



SEJM  
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ  
V kadencja  
Prezes Rady Ministrów  
RM 10-152-06

**Druk nr 1097**  
Warszawa, 10 listopada 2006 r.

Pan  
Marek Jurek  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 118 ust. 1 i art. 123 ust. 1 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. przedstawiam Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej projekt ustawy

## **- o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz z projektami aktów wykonawczych.**

Przyjęcie ustawy w trybie pilnym pozwoli na wywiązanie się Rzeczypospolitej Polskiej z zobowiązań międzynarodowych wynikających z przystąpienia w 2004 r. przez RP do Europejskiej Organizacji Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL, w tym z zobowiązania polegającego na konieczności przystąpienia z dniem 1 stycznia 2007 r. przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej do wspólnego, europejskiego systemu pobierania opłat nawigacyjnych, realizowanego przez Centralne Biuro Opłat Trasowych (CRCO) EUROCONTROL w Brukseli.

Projekt ma na celu wykonanie prawa Unii Europejskiej.

W załączeniu przedstawiam także opinię dotyczącą zgodności proponowanych regulacji z prawem Unii Europejskiej.

Ponadto uprzejmie informuję, że do prezentowania stanowiska Rządu w tej sprawie w toku prac parlamentarnych został upoważniony Minister Transportu.

(-) Jarosław Kaczyński

U S T A W A

z dnia

o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej<sup>1)</sup>

Rozdział 1

Przepisy ogólne

Art. 1. 1. Tworzy się Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, zwaną dalej „Agencją”.

2. Agencja jest państwową osobą prawną.

3. Siedzibą Agencji jest miasto stołeczne Warszawa.

4. Agencja może tworzyć oddziały terenowe.

5. W stosunkach z zagranicą Agencja posługuje się nazwą w języku angielskim w brzmieniu: „Polish Air Navigation Services Agency”.

6. Agencja może się posługiwać skróconą nazwą „PANSA”.

Art. 2. 1. Agencja podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Prawa i obowiązki państwowej władzy nadzorującej, w rozumieniu przepisów 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) określone w rozporządzeniach: (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej 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. 31) i (WE) nr 2096/2005 Komisji z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz.Urz. UE L 335 z 21.12.2005, str.13) oraz inne prawa i obowiązki w zakresie wykonywania bieżącego nadzoru nad realizacją zadań przez Agencję, wykonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Art. 3. 1. Agencja zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zgodnie z:

- 1) przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a w szczególności:
  - a) rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
  - b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
  - c) rozporządzeniem (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),
  - d) rozporządzeniem (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; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46),

- e) rozporządzeniem (WE) nr 2096/2005 Komisji z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- 2) umowami międzynarodowymi i uchwałami organizacji międzynarodowych, o których mowa w art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 141, poz. 1008), zwanej dalej „Prawem lotniczym”, i wymaganiami międzynarodowymi, o których mowa w art. 3 ust. 4 Prawa lotniczego;
- 3) przepisami Prawa lotniczego oraz innymi przepisami, o ile przepisy niniejszej ustawy nie stanowią inaczej.

2. Agencja może wykonywać, na podstawie umów i porozumień, zadania określone w ust. 1, także w przestrzeni powietrznej państw obcych, która, zgodnie z tymi umowami i porozumieniami, znajdzie się w obszarze odpowiedzialności Rzeczypospolitej Polskiej.

3. Na podstawie umów i porozumień, służby żeglugi powietrznej w części polskiej przestrzeni powietrznej mogą być zapewniane przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej państw obcych lub organy międzynarodowe określone w tych umowach lub porozumieniach.

4. Agencja współdziała z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi oraz innymi służbami i organami państwowymi.

5. W czasie wojny i stanu wojennego Agencja staje się częścią systemu obrony powietrznej kraju i podlega Ministrowi Obrony Narodowej.

## Rozdział 2

### Działalność i organizacja Agencji

Art. 4. 1. Agencja zapewnia w przestrzeni powietrznej, o której mowa w art. 3, służbę ruchu lotniczego oraz inne służby żeglugi powietrznej: służbę łączności, służbę nawigacji, służbę dozoru oraz służbę informacji lotniczej, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Lotniskowa służba informacji powietrznej, wchodząca w skład służby ruchu lotniczego, może być zapewniana także przez inne podmioty.

3. Agencja realizuje inne zadania niż określone w ust. 1 dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, określone w Prawie lotniczym oraz w jej statucie, a w szczególności:

- 1) dostarcza użytkownikom przestrzeni powietrznej informacje meteorologiczne;
- 2) dokonuje zakupu, utrzymuje oraz modernizuje urządzenia i systemy łączności lotniczej, nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej;
- 3) kontroluje z powietrza systemy łączności lotniczej, nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej;
- 4) prowadzi szkolenia i udziela konsultacji w zakresie żeglugi powietrznej;
- 5) prowadzi działalność badawczo-rozwojową w zakresie żeglugi powietrznej;
- 6) zapewnia projektowanie instrumentalnych procedur lotu.

4. Agencja zapewnia koordynację działań poszukiwawczo-ratowniczych.

5. Agencja, po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu, może prowadzić także inną działalność, niezwiązaną z realizacją zadań wskazanych w ust. 1 i 3, przy zachowaniu warunku wyodrębnienia w księgach rachunkowych tej działalności.

6. Agencja może realizować zadanie polegające na zapewnieniu służby ruchu lotniczego na zasadach określonych w ustawie z dnia 28 lipca 2005 r. o partnerstwie publiczno-prywatnym (Dz. U. Nr 169, poz. 1420), po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu.

Art. 5. 1. Agencja działa na podstawie ustawy oraz statutu.

2. Agencja działa zgodnie z następującymi planami działalności:

- 1) pięcioletnim – corocznie aktualizowanym,
- 2) rocznym – w skład którego wchodzi plan finansowy obejmujący rok obrotowy pokrywający się z rokiem kalendarzowym  
– opracowywanymi zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 2096/2005 Komisji z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej.

3. Prezes Agencji przedstawia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania, do dnia 1 listopada każdego roku, roczny plan działalności na rok następny i zaktualizowany pięcioletni plan działalności.

4. Prezes Agencji przedstawia do zatwierdzenia ministrowi właściwemu do spraw transportu zaopiniowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego plany, o których mowa w ust. 2, w terminie do dnia 1 grudnia każdego roku.

5. Do czasu zatwierdzenia rocznego planu działalności Agencja działa na podstawie projektu tego planu.

6. Minister właściwy do spraw transportu, w drodze rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów prawa Unii Europejskiej dotyczących w szczególności zasad prowadzenia działalności przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz ich gospodarki finansowej, mając na uwadze potrzebę sprawnej realizacji przez nią zadań, także w czasie wojny i stanu wojennego, nadaje Agencji statut określający w szczególności:

- 1) strukturę wewnętrzną;
- 2) system kontroli wewnętrznej;
- 3) liczbę, zasięg terytorialny i siedziby oddziałów terenowych.

Art. 6. 1. Organem kierującym działalnością Agencji i reprezentującym ją na zewnątrz jest Prezes Agencji, zwany dalej „Prezesem”.

2. Do zadań Prezesa należy w szczególności:

- 1) zapewnienie realizacji zadań przez Agencję zgodnie z prawem Unii Europejskiej i prawem krajowym oraz przepisami międzynarodowymi;
- 2) uczestniczenie w inicjatywach, projektach międzynarodowych związanych z działalnością Agencji – za zgodą ministra właściwego do spraw transportu;
- 3) opracowywanie rocznych i pięcioletnich planów działalności Agencji;
- 4) opracowywanie rocznych sprawozdań z działalności Agencji;
- 5) sporządzanie sprawozdania finansowego;
- 6) wybór biegłego rewidenta do badania sprawozdania finansowego Agencji oraz złożenie wniosku do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o jego zatwierdzenie;
- 7) sprawowanie zarządu majątkiem Agencji.

3. Prezesa powołuje Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, zaopiniowany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, spośród kandydatów wyłonionych w drodze konkursu.

4. Kandydat ubiegający się o powołanie na stanowisko Prezesa powinien spełniać następujące wymagania:

- 1) posiada tytuł zawodowy magistra lub równorzędny;
- 2) jest żołnierzem rezerwy lub nie podlega powszechnemu obowiązkowi obrony;
- 3) jest obywatelem polskim;
- 4) korzysta z pełni praw publicznych;
- 5) nie był karany za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 6) cieszy się nieposzlakowaną opinią;

- 7) posiada co najmniej pięcioletni staż pracy, w tym co najmniej trzyletni staż pracy na stanowiskach kierowniczych związanych z lotnictwem cywilnym;
- 8) zna co najmniej jeden język obcy spośród języków roboczych Unii Europejskiej.

5. W skład komisji konkursowej, powoływanej przez ministra właściwego do spraw transportu, wchodzi: dwóch przedstawicieli Prezesa Rady Ministrów, dwóch przedstawicieli ministra właściwego do spraw transportu, jeden przedstawiciel Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jeden przedstawiciel Ministra Obrony Narodowej oraz jeden przedstawiciel ministra właściwego do spraw finansów publicznych.

6. Obsługę organizacyjno-techniczną komisji konkursowej zapewnia minister właściwy do spraw transportu.

7. W toku konkursu sprawdzeniu przez komisję konkursową podlegają wiedza, predyspozycje oraz umiejętności kandydatów niezbędne do wykonywania zadań na stanowisku Prezesa. Minister właściwy do spraw transportu, na wniosek komisji konkursowej, może upoważnić osobę, niebędącą jej członkiem, posiadającą odpowiednie wykształcenie, kwalifikacje lub przeszkolenie do dokonania oceny wiedzy, predyspozycji oraz umiejętności kandydatów.

8. Minister właściwy do spraw transportu, uwzględniając potrzebę zapewnienia obiektywności i jawności postępowania oraz sprawnego przeprowadzenia konkursu, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) zakres tematyczny konkursu, w tym obejmujący znajomość języka obcego;
- 2) organizację i sposób przeprowadzania konkursu.

9. Na wniosek Prezesa minister właściwy do spraw transportu powołuje nie więcej niż dwóch zastępców Prezesa. Jeden z zastępców Prezesa powinien posiadać wiedzę, umiejętności i co najmniej 3-letnie doświadczenie zawodowe w zakresie kierowania instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego.

10. Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, odwołuje Prezesa w przypadku:



- 1) prawomocnego skazania za umyślne przestępstwo lub umyślne przestępstwo skarbowe;
- 2) rażącego naruszenia przepisów prawa;
- 3) utraty obywatelstwa polskiego;
- 4) rezygnacji ze stanowiska;
- 5) utraty praw publicznych.

11. Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, może odwołać Prezesa w przypadku:

- 1) niewykonania lub nieprawidłowego wykonania jednego z zadań, o których mowa w ust. 2;
- 2) niezatwierdzenia jednego z dokumentów, o których mowa w ust. 2 pkt 3-5;
- 3) utraty zdolności do pełnienia obowiązków służbowych z powodu choroby trwającej dłużej niż 9 miesięcy lub innej długotrwałej przeszkody w pełnieniu obowiązków;
- 4) prowadzenia działalności, która pozostaje w sprzeczności z wykonywanymi obowiązkami.

12. W przypadku odwołania Prezesa Prezes Rady Ministrów, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, powierza zastępcy Prezesa lub innej osobie pełnienie obowiązków Prezesa, na okres nie dłuższy niż 3 miesiące, z możliwością jednorazowego przedłużenia tego okresu o kolejne 3 miesiące.

13. Przepisy ust. 10-12 stosuje się odpowiednio do zastępców Prezesa.

14. Prezes Rady Ministrów ustala wysokość wynagrodzenia Prezesa i jego zastępców zgodnie z ustawą z dnia 3 marca 2000 r. o wynagradzaniu osób kierujących niektórymi podmiotami prawnymi (Dz. U. Nr 26, poz. 306, z późn. zm.<sup>2)</sup>).

## Rozdział 3

### Gospodarka Agencji

Art. 7. 1. Skarb Państwa nie odpowiada za zobowiązania Agencji, Agencja nie odpowiada za zobowiązania Skarbu Państwa.

2. Zbycie środków trwałych wchodzących w skład systemu zabezpieczenia ruchu lotniczego wymaga zgody ministra właściwego do spraw transportu.

3. Uprawnienia ministra właściwego do spraw Skarbu Państwa określone w art. 5a ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o zasadach wykonywania uprawnień przysługujących Skarbowi Państwa (Dz. U. Nr 106, poz. 493, z późn. zm.<sup>3)</sup>) wykonuje w stosunku do Agencji minister właściwy do spraw transportu.

4. Agencja może zaciągać kredyty i pożyczki, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Kredyty i pożyczki w wysokości przekraczającej równowartość w walucie polskiej 50 000 euro Agencja może zaciągać za zgodą ministra właściwego do spraw transportu.

6. Agencja, na potrzeby pokrycia jej zobowiązań wobec przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”, zwanego dalej „PPL”, za zgodą ministra właściwego do spraw transportu, może emitować obligacje i inne papiery wartościowe na podstawie przepisów o obligacjach do wartości nie wyższej niż 50% jej rocznych przychodów określonych w planie finansowym na dany rok.

7. Agencja nie może udzielać poręczeń i gwarancji.

8. Wielkości wyrażone w euro przelicza się na walutę polską po średnim kursie ustalonym przez Narodowy Bank Polski na pierwszy dzień roboczy roku obrotowego w Tabeli 1 kursów średnich.

