

4) Marszałek Senatu Rzeczypospolitej Polskiej,

5) osoby zgłaszane drogą dyplomatyczną do ministerstwa obsługującego ministra właściwego do spraw zagranicznych, będące odpowiednikami osób, o których mowa w pkt 1–4, z państw obcych

– wykonywany w misji oficjalnej posiada status HEAD.

2. Status HEAD dla lotów polskich statków powietrznych nadaje Komendant Służby Ochrony Państwa, który informuje Instytucję o statkach powietrznych wykonujących lot o tym statusie.

3. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie statku powietrznego przekazują do Komendanta Służby Ochrony Państwa odpowiednie organy i podmioty nie później niż 1 dzień przed planowanym lotem.

§ 25. W przypadku wykonywania lotu o statusie STATE wymagającego zwolnienia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może otrzymać od Instytucji dla tego lotu status ATFMX po zgłoszeniu w miarę możliwości co najmniej 3 godziny przed lotem.

§ 26. 1. Statusy SAR, FFR lub MEDEVAC mogą być zgłoszone przez załogę statku powietrznego organowi ATS drogą radiową.

2. Status SAR jest nadawany przez cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, o którym mowa w art. 140a ust. 5 pkt 1 ustawy.

3. Status FFR jest nadawany przez Dyżurnego Operacyjnego Stanowiska Kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej lub organ właściwy w zakresie krajowej koordynacji ratownictwa.

4. Status MEDEVAC jest nadawany przez Rządowe Centrum Bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 10 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2017 r. poz. 209 i 1566).

§ 27. W przypadku wykonywania lotu o statusie HUM wymagającego zwolnienia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może otrzymać od Instytucji dla tego lotu status ATFMX po zgłoszeniu co najmniej 3 godziny przed lotem.

§ 28. W przypadku wykonywania lotu o statusie HOSP z chorym wymagającym niezwłocznego przetransportowania do szpitala, wymagającego zwolnienia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może otrzymać od Instytucji dla tego lotu status ATFMX po zgłoszeniu w miarę możliwości co najmniej 3 godziny przed lotem.

§ 29. W przypadku wykonywania lotu statkiem powietrznym według wskazań przyrządów (IFR) w strefie zintegrowanego systemu wstępnego przetwarzania planów lotu, o którym mowa w art. 2 ust. 2 pkt 6 rozporządzenia (WE) nr 1033/2006 z dnia 4 lipca 2006 r. ustanawiającego wymogi dla procedur w zakresie przetwarzania planu lotu w fazie poprzedzającej lot dla Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 186 z 07.07.2006, str. 46, z późn. zm.4)), na pokładzie którego znajdują się osoby, o których mowa w art. 3 pkt 1 lit. a–d ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa (Dz. U. z 2018 r. poz. 138), z wyjątkiem osób określonych w § 24 ust. 1, wykonującego misję o ważnym znaczeniu operacyjnym lub przewożącego szczególnie niebezpieczne ładunki, można zastrzec szczególny sposób traktowania postępowania poprzez wpisanie w polu 18 planu lotu wskaźnika EUR/PROTECTED. Instytucja otrzymuje informację o statusie lotu od służb podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych po zgłoszeniu co najmniej 3 godziny przed lotem z podaniem sposobu szczególnego traktowania.

§ 30. Statki powietrzne wykonujące loty o statusie ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC i SAR są zwalniane z ograniczeń ATFM.

§ 31. 1. Instytucja prowadzi ewidencję lotów o statusie ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC i SAR.

2. W przypadku lotów o statusie ATFMX w ewidencji wpisuje się przyczynę nadania tego statusu.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 32. Do projektów lub propozycji struktury przestrzeni powietrznej, o których mowa w § 4 ust. 4, § 5 ust. 2, § 8 ust. 8, § 9 ust. 1, lub ich zmian oraz projektów klasyfikacji przestrzeni powietrznej, o których mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r. poz. 351), przedłożonych do akceptacji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 33. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r. poz. 351).

§ 34. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia.

MINISTER INFRASTRUKTURY

W porozumieniu:

minister obrony narodowej

minister spraw wewnetrznych i administracji

minister środowiska

1. 1) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 11 stycznia 2018 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 101 i 176). [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 174 z 04.07.2007, str. 26 oraz w Dz. Urz. UE L. 300 z 14.11.2009, str. 34. [↑](#footnote-ref-2)
3. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 196 z 21.07.2016, str. 3. [↑](#footnote-ref-3)
4. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 174 z 04.07.2007, str. 28 oraz Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 34. [↑](#footnote-ref-4)