Art. 8. 1. Agencja prowadzi samodzielną gospodarkę finansową, z uwzględnieniem prawa Unii Europejskiej, umów międzynarodowych oraz przepisów Europejskiej Organizacji Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej

EUROCONTROL, zwanej dalej „EUROCONTROL”, dotyczących systemu opłat nawigacyjnych.

2. W zakresie nieobjętym przepisami i postanowieniami umów, o których mowa w ust. 1, stosuje się przepisy krajowe, o ile niniejsza ustawa nie stanowi inaczej.

Art. 9. 1. Agencja pokrywa koszty prowadzenia swojej działalności z własnych przychodów.

2. Plan finansowy Agencji określa w szczególności:

- 1) przychody;
- 2) koszty;
- 3) wynik finansowy brutto;
- 4) obowiązkowe obciążenia wyniku finansowego;
- 5) wynik finansowy netto;
- 6) proponowany podział lub pokrycie wyniku finansowego netto.

3. Jeżeli zatwierdzona przez EUROCONTROL podstawa kosztowa stawki jednostkowej opłaty trasowej jest inna niż wskazana w planie finansowym, o którym mowa w ust. 2, dokonuje się korekty planu finansowego.

4. Źródłami przychodów Agencji są:

- 1) przychody z opłat za świadczone usługi;
- 2) dobrowolne wpłaty i zapisy;
- 3) odsetki od lokat bankowych;
- 4) dotacje celowe;
- 5) inne przychody, w tym środki uzyskane w ramach bezwrotnej pomocy.

5. Agencja może uzyskiwać dotacje celowe na dofinansowanie zadań określonych w art. 4 ust. 1 i 3 w wysokości ustalanej w ustawie budżetowej.

6. Tworzy się następujące fundusze Agencji:

- 1) fundusz założycielski;
- 2) fundusz zapasowy;
- 3) inne fundusze tworzone na podstawie odrębnych przepisów.

7. Fundusz założycielski Agencji stanowi równowartość aktywów netto przekazanych Agencji dla prowadzenia przez nią działalności.

8. Zysk netto Agencji za rok obrotowy przeznaczają się na fundusz zapasowy.

9. Stratę netto Agencji za rok obrotowy pokrywa się z funduszu zapasowego. Jeżeli strata netto jest wyższa niż fundusz zapasowy, część straty niepokryta z funduszu zapasowego pokrywana jest z funduszu założycielskiego.

10. Agencja sporządza sprawozdanie finansowe zgodnie z Międzynarodowymi Standardami Rachunkowości, Międzynarodowymi Standardami Sprawozdawczości Finansowej oraz związanymi z nimi interpretacjami zawartymi w rozporządzeniach Komisji Europejskiej, zwanymi dalej „MSR”.

11. W zakresie nieuregulowanym przez MSR Agencja stosuje przepisy ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości (Dz. U. z 2002 r. Nr 76, poz. 694, z późn. zm.<sup>4)</sup>).

12. Sprawozdanie finansowe Agencji podlega badaniu przez biegłego rewidenta zatwierdzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

13. Prezes przedstawia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania:

- 1) sprawozdanie finansowe Agencji wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta,
- 2) roczne sprawozdanie z działalności Agencji – za rok ubiegły, nie później niż w terminie 5 miesięcy od dnia bilansowego.

14. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego opiniuje sprawozdania, o których mowa w ust. 13, w terminie jednego miesiąca od dnia ich otrzymania.

15. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza zaopiniowane i przedstawione mu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprawozdania, o których mowa w ust. 13, nie później niż w terminie miesiąca od dnia ich otrzymania.

Art. 10. 1. Koszty wynagrodzeń pracowników Agencji pokrywane są z przychodów Agencji.

2. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza przedstawiony przez Prezesa zakładowy regulamin wynagrodzeń pracowników Agencji.

## Rozdział 4

### Zmiany w przepisach obowiązujących

Art. 11. W ustawie z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej (Dz. U. z 2003 r. Nr 159, poz. 1548, z późn. zm.<sup>5)</sup>) w art. 27 ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Ministrowi właściwemu do spraw transportu podlegają Transportowy Dozór Techniczny, urzędy żeglugi śródlądowej oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.”.

Art. 12. W ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 141, poz. 1008) wprowadza się następujące zmiany:

1) w art. 4 ust. 2 i 3 otrzymują brzmienie:

„2. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób wykonywania funkcji wynikających ze

zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności, o których mowa w ust. 1, na czas pokoju, uwzględniając związane z tym obowiązki i uprawnienia odpowiednich służb i organów oraz zasadę współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi.

3. Rada Ministrów określi, w drodze rozporządzenia, warunki i sposób przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji, o których mowa w ust. 1, na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, z uwzględnieniem zasad współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi oraz innymi organami państwowymi.”;

2) art. 5 otrzymuje brzmienie:

„Art. 5. 1. W ramach wykonywania zwierzchnictwa, o którym mowa w art. 4, w polskiej przestrzeni powietrznej zapewniane są służby żeglugi powietrznej zgodnie z:

- 1) przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a w szczególności:

- a) rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym 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),

- b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej 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. 31),
  - c) rozporządzeniem (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),
  - d) rozporządzeniem (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; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46),
  - e) rozporządzeniem (WE) nr 2096/2005 Komisji z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej (Dz.Urz. UE L 335 z 21.12.2005, str.13);
- 2) umowami międzynarodowymi i przepisami międzynarodowymi;

- 3) innymi ustawami.
2. Na podstawie umów międzynarodowych i porozumień wiążących Rzeczpospolitą Polską realizowanie niektórych zadań w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej może być:
  - 1) rozciągnięte na przestrzeń powietrzną poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej;
  - 2) wykonywane przy pomocy organów międzynarodowych określonych w tych umowach;
  - 3) wykonywane przy pomocy instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej innych państw.”;
- 3) w art. 21 w ust. 2 pkt 4 otrzymuje brzmienie:
  - „4) sprawowanie funkcji państwowej władzy nadzorującej w zakresie realizacji zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej;”;
- 4) w art. 77 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
  - „2. Opłaty lotniskowe, o których mowa w ust. 1, po zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz są zamieszczane w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3.”;
- 5) po art. 118 dodaje się w rozdziale 1 działu VI art. 118a w brzmieniu:



„Art. 118a. Żegluga powietrzna w polskiej przestrzeni powietrznej oraz w przestrzeni powietrznej, która, zgodnie z art. 5 ust. 2, znalazła się w obszarze odpowiedzialności Rzeczypospolitej Polskiej jest realizowana zgodnie z:

- 1) przepisami prawa Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, a w szczególności z:
  - a) rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
  - b) rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
  - c) rozporządzeniem (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,
  - d) rozporządzeniem (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym;
- 2) umowami międzynarodowymi i przepisami międzynarodowymi;

3) innymi ustawami.”;

6) w art. 120 ust. 1-3 otrzymują brzmienie:

- „1. Polska przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej jest klasyfikowana zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami i przepisami międzynarodowymi.
2. W polskiej przestrzeni powietrznej działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, a w wydzielonych częściach tej przestrzeni cywilne lub wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego lub właściwe organy wojskowe.
3. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni kontrolowanej.”;

7) art. 121 otrzymuje brzmienie:

- „Art. 121. 1. Zarządzanie ruchem lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej jest realizowane przez:
- 1) zapewnianie odpowiednich do charakteru, natężenia i warunków ruchu lotniczego służb żeglugi powietrznej;
  - 2) zarządzanie przestrzenią powietrzną;
  - 3) zarządzanie przepływem ruchu lotniczego.
2. Statkom powietrznym wykonującym loty w przestrzeni powietrznej zapewnia się ponadto służbę poszukiwania i ratownictwa.

3. Zintegrowany Pakiet Informacji Lotniczych publikuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego.
4. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych powoła, w drodze rozporządzenia, wspólny cywilno-wojskowy organ doradczy odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników oraz ustali zakres działania tego organu, z uwzględnieniem prawa UE dotyczącego Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz przepisów międzynarodowych.
5. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, uwzględniając zasady wynikające z umów i przepisów międzynarodowych, dla zapewnienia bezpiecznego, elastycznego i efektywnego wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników, określi, w drodze rozporządzenia:
  - 1) strukturę polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej z podziałem na:
    - a) przestrzeń kontrolowaną,
    - b) przestrzeń niekontrolowaną;
  - 2) szczegółowe warunki i sposób korzystania z przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników;

- 3) szczegółowe warunki i sposób tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach kontrolowanych i niekontrolowanych.
  6. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw wewnętrznych określi, w drodze rozporządzenia, przepisy ruchu lotniczego oraz warunki i sposób działania służb ruchu lotniczego, z uwzględnieniem umów i przepisów międzynarodowych.
  7. Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej tak, aby zapewniona była szczególna rola systemu obrony powietrznej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa państwa z powietrza w czasie pokoju.”;
- 8) w art. 122 ust. 1 otrzymuje brzmienie:
- „1. Użytkownik polskiej przestrzeni powietrznej jest obowiązany do niezwłocznego wykonywania poleceń instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego oraz cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego, a także organów dowodzenia obroną powietrzną, jak również poleceń przekazanych mu przez wojskowe statki powietrzne.”;

9) art. 122a otrzymuje brzmienie:

„Art. 122a. Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa państwa i organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, stwierdzi, że cywilny statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza, statek ten może być zniszczony na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. z 2005 r. Nr 226, poz. 1944).”;

10) w art. 124 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Zabrania się wykonywania lotów statkami powietrznymi z napędem nad obszarami parków narodowych i rezerwatów przyrody poniżej wysokości względnych podanych przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego w trybie art. 122.”;

11) w dziale VI tytuł rozdziału 2 otrzymuje brzmienie: „Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej”;

12) art. 127 i 128 otrzymują brzmienie:

„Art.127. 1. Wyznaczenie oraz certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej, a w szczególności zgodnie

z rozporządzeniem (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz rozporządzeniem (WE) nr 2096/2005 Komisji z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej.

2. Wyznaczenia, o którym mowa w ust. 1, dokonuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu, po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.
3. Wniosek o wyznaczenie zainteresowana instytucja składa do Prezesa Urzędu, który po dokonaniu sprawdzenia wniosku pod względem merytorycznym i formalno-prawnym kieruje go następnie wraz z opinią do ministra właściwego do spraw transportu.
4. Certyfikacji instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej dokonuje Prezes Urzędu jako organ realizujący zadania państwowej władzy nadzorującej w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającym ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.
5. Przepisy ust. 1-4 nie naruszają przepisów ustawy z dnia ... o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

6. Zadania państwa członkowskiego określone w art. 10 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej wykonuje minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Prezesem Urzędu i po zasięgnięciu opinii Ministra Obrony Narodowej.

Art. 128. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej oraz ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, dla realizacji przepisów prawa Unii Europejskiej, określi, w drodze rozporządzenia:

- 1) sposób wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej,
- 2) sposób i środki realizacji przez Prezesa Urzędu jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej

– mając na uwadze w szczególności zapewnienie bezpieczeństwa i ciągłości ruchu lotniczego.”;

13) w art. 129 uchyla się ust. 4;

4) art. 130 otrzymuje brzmienie:

„Art. 130. 1. Służby żeglugi powietrznej są zapewniane odpłatnie (opłaty nawigacyjne).

2. Opłaty nawigacyjne objęte przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umo-

wami międzynarodowymi oraz przepisami międzynarodowymi są ustalane i zatwierdzone zgodnie z tymi przepisami.

3. Opłaty nawigacyjne, w zakresie nieobjętym aktami prawnymi określonymi w ust. 2, są zatwierdzone przez Prezesa Urzędu.
4. Terminy zatwierdzania opłat nawigacyjnych, o których mowa w ust. 3, powinny być takie same jak terminy zatwierdzania opłat, o których mowa w ust. 2.
5. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej mają prawo odmówić świadczenia usług użytkownikowi przestrzeni powietrznej, który narusza terminy i warunki płatności określone przez EUROCONTROL lub przez te instytucje.
6. Nie pobiera się opłat za loty:
  - 1) z widocznością (VFR);
  - 2) mieszane VFR/IFR – za część lotu wykonywaną w polskiej przestrzeni powietrznej wyłącznie zgodnie z przepisami VFR;
  - 3) wykonywane przez statki powietrzne o maksymalnej masie startowej poniżej 2 ton;
  - 4) wykonywane wyłącznie w celu przewozu, w oficjalnej misji, panującego monarchy i jego najbliższej rodziny, głów państw, szefów rządu oraz ministrów; we wszystkich tych przypadkach cel lotu musi być potwierdzony odpowiednim



- oznaczeniem statusu lotu lub uwagą w planie lotu;
- 5) poszukiwawczo-ratownicze, autoryzowane przez właściwy organ koordynacji systemu poszukiwania i ratownictwa;
  - 6) wojskowe wykonywane przez polskie wojskowe statki powietrzne oraz wojskowe statki powietrzne państw, w których loty polskich wojskowych statków powietrznych nie są obciążane opłatami nawigacyjnymi.
7. Udziela się dotacji celowej z budżetu państwa na sfinansowanie instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej wydatków związanych z zapewnieniem służb w przypadku lotów, o których mowa w ust. 6. Wydatki te finansowane są z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.
  8. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw finansów publicznych, mając na uwadze przepisy Unii Europejskiej w zakresie opłat nawigacyjnych, określi, w drodze rozporządzenia, sposób i tryb rozliczania i dokumentowania wydatków, o których mowa w ust. 7.
  9. Minister właściwy do spraw transportu określi, w drodze rozporządzenia, sposób ustalania i zatwierdzania wysokości opłat nawigacyjnych w zakresie nieuregulowanym aktami prawnymi, o których mowa w ust. 2, oraz procedurę przekazywania informacji niezbędnych do zatwierdzenia opłat, o któ-

rych mowa w ust. 2 i 3, mając na uwadze koszty związane ze świadczeniem tych usług oraz kierunkowe założenia polityki Unii Europejskiej w tym zakresie.

10. Wysokość zatwierdzonych opłat nawigacyjnych jest ogłaszana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zamieszczana w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3. Ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlega również zatwierdzona zgodnie z przepisami międzynarodowymi wysokość odsetek za nie zapłacone w terminie należności z tytułu opłat, o których mowa w ust. 2.
11. Prezes Urzędu ogłasza w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego przepisy międzynarodowe, o których mowa w ust. 2, 9 i 10.”;

15) uchyla się art. 131;

16) uchyla się art. 205c;

17) po dziale XI dodaje się dział Xla w brzmieniu:

„Dział Xla

Kary pieniężne

Art. 209a. 1. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów:

1) rozporządzenia nr 2320/2002/WE,

2) rozporządzenia Komisji nr 622/2003/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 500 do 10 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 1 do ustawy.

3. Nie podlega karze, o której mowa w pkt 2.1-2.3 załącznika nr 1 do ustawy osoba, która nie posiada poświadczenia bezpieczeństwa uprawniającego do dostępu do informacji objętych załącznikiem do rozporządzenia nr 622/2003/WE.

Art. 209b. 1. Kto działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów:

1) rozporządzenia nr 261/2004/WE,

2) rozporządzenia nr 2111/2005/WE

– podlega karze pieniężnej w wysokości od 200 do 8 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 2 do ustawy.

3. Nie wymierza się kary, o której mowa w pkt 1.3 załącznika nr 2 do ustawy, jeżeli przewoźnik przed dniem wydania decyzji

dobrowolnie zadośćuczynił pasażerowi za brak stosownej opieki.

4. Nie wymierza się kary, o której mowa w pkt 1.4 załącznika nr 2 do ustawy, jeżeli przewoźnik, pomimo zaniedbania obowiązku informowania pasażerów o przysługujących im prawach, wykonał wszystkie pozostałe obowiązki wynikające z rozporządzenia 261/2004/WE.
5. W przypadku, o którym mowa w ust. 4, domniemywa się, że pasażerowie zostali poinformowani o przysługujących im prawach.

Art. 209c. 1. Jeżeli instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej działa z naruszeniem obowiązków lub warunków wynikających z przepisów rozporządzenia (WE) 550/2004 Prezes Urzędu może nałożyć na nią karę administracyjną w wysokości od 20 000 do 40 000 zł.

2. Wykaz naruszeń obowiązków lub warunków, o których mowa w ust. 1, oraz wysokość kar pieniężnych za poszczególne naruszenia określa załącznik nr 3 do ustawy.
3. Jeżeli wyznaczona organizacja, o której mowa w art. 3 ust.1 rozporządzenia (WE) 550/2004, wbrew art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia sprawuje swoją funkcję bez ważnego upoważnienia – Prezes Urzędu może nałożyć na nią karę pieniężną w wysokości 40 000 zł.

Art. 209d. Kto wbrew art. 88 ust. 3 wykorzystuje niezarejestrowane lotnicze urządzenia naziemne – podlega karze pieniężnej w wysokości 40 000 zł.

Art. 209e. 1. Kary pieniężne, o których mowa w art. 209a-209d, Prezes Urzędu wymierza w drodze decyzji administracyjnej.

2. Kara pieniężna nieuiszczona w wyznaczonym terminie podlega wraz z odsetkami za zwłokę ściąganiu w trybie określonym w przepisach o postępowaniu egzekucyjnym w administracji.

3. Kwoty ściągane z tytułu kar pieniężnych stanowią dochód budżetu państwa.

4. W sprawach nieuregulowanych w niniejszym rozdziale stosuje się przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.”;

18) uchyla się art. 230;

19) użyte w art. 68 ust. 2 pkt 9, art. 69 ust. 4, art. 86 ust. 2, 5 i 6, art. 119 ust. 4 pkt 2, art. 125 ust. 1, art. 135 ust. 2 i ust. 9, art. 135a ust. 1 pkt 4 w różnych przypadkach wyrazy „państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym” zastępuje się użytymi w odpowiednim przypadku wyrazami:

a) „instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej” – w przypadku art. 68 ust. 2 pkt 9 i art. 135a ust. 1 pkt 4,

b) „instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego” – w przypadku art. 69 ust. 4, art. 86 ust. 2, 5 i 6, art. 119 ust. 4 pkt 2, art. 125 ust. 1, art. 135 ust. 2 i 9;

20) dodaje się załączniki nr 1-3 w brzmieniu określonym w załączniku do niniejszej ustawy.

## Rozdział 5

### Przepisy przejściowe, dostosowujące i końcowe

Art. 13. 1. Nie później niż w terminie 7 dni od dnia wejścia w życie ustawy, Naczelny Dyrektor PPL oraz Prezes zawrą umowę w sprawie przeniesienia na rzecz Agencji składników majątkowych i niemajątkowych PPL, służących dotychczas do wykonywania zadań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym przez jego jednostkę organizacyjną – Agencję Ruchu Lotniczego, które są niezbędne do realizacji zadań Agencji określonych w art. 4 ustawy, w tym związane z nimi wierzytelności i zobowiązania. Umowę zatwierdza minister właściwy do spraw transportu w terminie 7 dni od dnia przedstawienia umowy do zatwierdzenia.

2. Określenie składników majątkowych i niemajątkowych, w tym wierzytelności i zobowiązań, o których mowa w ust. 1, zostanie dokonane w oparciu o dane przekazane przez PPL i przygotowane przez komisję przygotowawczą, działającą przy ministrze właściwym do spraw transportu, składającą się z przedstawicieli ministra właściwego do spraw transportu, przedstawicieli Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i przedstawicieli PPL.

3. W odniesieniu do majątku, o którym mowa w ust. 1, Agencja ustala wartość początkową poszczególnych środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych, o której mowa w art. 16g ustawy z dnia 15 lutego 1992 r. o podatku dochodowym od osób prawnych (Dz. U. z 2000 r. Nr 54, poz. 654, z późn. zm.<sup>6)</sup>), w wysokości wartości początkowej określonej w ewidencji środków trwałych oraz wartości niematerialnych i prawnych PPL. Agencja dokonuje odpisów amortyzacyjnych, o których mowa w art. 15 ust. 6 i art. 16h tej ustawy, z uwzględnieniem dotychczasowej wysokości odpisów amortyzacyjnych dokonanych przez PPL oraz kontynuuje metody amortyzacji przyjęte przez

PPL. Do tych odpisów amortyzacyjnych nie ma zastosowania art. 16 ust. 1 pkt 63 lit. a tiret pierwsze tej ustawy.

4. Koszty związane z przeniesieniem, o którym mowa w ust. 1, obciążają Agencję.

Art. 14. Na pokrycie kosztów funkcjonowania, w pierwszych trzech miesiącach, Agencja otrzyma z budżetu państwa pożyczkę.

Art. 15. Agencja wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których przedmiotem była dotychczasowa działalność jednostki organizacyjnej PPL – Agencji Ruchu Lotniczego, jako państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, bez względu na charakter prawny tych stosunków.

Art. 16. 1. W pierwszym roku działalności Agencja prowadzi gospodarkę finansową w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego plan finansowy na 2007 r., o którym mowa w art. 129 Prawa lotniczego.

2. Zadanie zapewnienia koordynacji działań poszukiwawczo-ratowniczych, o którym mowa w art. 4 ust. 4, Agencja wykonuje począwszy od dnia 1 stycznia 2009 r.

Art. 17. 1. Z dniem wejścia w życie ustawy pracownicy PPL zatrudnieni w jednostce organizacyjnej PPL – Agencji Ruchu Lotniczego stają się pracownikami Agencji.

2. Dyrektor PPL, w terminie siedmiu dni od dnia wejścia w życie ustawy, jest obowiązany zawiadomić na piśmie pracowników o zmianach, jakie mają nastąpić w zakresie ich stosunków pracy. Przepisy art. 23<sup>1</sup> § 4 Kodeksu pracy stosuje się odpowiednio.

Art. 18. Do czasu powołania Prezesa zgodnie z art. 6 ust. 3, Prezes Rady Ministrów, z dniem wejścia w życie ustawy, na wniosek ministra właściwego do spraw transportu, powołuje Prezesa bez przeprowadzenia konkursu.

Art. 19. 1. Dotychczasowe akty wykonawcze wydane na podstawie art. 4 ust. 2 i 3, art. 121 ust. 3-6 i art. 130 ust. 3 ustawy, o której mowa w art. 12, zachowują moc do dnia wejścia w życie przepisów wykonawczych wydanych na podstawie art. 4 ust. 2 i 3, art. 121 ust. 4-7 i art. 130 ust. 8 i 9 tej ustawy, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.

2. Zachowane w mocy, zgodnie z ust. 1, przepisy wykonawcze do ustawy, o której mowa w art. 12, mogą być zmieniane na podstawie upoważnień w brzmieniu określonym w art. 12 niniejszej ustawy.

Art. 20. Ustawa wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2007 r., z wyjątkiem art. 13, art. 17 ust. 2 i art. 18, które wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

---

<sup>1)</sup> Niniejszą ustawą zmienia się ustawy: ustawę z dnia 4 września 1997 r. o działach administracji rządowej oraz ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2001 r. Nr 85, poz. 924 i Nr 154, poz. 1799, z 2002 r. Nr 113, poz. 984, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 60, poz. 535 i Nr 180, poz. 1759 oraz z 2004 r. Nr 116, poz. 1207.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1996 r. Nr 156, poz. 775, z 1997 r. Nr 106, poz. 673, Nr 115, poz. 741 i Nr 141, poz. 943, z 1998 r. Nr 155, poz. 1014, z 2000 r. Nr 48, poz. 550, z 2001 r. Nr 4, poz. 26, z 2002 r. Nr 25, poz. 253 i Nr 240, poz. 2055, z 2004 r. Nr 99, poz. 1001, Nr 123, poz. 1291 i Nr 273, poz. 2703, z 2005 r. Nr 169, poz. 1417 i Nr 183, poz. 1538 oraz z 2006 r. Nr 107, poz. 721.

<sup>4)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 60, poz. 535, Nr 124, poz. 1152, Nr 139, poz. 1324 i Nr 229, poz. 2276, z 2004 r. Nr 96, poz. 959, Nr 145, poz. 1535, Nr 146, poz. 1546 i Nr 213, poz. 2155, z 2005 r. Nr 10, poz. 66, Nr 184, poz. 1539 i Nr 267, poz. 2252 oraz z 2006 r. Nr 157, poz. 1119.

<sup>5)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2003 r. Nr 162, poz. 1568 i Nr 190, poz. 1864, z 2004 r. Nr 19, poz. 177, Nr 69, poz. 624, Nr 91, poz. 873, Nr 96, poz. 959, Nr 116, poz. 1206, Nr 238, poz. 2390 i Nr 273, poz. 2702, z 2005 r. Nr 17, poz. 141, Nr 33, poz. 288, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1414 i 1417 i Nr 267, poz. 2258 oraz z 2006 r. Nr 45, poz. 319, Nr 75, poz. 519, Nr 104, poz. 708, Nr 143, poz. 1027, Nr 144, poz. 1045, Nr 157, poz. 1119 i Nr 170, poz. 1218.

<sup>6)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2000 r. Nr 60, poz. 700 i 703, Nr 86, poz. 958, Nr 103, poz. 1100, Nr 117, poz. 1228 i Nr 122, poz. 1315 i 1324, z 2001 r. Nr 106, poz. 1150, Nr 110, poz. 1190 i Nr 125, poz. 1363, z 2002 r. Nr 25, poz. 253, Nr 74, poz. 676, Nr 93, poz. 820, Nr 141, poz. 1179, Nr 169, poz. 1384, Nr 199, poz. 1672, Nr 200, poz. 1684 i Nr 230, poz. 1922, z 2003 r. Nr 45, poz. 391, Nr 96, poz. 874, Nr 137, poz. 1302, Nr 180, poz. 1759, Nr 202, poz. 1957, Nr 217, poz. 2124 i Nr 223, poz. 2218, z 2004 r. Nr 6, poz. 39, Nr 29, poz. 257, Nr 54, poz. 535, Nr 93, poz. 894, Nr 121, poz. 1262, Nr 123, poz. 1291, Nr 146, poz. 1546, Nr 171, poz. 1800, Nr 210, poz. 2135 i Nr 254, poz. 2533, z 2005 r. Nr 25, poz. 202, Nr 57, poz. 491, Nr 78, poz. 684, Nr 143, poz. 1199, Nr 155, poz. 1298, Nr 169, poz. 1419 i 1420, Nr 179, poz. 1484 i Nr 183, poz. 1538 oraz z 2006 r. Nr 94, poz. 651 i Nr 157, poz. 1119.



## Załącznik do ustawy

## „Załącznik nr 1

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1.	Naruszenia przepisów rozporządzenia nr 2320/2002/WE z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego – Deklaracja międzyinstytucjonalna (Dz.Urz. WE L 355 z 30.12.2002)	
1.1.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 2.2.1.(iii) załącznika do rozporządzenia	5 000
1.2.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 2.1. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.3.	Naruszenie obowiązku patrolowania, o którym mowa w pkt 2.2.2. załącznika do rozporządzenia	2 000
1.4.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.2.3. lit. b załącznika do rozporządzenia	5 000
1.5.	Niezapewnienie ochrony przy pomocy ogrodzeń, straży, patroli, o której mowa w pkt 2.4. lit.b	10 000
1.6.	Naruszenie obowiązku poddawania nadzorowi, o którym mowa w pkt 2.4. lit. c	10 000
1.7.	Umieszczenie na pokładzie statku powietrznego bagażu z naruszeniem pkt 5.1.	5 000
1.8.	Naruszenie obowiązku kontrolowania, o którym mowa w pkt 2.2.1.(i) załącznika do rozporządzenia	10 000
1.9.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 2.2.1. (v) załącznika do rozporządzenia	500
1.10.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 2.2.1. (viii) załącznika do rozporządzenia	500
1.11.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 2.2.1. (ii) załącznika do rozporządzenia	5 000
1.12.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 2.3. lit. b załącznika do rozporządzenia	10 000
1.13.	Naruszenie obowiązku kontroli, o którym mowa w pkt 2.3. lit. a załącznika do rozporządzenia	10 000
1.14.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.3.1. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.15.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 4.1. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.16.	Zabranie na pokład statku powietrznego zapasów lub dostaw prowiantu przewoźnika lotniczego wbrew pkt 9.2.3. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.17.	Zabranie na pokład statku powietrznego dostaw środków czyszczących wbrew pkt 10.2.3. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.18.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 6.1. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.19.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 7.1. lub pkt 7.3. załącznika do rozporządzenia	10 000

I	II	III
1.20.	Naruszenie obowiązków, o których mowa w pkt 8.1. i pkt 8.3. załącznika do rozporządzenia	10 000
1.21.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 4.2. załącznika do rozporządzenia	2 000
2.	Naruszenia przepisów rozporządzenia nr 622/2003/WE z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiających środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego (Dz.Urz. WE L 89 z 5.04.2003)	
2.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w pkt 3.1.2.3. załącznika do rozporządzenia	2 000
2.2.	Dopuszczenie przewozu broni lub innych przedmiotów zabronionych w miejscu dostępnym dla pasażera i załogi (pkt 4.1.1.1.a-e lub 5.2.3.1. załącznika do rozporządzenia)	10 000
2.3.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa pkt 5.2.1.1. lub 5.2.2.c. załącznika do rozporządzenia	1 000

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1.	Naruszenia przepisów rozporządzenia nr 261/2004/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie nr 295/91/EWG	
1.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 4 ust. 1, tj. obowiązku wezwania ochotników do rezygnacji z ich rezerwacji	od 200 do 4 800
1.2.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 8 ust. 1, tj. obowiązku zwrotu całości lub części należności za bilet lub dokonania zmiany planu podróży	od 200 do 4 800
1.3.	Naruszenie obowiązku opieki, o którym mowa w art. 9	od 200 do 4 800
1.4.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 14, tj. informowania pasażerów o przysługujących im prawach	od 200 do 4 800
1.5.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 7, tj. obowiązku wypłaty odszkodowania	od 1 000 do 2 500
1.6.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 10 ust. 2, tj. obowiązku zwrotu części ceny biletu w razie umieszczenia w klasie niższej	od 200 do 4 800
1.7.	Naruszenie zakazu pobrania dodatkowej zapłaty za umieszczenie w klasie wyższej niż ta, na którą został wykupiony bilet, o którym mowa w art. 10 ust. 1	od 200 do 4 800
2.	Naruszenie przepisów rozporządzenia nr 2111/2005/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE	
2.1.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 11, tj. obowiązku informowania pasażerów o tożsamości przewoźnika lub przewoźników lotniczych wykonujących przewóz	od 2 000 do 8 000
2.2.	Naruszenie obowiązku, o którym mowa w art. 12, tj. obowiązku zwrotu należności za bilet lub zmiany planu podróży	od 200 do 4 800

Lp.	Wyszczególnienie naruszeń	Wysokość kary w zł
I	II	III
1.	Naruszenia przepisów rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej	Parlamentu
1.1.	Utrudnianie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej prac państwowej władzy nadzorującej polegających na weryfikowaniu spełniania przez tę instytucję wymogów rozporządzenia	20 000
1.2.	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 1, tj. niesporządzanie oraz nieprzedstawianie Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego do oceny, lub niepublikowanie jej sprawozdań finansowych	40 000
1.3.	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 2, tj. niepublikowanie raportu rocznego i niepoddawanie się regularnie niezależnemu audytowi	40 000
1.4.	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 12 ust. 3, tj. w przypadku zapewniania większej liczby służb, niezapewnianie w księgach rachunkowych rozbitcia kosztów i przychodów zgodnie z przepisami EUROCONTROL na usługi służb żeglugi powietrznej i inne usługi	20 000
1.5.	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 1, tj. wymienianie danych operacyjnych do celów innych niż zaspokojenie potrzeb operacyjnych	20 000
1.6.	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 13 ust. 2, tj. uniemożliwianie lub ograniczanie dostępu do właściwych danych operacyjnych	20 000
1.7.	Naruszenie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej obowiązku, o którym mowa w art. 6 ust. 2, tj. nieopracowanie i nieprzekazanie państwowej władzy nadzorującej deklaracji o weryfikacji systemów	20 000

## UZASADNIENIE

### I. Cel projektowanej ustawy

Projekt ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej ma na celu wykonanie prawa UE, dotyczącego utworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES), tj.:

- rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
- rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
- rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej,
- rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym,
- rozporządzenia Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej.

W ustawie powołuje się Polską Agencję Żeglugi Powietrznej jako instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w rozumieniu prawa UE w polskiej przestrzeni powietrznej zarówno w czasie pokoju, jak i w czasie wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, w drodze wyodrębnienia z przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” (PPL) Agencji Ruchu Lotniczego (ARL), realizującej w chwili obecnej zadania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym.

Projektowana regulacja stwarza ramy prawne wywiązania się Rzeczypospolitej Polskiej także z zobowiązań międzynarodowych wynikających z przystąpienia w 2004 r. przez RP do Europejskiej Organizacji Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL, w tym z zobowiązania polegającego na konieczności przystąpienia z dniem 1 stycznia 2007 r. przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej do wspólnego, europejskiego systemu pobierania opłat nawigacyjnych, realizowanego przez Centralne Biuro Opłat Trasowych (CR-CO) EUROCONTROL w Brukseli.

Przystąpienie Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej, a w konsekwencji do Konwencji EUROCONTROL, stworzyło w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną i ruchem lotniczym nową sytuację faktyczną i prawną, także w sferze funkcjonalno-organizacyjnej, polegającą przede wszystkim na:

- konieczności uniezależnienia, pod względem co najmniej funkcjonalnym, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej od władzy lotniczej,
- obowiązku „funkcjonalnego i strukturalnego rozdzielenia” służb żeglugi powietrznej (pkt 10 preambuły rozporządzenia (WE) nr 549/2004),
- konieczności zapewnienia przejrzystości stosunków finansowych tych służb oraz prowadzenia przez nie sprawozdawczości finansowej zgodnie z międzynarodowymi standardami rachunkowości,
- konieczności uwzględnienia, aby służba ruchu lotniczego realizowana była jako funkcja władzy publicznej,
- stosowania nowych form nadzoru i audytowania tych służb.

Ustawa powołuje Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, jako państwową osobę prawną, której podstawowym zadaniem będzie zapewnienie bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej.

Agencja będzie podlegała ministrowi właściwemu do spraw transportu, z tym że określone w przepisach UE obowiązki i uprawnienia państwowej władzy nadzorującej w stosunku do bieżącej realizacji zadań przez Agencję będzie wykonywał Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego na zasadach określonych w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Agencja w czasie wojny i stanu wojennego będzie stanowiła część systemu obrony powietrznej i będzie podlegała Ministrowi Obrony Narodowej. Agencja będzie wykonywała także zadania służb żeglugi powietrznej w czasie stanu wyjątkowego we współdziałaniu z właściwymi służbami wojskowymi.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej powstaje w wyniku wydzielenia z przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” składników materialnych i niematerialnych, służących dziś do realizacji przez jednostkę organizacyjną PPL – Agencję Ruchu Lotniczego zadań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym i przekazania tych składników Agencji; Agencja przejmie także wiarytelności i zobowiązania związane z tym majątkiem oraz pracowników zatrudnionych w PPL-ARL.

W wyniku rozdzielenia dotychczasowej działalności PPL i ARL powinna nastąpić optymalizacja realizacji przez nie ich zadań, zwiększenie przejrzystości w obszarze organizacyjnym i finansowym, nieskrępowany rozwój oraz podniesienie konkurencyjności Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w środowisku europejskim. Spośród państw europejskich już tylko kilka z nich (Polska, Hiszpania i Turcja) posiada instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego połączone z portami lotniczymi.

Proponuje się, aby przedmiotowa ustawa weszła w życie z dniem 1 stycznia 2007 r.

## II. Stan faktyczny i prawny

### 1. Uwarunkowania krajowe

Zgodnie z art. 230 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze zadania państwowego organu zarządzania ruchem wykonuje dziś Agencja Ruchu Lotniczego jako jednostka organizacyjna przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”.

Zadania te zostały zlecone PPL w 1988 r. na podstawie zarządzenia Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności z dnia 19 lipca 1988 r. w sprawie organizacji i zakresu działania państwowego nadzoru nad lotnictwem cywilnym oraz zlecenia przedsiębiorstwu państwowemu „Porty Lotnicze” niektórych zadań w zakresie ruchu lotniczego. Dla realizacji tych zadań PPL został wyposażony w stosowny majątek i personel.

Zgodnie z ustawą z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” przedsiębiorstwo to rozliczenia z tytułu własnej działalności oraz z tytułu zleconych czynności państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym prowadzi dziś na własny rachunek.

Ponieważ:

- przepisy UE i wymagania EUROCONTROL nie zezwalają instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej na pokrywanie ze środków pochodzących z opłat nawigacyjnych wydatków niezwiązanych ze świadczeniem usług nawigacyjnych, np. na lotniskowe inwestycje infrastrukturalne,
- zapewnianie służby ruchu lotniczego powinno być realizowane jako działanie nienastawione na osiąganie zysku,
- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej powinny prowadzić działalność zgodnie z przepisami UE i wymaganiami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego pod nadzorem Ministra Transportu i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, także określonymi przepisami UE (audyty, inspekcje),
- system pobieranych opłat nawigacyjnych w zakresie opłat trasowych jest uregulowany przepisami EUROCONTROL, a wysokość tych opłat podlega zatwierdzeniu przez państwa będące członkami tej organizacji; opłaty te są zbierane i naliczane za pośrednictwem Centralnego Biura Opłat Trasowych EUROCONTROL,



– rachunkowość instytucji zapewniających żeglugi powietrznej powinna być przejrzysta, zaś sprawozdawczość powinna być zgodna z międzynarodowymi standardami rachunkowości,

stanowi to wystarczające przesłanki wprowadzenia proponowanego w projekcie rozdzielenia sfery działalności przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” i Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Nowa struktura organizacyjna uprości i usprawni zarządzanie nowym podmiotem, co pozwoli na uniknięcie konfliktu interesów. Przyczyni się to, także zdaniem EUROCONTROL, do efektywniejszej, sprawniejszej realizacji zadań przez Agencję.

Proces powołania niezależnego podmiotu realizującego zadania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (POZRL) ma swoją kilkuletnią historię. W związku z przygotowaniem się przez RP do przystąpienia do Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej – EUROCONTROL, w 2000 r. opracowano projekt ustawy – Prawo lotnicze zawierający przepisy powołujące Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, jako państwową osobę prawną, na bazie majątku i pracowników wydzielonych z PPL. Projekt uzyskał akceptację Parlamentu w 2001 r. Ustawa ta nie została jednak podpisana przez Prezydenta RP, z innych przyczyn niż proponowane w niej zmiany dotyczące żeglugi powietrznej. Tak więc proces ten został zainicjowany jeszcze przed przystąpieniem RP do UE.

## 2. Zobowiązania i wymagania wynikające z członkostwa w UE i EUROCONTROL

W wyniku przystąpienia w 2004 r. przez RP do Unii Europejskiej i EUROCONTROL Rzeczpospolita Polska została zobowiązana do realizacji wspólnej europejskiej polityki transportowej w zakresie transportu lotniczego i stworzenia systemu, który w sposób jak najbardziej bezpieczny i efektywny oraz zgodny z zasadami prawa UE pozwoliłby na uczestniczenie przez RP w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES). Zgodnie

z rozporządzeniami UE w sprawie SES każde państwo członkowskie odpowiedzialne jest m.in. za zapewnienie zgodności działania służb żeglugi powietrznej z wymaganiami Wspólnoty Europejskiej, za certyfikację tych służb, ich inspekcjonowanie i audytowanie.

- 1) wspólne europejskie wymagania w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej obejmują badanie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej pod kątem jej:
  - technicznej i operacyjnej kompetencji oraz przydatności,
  - systemów i procesów zarządzania bezpieczeństwem i jakością,
  - systemów sprawozdawczych,
  - jakości usług,
  - zdolności finansowej,
  - zobowiązań finansowych i ubezpieczenia,
  - własności i struktury organizacyjnej, włącznie z zapobieganiem konfliktom interesów (status prawny, struktura własności i wszelkie inne uzgodnienia mające znaczący wpływ na kontrole jej aktywów),
  - zasobów ludzkich, włącznie z odpowiednimi planami obsady stanowisk,
  - ochrony;
- 2) zgodnie z pkt 10 preambuły rozporządzenia (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiającego ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej „... służby żeglugi powietrznej, a w szczególności służby ruchu lotniczego, które można porównać do władz publicznych, wymagają funkcjonalnego i strukturalnego rozdzielenia ...” zaś zgodnie z preambułą rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. „zapewnianie służb ruchu lotniczego ... jest powiązane z pełnieniem funkcji organu publicznego niemającego natury ekonomicznej” (pkt 5), „księgowość wszystkich instytucji zapewniających służby nawi-

gacji lotniczej powinna zapewnić maksymalną przejrzystość” (pkt 17). Ponadto zgodnie z art. 14-16 tego rozporządzenia opłaty za usługi będą podlegały schematowi opłat określonemu przez UE. Działanie państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym w związku z rozpoczęciem funkcjonowania we wspólnym europejskim systemie naliczania opłat nawigacyjnych realizowanym przez CRCO nakłada na ten podmiot szereg obowiązków m.in. o charakterze administracyjno-finansowo-księgowym, np. zachowania przejrzystości finansowej i stosowania w zakresie sprawozdawczości finansowej międzynarodowych standardów rachunkowości;

- 3) zgodnie z przepisami UE i wymaganiami EUROCONTROL przychody z tytułu usług nawigacyjnych (trasowych) świadczonych przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym – obecnie ARL – będą mogły być wykorzystywane tylko na pokrywanie kosztów związanych ze świadczeniem usług nawigacyjnych oraz inne koszty związane z zapewnianiem służb żegludgi powietrznej, wskazane w art. 15 rozporządzenia (WE) nr 550/2004, a nie jak dotychczas także na cross – subsydiowanie wydatków na inne cele, np. inwestycje w infrastrukturę lotniskową.

I tak:

- umowa wielostronna w sprawie opłat trasowych stanowi, że opłaty w ramach wspólnego systemu opłat trasowych są ustanawiane zgodnie z ogólnie przyjętą zasadą nakazującą uwzględnianie kosztów poniesionych przez państwa za trasowe urządzenia i usługi świadczone w żegludze powietrznej oraz związane z eksploatacją systemu, jak również kosztów poniesionych przez EUROCONTROL przy prowadzeniu tego systemu,
- rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej – Rozdział III „Schematy opłat”, art. 15 ust. 2 określający zasady ustalania podstawy kosztowej opłat, w tym

ppkt b, stanowi: „... koszty, jakie należy uwzględnić w tym kontekście, to te poddawane ocenie w związku z wyposażeniem i służbami, jakie są zapewniane i wdrażane w ramach Regionalnego planu nawigacji lotniczej ICAO dla regionu Europy. Mogą one również obejmować koszty poniesione przez państwowe władze nadzorujące i/lub wyznaczone organizacje, jak również koszty poniesione przez właściwe Państwo Członkowskie i instytucję zapewniającą służby w związku z zapewnieniem służb nawigacji lotniczej.”.

Potwierdzenie ww. zasad znalazło się także w projekcie rozporządzenia Komisji (WE) nr ... w sprawie wspólnego systemu opłat za zapewnianie służb żeglugi powietrznej, którego wejście w życie planowane jest na dzień 1 stycznia 2007 r.;

- 4) przepisy UE dotyczące Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, wprowadzając wymagania dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, pozostawiają swobodę państwu członkowskiemu co do ich wyznaczenia oraz formy takiego wyznaczenia; przepisy te nie wpływają także na uprawnienia państwa członkowskiego do przyjęcia własnych regulacji w zakresie organizacji jego sił zbrojnych, bezpieczeństwa publicznego i spraw obronnych (pkt 5, 22 preambuły oraz ust. 2 art. 1 cyt. rozporządzenia (WE) nr 549/2004). Zgodnie z ramowym rozporządzeniem (WE) nr 549/2004 „zastosowanie rozporządzenia ... nie narusza suwerenności Państw Członkowskich w ich przestrzeni powietrznej oraz wymogów Państw Członkowskich dotyczących porządku publicznego, bezpieczeństwa publicznego i spraw obronnych zgodnie z art. 13”.

Ponadto w myśl rozporządzenia (WE) nr 550/2004 wspólny system certyfikowania tych instytucji powinien być utworzony „z jednoczesnym zachowaniem ciągłości zapewniania służb”.

Tak więc, zgodnie z ww. przepisami UE, każde państwo ma prawo wyznaczenia instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, działając w ogólnym interesie gospodarczym i obronnym. Ponieważ Agencja staje

się częścią systemu obronnego w czasie wojny i stanu wojennego, istnieje potrzeba zagwarantowania zapewniania przez nią, obok służby ruchu lotniczego, także służby łączności, służby nawigacji, dozoru i informacji lotniczej.

W projekcie zamieszcza się przepisy nowelizujące w niezbędnym zakresie przepisy Prawa lotniczego w obszarze żeglugi powietrznej, stwarzające ogólne ramy prawne wykonania przepisów UE w zakresie funkcjonowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej (np. art. 127 Prawa lotniczego). Przepisy te określają m.in. reguły wyznaczania i certyfikowania wszystkich instytucji mogących zapewniać służby żeglugi powietrznej na zasadach określonych w rozporządzeniach UE i zgodnie z prawem krajowym, przy zachowaniu uprawnień Agencji jako następczyni ARL oraz podmiotu realizującego swoje zadania także w czasie wojny i stanu wojennego.

W przypadku wykształcenia się praktyki europejskiej w zakresie stosowania i interpretacji przepisów rozporządzeń SES w tym zakresie, normy te będą mogły być realizowane zgodnie z powszechnie przyjętą wykładnią celowościową tych przepisów;

- 5) wykładnia celowościowa niektórych przepisów UE, np. art. 13 rozporządzenia (WE) nr 550/2004: „2. Dostęp do właściwych danych operacyjnych zostanie udzielony odpowiednim władzom, certyfikowanym instytucjom zapewniającym służby żeglugi nawigacji lotniczej, użytkownikom przestrzeni powietrznej i portom lotniczym na zasadach równości”, pozwala na przyjęcie założenia, że oddzielenie instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej od portów lotniczych, z punktu widzenia optymalizacji procesu zarządzania ruchem lotniczym w ramach SES, jest modelem oczekiwanym ze strony UE.

### III. Proponowane zmiany

Proponuje się, aby Agencja została powołana ustawowo jako państwowa osoba prawna działająca zgodnie z ww. przepisami UE, umowami i przepisami międzynarodowymi, tj. Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Chicago 1944, oraz załącznikami do tej Konwencji, Konwencją EUROCONTROL i przepisami EUROCONTROL, umową wielostronną w sprawie opłat trasowych, przepisami Prawa lotniczego oraz innymi przepisami (np. o ochronie granicy państwowej, o powszechnym obowiązku obrony).

Niezależnie od jej zadań podstawowych Agencja otrzymuje także uprawnienie do koordynacji od dnia 1 stycznia 2009 r. działań poszukiwawczo-ratowniczych; w chwili obecnej zadania te wykonują jednostki resortu Obrony Narodowej.

Agencja będzie mogła także, za zgodą Ministra Transportu, realizować inne zadania o charakterze gospodarczym pod warunkiem wyodrębnienia ich w księgach rachunkowych.

Z uwagi na podległość Agencji ministrowi właściwemu do spraw transportu, specyfikę zadań Agencji, europejskie uwarunkowania jej działalności oraz konieczność przystosowania struktury organizacyjnej i zatrudnienia także do realizacji zadań w czasie wojny i stanu wojennego proponuje się, aby statut Agencji był nadawany, w drodze rozporządzenia, przez ministra właściwego do spraw transportu po zaopiniowaniu przez państwową władzę nadzorującą, tj. Prezesa ULC.

W ustawie proponuje się regulacje w zakresie powoływania Prezesa Agencji, dotyczące organu powołującego Prezesa Agencji (Prezes Rady Ministrów), enumeratywnego określenia składu komisji konkursowej oraz trybu powoływania Prezesa Agencji (konkurs organizowany przez ministra właściwego do spraw transportu). Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, będąc jednostką krajową, będzie jednocześnie funkcjonowała w ramach Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, w związku z czym zasady jej działania, organizacji

i gospodarki finansowej są regulowane przede wszystkim przepisami UE. Działalność jej jest nadzorowana nie tylko przez władze krajowe, ale także Komisję Europejską i EUROCONTROL. Ponadto w czasie stanu wojny i stanu wojennego będzie ona podlegać Ministrowi Obrony Narodowej.

Z wyżej wymienionych przyczyn, mając na uwadze specyfikę zadań Agencji, Prezes Agencji, jako osoba odpowiedzialna w kraju za bezpieczeństwo ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej RP, a także nasze uczestnictwo od dnia 1 stycznia 2007 r. w systemie CRCO – oprócz wymagań analogicznych do wymagań wskazanych w ustawie z dnia 24 sierpnia 2006 r. o państwowym zasobie kadrowym i wysokich stanowiskach państwowych (Dz. U. Nr 170, poz. 1217) dla osób zajmujących wysokie stanowiska państwowe – powinien posiadać szczególne kwalifikacje i specjalistyczną wiedzę operacyjną w tym zakresie, dostęp do informacji NATO oraz niezbędne doświadczenie zawodowe.

Dla zapewnienia ciągłości i bezpieczeństwa świadczenia usług ruchu lotniczego w przestrzeni powietrznej RP przez Agencję oraz ze względu na potrzebę niezwłocznego podjęcia niezbędnych działań w celu zorganizowania jej działalności proponuje się w ustawie, aby – do czasu powołania Prezesa w trybie określonym w art. 6 ustawy – Prezes Rady Ministrów, z dniem ogłoszenia ustawy, powołał Prezesa bez przeprowadzania konkursu, o którym mowa w art. 6.

Status prawny i finansowy Agencji jako jednostki realizującej z mocy ustawy specjalne funkcje publiczne (zapewnienie bezpiecznego ciągłego, płynnego i efektywnego ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej), także w czasie wojny, stanu wojennego i stanów wyjątkowych, na zasadach określonych przepisami UE, wymaga zastosowania w ustawie regulacji o charakterze *lex specialis*. I tak np. uprawnienia Ministra Skarbu Państwa w stosunku do Agencji będzie wykonywał minister właściwy do spraw transportu, do Agencji stosuje się krajowe przepisy o rachunkowości i sprawozdaw-

czości finansowej w zakresie nieobjętym MSR; Agencja nie może udzielać poręczeń i gwarancji.

Agencja będzie prowadziła samodzielną gospodarkę finansową. Agencja będzie pokrywała koszty prowadzenia swojej działalności z własnych przychodów, które podstawowo będą pochodziły z opłat nawigacyjnych (trasowych) pobieranych w ramach systemu CRCO.

Agencja będzie działała na podstawie pięcioletniego i rocznego planu działania (w tym rocznego finansowego) opracowywanymi zgodnie z przepisami UE, opiniowanymi przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zatwierdzanymi przez ministra właściwego do spraw transportu. Terminy opracowywania, opiniowania i uzgadniania tych planów są wynikiem konieczności dostosowania się RP do harmonogramu zatwierdzania opłat trasowych przez EUROCONTROL ustalonego dla wszystkich krajów członkowskich tej organizacji i RP nie ma na nie wpływu.

W 2007 r. Agencja będzie prowadziła swoją działalność na dotychczasowych zasadach określonych w Prawie lotniczym dla państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym.

Agencja będzie mogła otrzymywać dotacje z budżetu państwa na dofinansowanie jej zadań zgodnie z art. 9 ust. 5. Przepis ten nie narusza art. 130 ust. 7 Prawa lotniczego.

Planowanie oraz realizacja zadań przez Agencję, w tym zasady jej gospodarki finansowej, zaciąganie kredytów itp., będzie poddane nadzorowi zarówno ze strony organizacji europejskich, jak i władz krajowych.

Potrzeba zapewnienia indywidualnego systemu wynagrodzeń dla pracowników Agencji wynika ze specyfiki ich kwalifikacji oraz sposobu wykonywania przez nich zatrudnienia. Przepisy UE zakładają swobodny przepływ osób zatrudnionych na stanowiskach kontrolerów w ramach Unii Europejskiej. Za zapewnienie żeglugi powietrznej w swojej przestrzeni powietrznej odpowiedzialne są organy państwa, w związku z czym istnieje potrzeba ustanowienia takich regulacji prawnych, które umożliwiłyby Agencji zachowanie stanu



zatrudnienia niezbędnego do realizacji przez nią zadań, co można m.in. osiągnąć przez stworzenie systemu pracy i płacy konkurencyjnego wobec warunków pracy i płacy oferowanych w innych krajach UE.

Ze względu na fakt, że ustawa – Prawo lotnicze reguluje cały obszar stosunków w zakresie lotnictwa cywilnego, tj. zarówno sprawy żeglugi powietrznej, jak i sprawy lotnisk, statków powietrznych, personelu lotniczego (analogicznie do Kodeksu morskiego czy Kodeksu drogowego), a także działalności przewozowej, zaś takie podmioty jak przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze” czy Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. zostały powołane w drodze odrębnych ustaw, dla zachowania spójności systemu, Polską Agencję Żeglugi Powietrznej powołuje się także odrębną ustawą. Obecnie ARL działa na podstawie ustawy o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” oraz ustawy – Prawo lotnicze.

W ustawie – Prawo lotnicze w rozdziale dotyczącym żeglugi powietrznej została umieszczona grupa przepisów regulująca materię wspólną dla wszystkich instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, w tym Agencji, bez wskazywania konkretnych podmiotów.

W ustawie proponuje się wprowadzenie zmian do przepisów Prawa lotniczego, w zakresie niezbędnym do prawidłowego wdrożenia przepisów ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i wykonania przepisów UE w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Zmiany te dotyczą zasadniczo doprecyzowania przepisów odnoszących się do zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz korzystania z tej przestrzeni, określają systemowo niezbędne zasady funkcjonowania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, a także określają wymagany przepisami UE system kar za naruszenia prawa w tym obszarze.

W chwili obecnej koszty zwolnień z opłat nawigacyjnych są ponoszone przez Agencję Ruchu Lotniczego. W art. 130 Prawa lotniczego określa się nowy katalog lotów, za które Agencja nie będzie pobierała opłat nawigacyjnych, oraz jednostki obowiązane do refundacji kosztów Agencji z tego tytułu, mając na

uwadze fakt, że zgodnie z zasadami prawa UE w zakresie pobierania opłat nawigacyjnych instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie może zwolnień z opłat nawigacyjnych wliczać do swojej podstawy kosztowej służącej ustaleniu stawki jednostkowej za przelot. Katalog zwolnień został opracowany w oparciu o projektowane rozporządzenie Komisji Europejskiej w sprawie opłat nawigacyjnych, które prawdopodobnie zostanie przyjęte w bieżącym roku. W projekcie rozporządzenia Komisji jest zamieszczony zarówno katalog lotów, za które obowiązkowo nie pobiera się opłat, jak i katalog lotów, za które opłaty mogą nie być pobierane, i w tym ostatnim przypadku jest to uzależnione od decyzji państwa członkowskiego. Proponowany w Prawie lotniczym katalog lotów, za które nie pobiera się opłat, jest efektem uzgodnień z innymi resortami oraz środowiskiem lotniczym.

Wobec powyższego proponuje się w projekcie, aby koszty zwolnień były pokrywane z części budżetu państwa, której dysponentem jest minister właściwy do spraw transportu.

ARL funkcjonuje od 1988 r. w strukturze PPL na bazie wniesionego przez nią majątku i zasobów kadrowych. Z uwagi na regulacje prawa UE uniemożliwiające pokrywanie przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej z wpływów z opłat trasowych innych wydatków niż związanych ze świadczeniem usług żeglugi powietrznej, dalsze partycypowanie przez ARL w kosztach działalności PPL określonej w art. 4 ust. 1 ustawy z dnia 23 października 1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze” (Dz. U. Nr 33, poz. 185 oraz z 2006 r. Nr 79, poz. 550) byłoby sprzeczne z prawem UE.

Z uwagi na fakt tworzenia Agencji na bazie majątku przejmowanego z PPL i w oparciu o pracowników PPL-ARL bardzo ważną grupę przepisów stanowią przepisy przejściowe i dostosowujące, których celem jest uregulowanie spraw majątkowych, procedur sądowych i administracyjnych, zobowiązań, wierzytelności i praw osób trzecich oraz spraw pracowniczych powstałych w relacjach PPL i PPL-ARL przed i po dniu wejścia w życie ustawy. Reguluje się te kwestie w sposób mający na celu, z jednej strony, zapewnienie prawidłowych

i zgodnych z prawem UE warunków funkcjonowania Agencji w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, z drugiej zaś strony, mający na celu stworzenie mechanizmów dalszego, sprawnego funkcjonowania PPL po wydzieleniu ARL.

Wszelkie koszty związane z przejściem od PPL części majątku obciążają Agencję.

Ustawa zawiera uregulowania dotyczące stosunków pracy pracowników zatrudnionych w PPL-ARL w dniu wejścia w życie ustawy, przy odpowiednim zastosowaniu przepisów Kodeksu pracy; zapewniają one pracownikom możliwość kontynuowania zatrudnienia, mimo zmiany formy prawnej pracodawcy.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Projektowana ustawa będzie obejmować w szczególności następujące organy i krajowe podmioty:

- 1) ministra właściwego do spraw transportu, Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych,
- 2) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- 3) przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze” (PPL),
- 4) Agencję Ruchu Lotniczego (PPL),
- 5) zarządzających lotniskami,
- 6) przewoźników lotniczych,
- 7) służbę meteorologiczną,
- 8) pracowników PPL-ARL.

Wpływ na sektor finansów publicznych

Skarb Państwa nie poniesie kosztów związanych z utworzeniem i wyposażeniem Agencji, gdyż Agencja powstaje na bazie części majątku PPL, w tym wniesionego do PPL w 1988 r., wykorzystywanego przez Agencję Ruchu Lotniczego oraz w oparciu o pracowników PPL zatrudnionych obecnie w ARL.

W wyniku utworzenia Agencji ulegnie tylko zmniejszeniu wpłata do budżetu państwa części dywidendy należnej dziś od PPL z tytułu zysków ARL. Aktualne przychody ARL to kwota 450 000 000 zł. Po wydzieleniu Agencji z PPL planowana dywidenda PPL na rok 2007 (z uwzględnieniem ew. zakupu usług księgowych, finansowych, obsługi kadrowej itp. przez Agencję od PPL) wyniesie 23 464 000 zł lub 13 769 000 zł (bez tego zakupu).

Z uwagi na istniejący system rozliczeń z Centralnym Biurem Opłat Trasowych w Brukseli, Agencja będzie mogła uzyskać należne jej środki finansowe z CRCO dopiero po dniu 30 marca 2007 r., dla zabezpieczenia ciągłości świadczenia przez

Agencję usług żeglugi powietrznej w trzech pierwszych miesiącach jej działalności, proponuje się w projekcie udzielenie Agencji pożyczki z budżetu państwa z przeznaczeniem na pokrycie jej kosztów inwestycyjnych, operacyjnych i zatrudnienia w tym okresie. Zgodnie z danymi PPL pożyczka ta powinna wynosić 130 000 000 zł.

Kwota ta odciąży PPL od ponoszenia kosztów związanych z zapewnieniem funkcjonowania Agencji w pierwszych trzech miesiącach jej funkcjonowania w systemie CRCO.

W związku ze zmianami proponowanymi w ustawie – Prawo lotnicze w zakresie systemu opłat nawigacyjnych – z uwagi na planowane od dnia 1 stycznia 2007 r. wejście w życie rozporządzenia Unii Europejskiej w tym zakresie – należy się spodziewać zwiększonych wydatków budżetu państwa, gdyż zaistnieje potrzeba udzielenia dotacji celowej na pokrycie wydatków Agencji związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej dla lotów ustawowo zwolnionych z opłat nawigacyjnych. W 2005 r. kwota zwolnień wynosiła 4 029 164 zł, przy czym największy udział w kosztach mają loty wojskowe oraz wykonywane w celu transportu monarchy/głowy państwa/szefa rządu itd. (ok. 93%). Zgodnie z prognozą PPL na 2007 r. koszty lotów zwolnionych mogą ogółem wynieść 5 mln zł.

Wpływ na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz rozwój regionów

Jak wynika z informacji przedstawionej przez przedsiębiorstwo państwowe „Porty Lotnicze” (24 kwietnia 2006 r.) dla realizacji jej zadań Agencja przejęłaby z PPL środki trwałe o wartości ogółem brutto: 617 010 686,30 zł, zaś netto 321 333 054,04 zł, wartości niematerialne i prawne odpowiednio o wartości: 25 055 295,72 zł oraz 1 165 822,11 zł, oraz należności i zobowiązania odpowiednio w wysokości: 60 158 000 zł i 25 770 000 zł. Aktualny stan zatrudnienia w ARL na dzień 7 kwietnia 2006 r. wynosi 1162,55 etatów.

W wyniku wydzielenia ARL z PPL, PPL nie będzie już realizowało zadań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, lecz będzie wykonywało swoje podstawowe, ustawowe, zadania określone w art. 4 ustawy z dnia 23 października

1987 r. o przedsiębiorstwie państwowym „Porty Lotnicze”, polegające m.in. na budowie, modernizacji i eksploatacji lotnisk komunikacyjnych, dworców lotniczych i innych obiektów zaplecza portowego, świadczeniu usług lotniczych związanych ze stratami, lądowaniami i parkowaniem statków powietrznych na rzecz przewoźników lotniczych i innych osób eksploatujących statki powietrzne, świadczeniu usług na rzecz pasażerów linii lotniczych, prowadzeniu sklepów wolnocłowych, wynajmie pomieszczeń, świadczeniu usług związanych z przewozem ładunków, i z tego tytułu nadal będzie osiągało przychody.

PPL zarządza portem lotniczym Warszawa-Okęcie, Rzeszów i Zielona Góra oraz jest akcjonariuszem spółek zarządzających portami lotniczymi m.in. w Gdańsku, Szczecinie, Krakowie, Katowicach, Wrocławiu.

W wyniku wyodrębnienia Agencji przychody PPL zmniejszą się ogólnie ok. 50% (przychody ARL w PPL wynosiły w 2005 r. 52,58%), jednakże PPL nie będzie już ponosiło kosztów związanych z finansowaniem realizacji zadań przez Agencję Ruchu Lotniczego w ramach PPL (w tym koszty operacyjne, inwestycyjne, osobowe itp.). W związku uczestnictwem RP w SES oraz z gwałtownym wzrostem ruchu lotniczego będzie istniała potrzeba wydatkowania przez Agencję dodatkowych środków na pokrycie kosztów niezbędnych nowych inwestycji, zakupu sprzętu i oprogramowania, zwiększenia stanu zatrudnienia, a tym samym wzrośnie stan jej zobowiązań. Ze względu na przepisy UE istnieje także konieczność zastosowania przez Agencję MSR, co wiąże się także z nowymi nakładami na ten cel.

Z uwagi na fakt, że przychody i majątek ARL nie stanowiły bezpośrednio gwarancji dla umów kredytowych zawieranych przez PPL na cele inwestycji lotniskowych, zaś w świetle regulacji UE oraz zasad i praktyki EUROCONTROL nie jest możliwe dalsze „obciążanie” dochodów z tytułu opłat trasowych zobowiązaniami np. z tytułu inwestycji lotniskowych, wydzielenie ARL nie powinno mieć bezpośredniego wpływu na stan realizacji zobowiązań przez PPL. Sporządzając symulację finansową przedsiębiorstwa do roku 2020, PPL opracował ją, biorąc już pod uwagę wydzielenie Agencji w 2007 r., i zgodnie z informacją PPL przedsiębiorstwo to ma zadawalającą płynność finansową.

Ponadto w związku z rosnącym ruchem lotniczym należy się spodziewać zwiększających wpływów PPL z tytułu opłat lotniskowych.

Należy oczekiwać, że funkcjonowanie Agencji w nowych warunkach prawnych w „środowisku” europejskim przyczyni się do podniesienia sprawności i efektywności realizacji przez nią jej zadań, co wpłynie na wzrost jej konkurencyjności wobec innych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej na rynku europejskim i podniesie poziom bezpieczeństwa i terminowość świadczonych usług.

#### Konsultacje społeczne i uzgodnienia międzyresortowe

Projekt ustawy został opracowany w ramach prac międzyresortowego Zespołu do spraw opracowania zmian Prawa lotniczego i innych aktów normatywnych dotyczących lotnictwa cywilnego, w którym obok przedstawicieli zainteresowanych resortów uczestniczyli przedstawiciele przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze” oraz innych portów lotniczych, przedstawiciele przewoźników lotniczych i innych jednostek sektora lotniczego.

Projekt został skierowany do uzgodnień międzyresortowych i szerokich konsultacji społecznych oraz do związków zawodowych działających w PPL i ARL. Uwagi resortów i innych jednostek, w tym związków zawodowych (rozbieżne opinie), zostały uwzględnione w projekcie w maksymalnym stopniu, umożliwiającym zrealizowanie założenia wyjściowego projektu, tj. utworzenie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W trakcie prac nad projektem ustawy kierownictwo resortu utrzymywało bieżący kontakt z kierownictwem PPL; odbyły się także spotkania informujące z przedstawicielami związków zawodowych.

W celu przygotowania procesu wyodrębnienia Agencji powołano komisję przygotowawczą, w skład której wchodzi przedstawiciele przedsiębiorstwa państwowego „Porty Lotnicze”, Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Ministerstwa Transportu, mającą na celu nadzorowanie prac klasyfikowania przez PPL poszczególnych składników majątkowych i niemajątkowych, wierzytelności i zobowiązań.

Projekt ustawy został zamieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej; nie zgłoszono wniosku o uczestniczenie w procedurze legislacyjnej na zasadach określonych w ustawie z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

Wstępna opinia o zgodności projektu ustawy z prawem Unii Europejskiej

Ustawa ma na celu wykonanie rozporządzeń Unii Europejskiej dot. SES i zobowiązań międzynarodowych.





URZĄD  
KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ

KOMITETU INTEGRACJI EUROPEJSKIEJ  
SEKRETARZ STANU

*Ewa Ośniecka-Tamecka*

Min.EOT/206 /2006/ DP-msz

Warszawa, 30.10.06.

**Pani Jolanta Rusiniak**  
Sekretarz Rady Ministrów

**Opinia o zgodności z prawem Unii Europejskiej projektu ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, wyrażona na podstawie art. 2, ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 8 sierpnia 1996 r. o Komitecie Integracji Europejskiej (Dz. U. Nr 106, poz. 494) przez Sekretarza Komitetu Integracji Europejskiej, Panią Ewę Ośniecką – Tamecką, działającą z upoważnienia Przewodniczącego Komitetu Integracji Europejskiej**

*Szanowna Pani Minister,*

W związku z przedłożonym projektem (pismo nr RM-10-152-06; NOWY TEKST II), pozwalam sobie wyrazić następującą opinię:

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

*Z poważaniem,*

Do uprzejmej wiadomości:  
Pan Jerzy Polaczek  
Minister Transportu

GABINET  
SEKRETARZA RADY MINISTRÓW

2006-10-31

.....dn. ....

**Rozporządzenie  
Ministra Transportu<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie nadania statutu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej**

Na podstawie art. 5 ust. 6 ustawy z dnia ... o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Agencji Żeglugi Powietrznej nadaje się statut, stanowiący załącznik do rozporządzenia.

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

**MINISTER TRANSPORTU**

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

## STATUT POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ

### Rozdział 1

#### Postanowienia ogólne

§ 1. 1 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PANSZA), zwana dalej „Agencją”, działa na podstawie ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia ....., zwanej dalej ustawą oraz niniejszego statutu.

§ 2. Agencja jest instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej.

§ 3. Agencja jest państwową osobą.

§ 4. Zadania wynikające z ustawy Agencja realizuje w ramach samodzielnej gospodarki finansowej.

§ 5. Agencja podlega ministrowi właściwemu do spraw transportu, z zastrzeżeniem art. 2 ust. 2 ustawy, a w czasie wojny i stanu wojennego Ministrowi Obrony Narodowej.

### Rozdział 2

#### Organizacja Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej

§ 6. 1. Prezes Agencji, zwany dalej „Prezesem”, jest organem Agencji powoływanym przez Prezesa Rady Ministrów na podstawie art. 6 ust. 3 ustawy, z uwzględnieniem art. 18 ustawy, który kieruje jej działalnością, reprezentuje ją na zewnątrz i ponosi odpowiedzialność za realizację nałożonych na nią zadań.

2. Prezes jest uprawniony do samodzielnego dokonywania czynności prawnych w imieniu Agencji.

§ 7. W skład Agencji wchodzi jednostki organizacyjne określone w ustawie, statucie oraz regulaminie organizacyjnym Agencji zorganizowane w pionory, biura, służby, działy, zespoły, ośrodki, oddziały oraz samodzielne stanowiska pracy.

§ 8. 1. Prezes realizuje zadania wynikające z ustawy przy pomocy dwóch zastępców powołanych na podstawie art. 6 ust. 9 ustawy:

1) Zastępcy Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej (AN),

2) Zastępcy Prezesa ds. Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakością Usług (AB), oraz dwóch dyrektorów:

1) Dyrektora Biura Rozwoju i Wdrożeń (AW),

2) Dyrektora Biura Prezesa Agencji (AZ),

a także innych osób kierujących pracą jednostek organizacyjnych wchodzących w skład Agencji, którzy są przed nim odpowiedzialni za całość spraw objętych ich zakresem działania.

2. Prezes może powoływać stałe i doraźne komisje programowe, składające się z pracowników Agencji, jak również zatrudniać w tym celu inne osoby w charakterze doradców i ekspertów.

3. W razie nieobecności Prezesa lub czasowej niemożności wykonywania przez niego czynności służbowych, działalnością Agencji na mocy stosownego umocowania, kieruje jeden z dwóch zastępców Prezesa, o których mowa w ust. 1.

**§ 9. Prezes:**

- 1) wnioskuje do ministra właściwego do spraw transportu o powołanie i odwołanie swoich zastępców;
- 2) dokonuje czynności prawnych w zakresie stosunku pracy pracowników Agencji;
- 3) koordynuje i kontroluje działalność swoich zastępców dyrektorów biur i innych osób bezpośrednio mu podległych;
- 4) zatwierdza regulamin organizacyjny Agencji określający szczegółową strukturę organizacyjną Agencji;
- 5) ustala regulamin pracy Agencji.

**§ 10.** Prezes obowiązany jest do inicjowania nowelizacji aktów normatywnych umożliwiających prawidłową działalność Agencji.

**§ 11.** Prezes i może ponadto:

- 1) zaciągać w imieniu Agencji kredyty na zasadach ogólnych, z zastrzeżeniem art. 7 ust. 5 ustawy;
- 2) zawierać umowy o współpracy z podmiotami krajowymi i zagranicznymi;
- 3) zezwalać na sprzedaż środków trwałych Agencji, z zastrzeżeniem art. 7 ust. 2 ustawy.

**§ 12.** Prezes Agencji jest odpowiedzialny za:

- 1) przygotowanie długoterminowych planów zamierzeń Agencji;
- 2) przygotowanie rocznych planów finansowych Agencji;
- 3) sprawną, zgodną z zatwierdzonymi planami, realizację zadań Agencji;
- 4) przygotowanie i przedstawianie ministrowi właściwemu do spraw transportu i Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego rocznych sprawozdań z działalności Agencji.

**§ 13.** Zastępcy Prezesa są powoływani przez ministra właściwego do spraw transportu na wniosek Prezesa.

**§ 14. 1.** Zastępca Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej powinien, poza spełnieniem wymagań formalnych, posiadać co najmniej 3 letni staż pracy na samodzielnych stanowiskach odpowiednio w organach zarządzania ruchem lotniczym lub związanych z technicznymi systemami zabezpieczenia ruchu lotniczego.

2. Zastępca, o którym mowa w ust. 1 jest jednocześnie pierwszym zastępcą Prezesa, włączając zastępstwo procesowe.

3. Zastępca Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej jest odpowiedzialny za:

- 1) bieżącą działalność operacyjną Agencji;
  - 2) działanie pionu żeglugi powietrznej zorganizowanego w biura, służby, działy, zespoły oraz samodzielne stanowiska pracy.
4. Szczegółowy zakres zadań jednostek organizacyjnych podległych Zastępcy Prezesa ds. Żeglugi Powietrznej określa regulamin organizacyjny Agencji.

**§ 15. 1.** Zastępca Prezesa ds. Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakości Usług jest odpowiedzialny za ustanawianie i kontrolowanie zgodności pracy służb z kryteriami bezpieczeństwa w ruchu lotniczym i jakości usług i jest jednocześnie drugim zastępcą Prezesa, włączając zastępstwo procesowe.

2. Zastępca Prezesa ds. Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakości Usług jest odpowiedzialny za działanie pionu zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego i jakości usług zorganizowanego w biura, służby, działy, zespoły oraz samodzielne stanowiska pracy.

3. Szczegółowy zakres zadań jednostek organizacyjnych podległych Zastępcy Prezesa ds. Zarządzania Bezpieczeństwem Ruchu Lotniczego i Jakości Usług określa regulamin organizacyjny Agencji.

§ 16. 1. Biurem Rozwoju i Wdrożeń oraz Biurem Prezesa Agencji kierują odpowiednio podlegli Prezesowi Agencji dyrektorzy biur.

2. Szczegółowy zakres zadań biur, o których mowa w ust. 1, określa regulamin organizacyjny Agencji.

§ 17. 1. Decyzję o tworzeniu, łączeniu i likwidacji oddziałów terenowych podejmuje Prezes po zasięgnięciu opinii Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Prezes decyduje o siedzibie, zakresie i obszarze działania oddziałów terenowych, o których mowa w ust. 1.

3. Szczegółowy zakres zadań oddziałów terenowych, o których mowa w ust. 1, określa regulamin organizacyjny Agencji.

### **Rozdział 3**

#### **Zakres działania Agencji**

§ 18. 1. Zakres działania Agencji obejmuje zadania określone w ustawie, w szczególności polegające na:

1) zapewnianiu następujących służb żeglugi powietrznej:

a) służby ruchu lotniczego (ATS), w tym:

- służby kontroli ruchu lotniczego (ATC),

- obszarowej służby informacji powietrznej (FIS),

- lotniskowej służby informacji powietrznej na podstawie umów z zarządzającymi poszczególnymi lotniskami (AFIS),

- służby alarmowej (ALER),

b) służby informacji lotniczej (AIS),

c) służby łączności, nawigacji i dozorowania (CNS);

2) zarządzaniu przestrzenią powietrzną (ASM);

3) zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego (ATFM);

4) dokonywaniu zakupów, utrzymywaniu oraz modernizacji urządzeń i systemów łączności lotniczej, nawigacji i dozorowania przestrzeni powietrznej;

5) gospodarowaniu, budowaniu, utrzymywaniu, dokonywaniu przebudowy lub remontów obiektów budowlanych niezbędnych do zapewnienia realizacji zadań Agencji;

6) gospodarowaniu gruntami niezbędnymi do zapewnienia realizacji zadań Agencji.

2. Do dodatkowej działalności Agencji zalicza się:

1) prowadzenie szkolenia lotniczego;

2) prowadzenie działalności doradczej w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym;

3) zakup, utrzymywanie i modernizacja lotniskowych systemów nawigacji lotniczej na podstawie odpowiednich umów z zarządzającymi lotniskami;

4) kontrolowanie z powietrza systemów łączności lotniczej, nawigacji i dozorowania przestrzeni powietrznej;

5) dostarczanie użytkownikom przestrzeni powietrznej informacji meteorologicznych;

6) zapewnianie służb ruchu lotniczego na zasadach określonych w ustawie o partnerstwie publiczno-prywatnym, po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu;

7) prowadzenie innej działalności gospodarczej bezpośrednio związanej z realizacją podstawowych i dodatkowych zadań Agencji;

8) prowadzenie, po uzyskaniu zgody ministra właściwego do spraw transportu, innej działalności gospodarczej nie wywierającej negatywnego wpływu na podstawową działalność Agencji, przy zachowaniu warunku, o którym mowa w art. 4 ust. 5 ustawy;

9) realizacja innych zadań zleczanych Agencji przez ministra właściwego do spraw transportu lub Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

## **Rozdział 4**

### **Udzielanie pełnomocnictw**

- § 19.** 1. Prezes może udzielać swoim zastępcom oraz innym wskazanym imiennie osobom pełnomocnictw ogólnych i szczególnych do dokonywania wszelkich czynności prawnych w swoim imieniu.
2. Szczególne pełnomocnictwo jest wymagane do następujących czynności prawnych:
- 1) zaciągania kredytów;
  - 2) zakupu, wniesienia lub zbycia nieruchomości;
  - 3) zawierania kontraktów handlowych.
3. W sprawach nie uregulowanych w statucie do udzielania pełnomocnictw stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu cywilnego.

## **Rozdział 5**

### **Zasady gospodarki finansowej**

- § 20.** 1. Agencja prowadzi samodzielną gospodarkę finansową w myśl postanowień art. 8 ust. 1 ustawy, pokrywając z posiadanych środków i uzyskiwanych przychodów, w szczególności:
- 1) koszty działalności statutowej;
  - 2) zobowiązania;
  - 3) wydatki na rozwój;
  - 4) prace badawcze w zakresie zadań Agencji;
  - 5) szkolenia;
  - 6) wydatki na rozbudowę infrastruktury lotniczej;
  - 7) wydatki poniesione na realizację innych zadań zleconych Agencji przez ministra właściwego do spraw transportu lub Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
2. Agencja działa zgodnie z planami działalności, o których mowa w art. 5 ustawy, z uwzględnieniem art. 16 ust. 1 ustawy.
3. Roczny plan finansowy Agencji obejmuje w szczególności:
- 1) przychody;
  - 2) koszty;
  - 3) wynik finansowy brutto;
  - 4) obowiązkowe obciążenia;
  - 5) wynik finansowy netto;
  - 6) podział lub pokrycie wyniku finansowego netto.

- § 21.** 1. Przychodami Agencji są:
- 1) przychody z opłat za świadczone usługi;
  - 2) dobrowolne wpłaty i zapisy;
  - 3) odsetki od lokat bankowych;
  - 4) dotacje celowe;
  - 5) inne przychody, w tym środki uzyskane w ramach bezzwrotnej pomocy.
2. Agencja uzyskuje dotacje celowe ze środków budżetowych, ustalane corocznie w ustawie budżetowej na dofinansowanie zadań określonych w art. 4 ust. 1 i 3 ustawy, z zastrzeżeniem art. 130 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 141, poz. 1008).

- § 22.** 1. Agencja przeznaczają środki finansowe uzyskane z przychodów określonych w § 21 na sfinansowanie zadań określonych w § 18 oraz na pokrycie kosztów wynagrodzeń pracowników Agencji, zgodnie z art. 10 ustawy.

2. Agencja prowadzi samodzielną gospodarkę finansową z uwzględnieniem prawa UE, umów międzynarodowych oraz wymagań Europejskiej Organizacji Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL dotyczących systemu opłat nawigacyjnych, z uwzględnieniem art. 8 ust. 2 ustawy.
3. Oddziały terenowe Agencji nie prowadzą samodzielnie gospodarki finansowej i nie sporządzają samodzielnie bilansu.

**§ 23.** Tworzy się następujące fundusze własne Agencji:

- 1) fundusz założycielski;
- 2) fundusz zapasowy;
- 3) inne fundusze tworzone na podstawie odrębnych przepisów.

**§ 24.** Prezes przedstawia Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego do zaopiniowania sprawozdanie finansowe Agencji wraz z opinią niezależnego rewidenta i rocznym sprawozdaniem z działalności Agencji.

## **Rozdział 6**

### **System kontroli wewnętrznej**

**§ 25.** Prezes jest odpowiedzialny za zorganizowanie i prawidłowe działanie kontroli wewnętrznej, a także za należyte wykorzystanie wyników kontroli.

**§ 26.** Czynności kontrolne w zakresie swojego działania wykonują:

- 1) z urzędu - Prezes, jego zastępcy, Dyrektor Biura Prezesa Agencji;
- 2) dyrektorzy, szefowie i inni pracownicy Agencji w ramach posiadanych upoważnień, o których mowa w § 30.

**§ 27.** W zależności od potrzeb Prezes, zastępcy Prezesa, Dyrektor Biura Prezesa Agencji mogą powoływać zespoły kontrolne spośród pracowników podległych komórkom organizacyjnym.

**§ 28.** Kontrola wewnętrzna polega na badaniu:

- 1) czynności w toku ich wykonywania pod względem celowości, zgodności z prawem i oszczędności;
- 2) rzeczywistego stanu rzeczowych i materialnych składników majątkowych oraz prawidłowości ich zabezpieczenia przed zniszczeniem, uszkodzeniem lub innymi szkodami;
- 3) stanu faktycznego i dokumentów odzwierciedlających czynności już dokonane.

**§ 29.** Kontrola wewnętrzna obejmuje wszystkie komórki organizacyjne Agencji.

**§ 30.** Podstawą podjęcia czynności kontrolnych przez pracowników Agencji jest imienne upoważnienie udzielone na piśmie przez Prezesa Agencji.

**§ 31.** Kontrolujący podlega wyłączeniu od udziału w kontroli, jeżeli wyniki kontroli mogą dotyczyć jego praw lub obowiązków albo praw lub obowiązków jego małżonka, krewnych i powinowatych bądź innych osób bliskich, a także jeżeli zachodzi uzasadniona wątpliwość co do bezstronności kontrolującego. Czynności kontrolne nie mogą być podjęte przed rozstrzygnięciem przez Prezesa sprawy wyłączenia tych osób od udziału w kontroli.

**§ 32.** Wyniki kontroli stanowią dla Prezesa podstawę do podejmowania czynności zapobiegających powstaniu nieprawidłowości oraz usunięcia uchybień stwierdzonych w toku kontroli.

**§ 33.** W razie ujawnienia w toku kontroli czynu mającego znamiona przestępstwa, kontrolujący niezwłocznie zawiadamia o tym Prezesa, jak również zabezpiecza dokumenty i przedmioty stanowiące dowód przestępstwa.

**§ 34.** Prezes, w razie ujawnienia w toku kontroli przestępstwa ściganego z urzędu, jest zobowiązany niezwłocznie zawiadomić właściwe organy oraz przedsięwziąć czynności wynikające ze stosownych w danym zakresie przepisów.

## **Rozdział 7**

### **Postanowienia przejściowe i końcowe**

**§ 35.** Agencja, zgodnie z art. 3 ust. 4 i 5 ustawy, współdziała z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi oraz innymi służbami i organami państwowymi, a w czasie wojny i stanu wojennego staje się częścią systemu obrony powietrznej kraju.



## UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 5 ust. 6 ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jest następcą prawnym Agencji Ruchu Lotniczego Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty lotnicze” – podmiotu, który świadczył usługi nadzoru i kontroli ruchu lotniczego.

Polska Agencja jest podmiotem, którego podstawowym obowiązkiem jest zapewnianie służb żeglugi powietrznej, zgodnie z nowym porządkiem prawnym wynikającym z unifikacji przepisów w europejskiej przestrzeni powietrznej. Wymaga on uporządkowania struktury organizacyjnej poprzez wyodrębnienie jej podstawowych obszarów działania w sposób zgodny z obowiązującą służby żeglugi powietrznej Wspólnoty Europejskiej metodologią EUROCONTROL polegającą na powiązaniu kosztów działalności z funkcjami operacyjnymi, badawczo-wdrożeniowymi, zarządzania bezpieczeństwem ruchu lotniczego i administrowani organizacją. Metodologia powyższa ujęta jest w rozporządzeniach unijnych wymienionych w art. 2 ust. 2 ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Zaproponowane poniżej zmiany w strukturze organizacyjnej, ujęte w rozdziale 2 Statutu, pozwolą na realizację zaleceń ujętych w dokumentach unijnych, w szczególności na:

- uporządkowanie struktury organizacyjnej byłej ARL poprzez wydzielenie jej 4 podstawowych obszarów działania ,w sposób zgodny z metodologią EUROCONTROL włącznie ze znaczącym uproszczeniem relacji PANSA z CRCO,
- zapewnienie prawidłowego oddziaływania na siebie poszczególnych struktur składowych PANSA, stwarzając tym samym przesłanki uzyskiwania wymiernych efektów ekonomicznych pozwalających na zagwarantowanie stałego rozwoju oraz zapewniających możliwość wprowadzania nowych projektów i rozwiązań technologicznych,
- zwiększenie efektywności pracy kadry menedżerskiej i pracowniczej oraz uzyskanie poprawy efektywności działań poszczególnych jednostek organizacyjnych PANSA,
- stworzenie struktur i powiązań organizacyjnych umożliwiających jednoznaczne określenie obszarów odpowiedzialności dla występujących w PANSA komórek organizacyjnych oraz stanowisk,
- dostosowanie występującego w ARL nazewnictwa poszczególnych jednostek organizacyjnych do nazewnictwa stosowanego w przedmiotowej branży na świecie, uzyskując równocześnie efekt lepszej identyfikacji poszczególnych obszarów funkcjonowania PANSA,
- usprawnienie koordynacji działań służb żeglugi powietrznej tj. służby ruchu lotniczego, służby zarządzania przestrzenią i przygotowania operacyjnego oraz służby technicznej,
- oddzielenie bieżącej eksploatacji urządzeń i systemów ATM/CNS od realizowanych zadań badawczo-rozwojowych,

- zintegrowanie zadań prowadzonych w zakresie szeroko rozumianej problematyki zarządzania bezpieczeństwem w sposób zgodny z wytycznymi ICAO, EUROCONTROL oraz zgodnie z najlepszymi w tym zakresie praktykami służb ruchu lotniczego na świecie,
- zwiększenie roli zarządzania strategicznego wobec bieżącego kierowania m.in. poprzez zmniejszenie liczby komórek organizacyjnych bezpośrednio podległych Dyrektorowi ARL,
- umożliwienie prowadzenia polityki personalnej zgodnej ze specyfiką służb wchodzących w skład państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym,
- umożliwienie sprawnej realizacji zadań w zakresie przygotowania i prowadzenia inwestycji uwzględniających specyfikę służb żeglugi powietrznej,
- kompleksowe prowadzenie spraw wynikających ze specyfiki funkcjonowania PANSA jako państwowego organu zapewniającego służby żeglugi powietrznej w świetle ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Zakres działania Agencji, o który mowa w Rozdziale 3 Statutu obejmuje uszczegółowienie zadań ujętych w ustawie PANSA.

Pozostałe rozdziały Statutu dotyczą regulacji niezbędnych do określenia funkcjonowania samodzielnego przedsiębiorstwa, tj. udzielania pełnomocnictw, zasad gospodarki finansowej i systemu kontroli wewnętrznej, zapisanych na podstawie ustawy PANSA i odrębnych przedmiotowych przepisów.

Projekt został stworzony na podstawie istniejących i funkcjonujących rozwiązań, z uwzględnieniem odrębności wynikających ze specyficznego charakteru Agencji jako podmiotu świadczącego zarówno usługi służby publicznej, jak i usługi ściśle komercyjne, która to specyfika została określona w ustawie.

Przedmiot projektowanych regulacji jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej.

Proponowane zmiany nie rodzą żadnych dodatkowych skutków ani obciążeń dla finansów publicznych Państwa – wszelkie powstające koszty poniesie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Nie mają one ponadto wpływu na rynek pracy, konkurencyjność wewnętrzną i zewnętrzną gospodarki, a także na rozwój regionalny.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie konkursu na stanowisko Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej**

Na podstawie art. 6 ust.8 ustawy z dnia ... o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr..., poz.....) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) zakres tematyczny konkursu na stanowisko Prezesa Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanego dalej „Prezesem”;
- 2) organizację i sposób przeprowadzania konkursu.

§ 2. Osoba kandydująca do objęcia stanowiska Prezesa Agencji Żeglugi Powietrznej, zwana dalej „kandydatem”, w trakcie procedury konkursowej powinna się wykazać wiedzą w zakresie następujących zagadnień objętych tematyką konkursu :

1) przepisy prawa międzynarodowego, w tym Unii Europejskiej, oraz przepisy prawa krajowego, dotyczące żeglugi powietrznej :

- a) umowy międzynarodowe,
- b) rozporządzenia Unii Europejskiej dotyczące Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, o których mowa w art. 3 ustawy oraz inne akty prawne Unii Europejskiej,
- c) przepisy międzynarodowe, o których w art.3 ust.4, a w szczególności w pkt 1i 3, ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006r. Nr 100 poz. 696, Nr 104, poz.708 i 711 i Nr 141, poz.1008), zwanej dalej „Prawem lotniczym”,
- d) przepisy Prawa lotniczego oraz innych ustaw związanych z żeglugą powietrzną;

2) organizacje lotnicze, a w szczególności Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Europejska Organizacja do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL);

- 3) zasady prawa konstytucyjnego Rzeczypospolitej Polskiej;
- 4) podstawy organizacji i funkcjonowania Unii Europejskiej;

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu ( Dz. U. Nr 131, poz. 923).

- 5) funkcjonowanie systemu ATM i infrastruktury CNS/ATM w Rzeczypospolitej Polskiej;
- 6) funkcjonowanie systemu CRCO;
- 7) systemy jakości, zarządzania i sprawowania nadzoru w zakresie żeglugi powietrznej;
- 8) terminologia (w języku angielskim) techniczna i operacyjna używana w lotnictwie cywilnym.

§ 3. 1. Konkurs na stanowisko Prezesa zarządza i przeprowadza minister właściwy do spraw transportu, zwany dalej „ministrem”.

2. Minister publikuje - w tym samym dniu - ogłoszenie o konkursie w Biuletynie Informacji Publicznej oraz w dzienniku o zasięgu ogólnopolskim.

§ 4. 1. Ogłoszenie o konkursie zawiera w szczególności:

- 1) określenie stanowiska, którego konkurs dotyczy;
- 2) informację o wymaganiach, które kandydat musi spełniać zgodnie z art. 6 ust.4 ustawy;
- 3) wskazanie kryteriów, jakie będą brane pod uwagę przy ocenie predyspozycji oraz umiejętności kandydata;
- 4) wykaz dokumentów lub oświadczeń potwierdzających spełnianie przez kandydata wymagań, o których mowa w pkt 2;
- 5) określenie tematu pracy pisemnej dotyczącej koncepcji funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej "pracą pisemną";
- 6) informacje o sposobie, terminie oraz miejscu składania dokumentów i oświadczeń, o których mowa w pkt 4, oraz pracy pisemnej, w tym o sposobie kodowania tej pracy;
- 7) informację o terminie rozpoczęcia konkursu.

2. Termin składania dokumentów i oświadczeń, o których mowa w ust. 1 pkt 4, oraz pracy pisemnej nie może być krótszy niż 14 dni od dnia opublikowania ogłoszenia o konkursie.

§ 5. 1. Po upływie terminu do składania dokumentów określonego w ogłoszeniu o konkursie minister publikuje niezwłocznie w Biuletynie Informacji Publicznej listę kandydatów, którzy spełniają wymagania formalne określone w tym ogłoszeniu. Lista zawiera imię i nazwisko kandydata oraz jego miejsce zamieszkania.

2. Minister kieruje do komisji dokumenty złożone przez kandydatów wskazanych na liście, o której mowa w ust.1.

§ 6. 1. Minister występuje do podmiotów, których przedstawiciele zgodnie z art.6 ust. 5 ustawy wchodzi w skład komisji, o wskazanie w wyznaczonym terminie osób, które mają być powołane w skład komisji.

2. Członkowie komisji wybierają ze swojego grona przewodniczącego komisji.

3. Członkowie komisji mogą wybrać ze swojego grona wiceprzewodniczącego komisji, który wykonuje zadania przewodniczącego komisji w razie jego nieobecności.

§ 7. 1. Komisja obraduje na posiedzeniach. Posiedzenia odbywają się w obecności pełnego składu komisji.

2. Pierwsze posiedzenie komisji, w nowym składzie, minister zwołuje nie później niż w terminie 14 dni od upływu terminu, o którym § 5 ust.1.

3. Z posiedzenia komisji jest sporządzany protokół, który podpisują członkowie komisji obecni na posiedzeniu.

§ 8. 1. Komisja podejmuje rozstrzygnięcia w drodze uzgodnienia w formie uchwały zawierającej uzasadnienie.

2. W przypadku gdy osiągnięcie uzgodnienia nie jest możliwe, przewodniczący komisji zarządza przeprowadzenie głosowania. Uchwały są podejmowane przez członków komisji zwykłą większością głosów, a w razie równej liczby głosów rozstrzyga głos przewodniczącego komisji.

3. Głosowanie, o którym mowa w ust. 2, jest imienne i odbywa się za pomocą kart do głosowania opatrzonych pieczęcią ministra.

**§ 9. 1.** Obligatoryjne kryteria oceny predyspozycji oraz umiejętności kandydata stanowią:

- 1) kompetencje intelektualne;
- 2) kompetencje kierownicze;
- 3) kompetencje społeczne;
- 4) kompetencje osobiste;
- 5) znajomość języka obcego.

2. Zakres kryteriów oceny, o których mowa w ust. 1, jest określony w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

3. Fakultatywne kryteria oceny predyspozycji oraz umiejętności kandydata stanowią:

- 1) umiejętność wystąpień publicznych;
- 2) umiejętność prowadzenia negocjacji.

4. Zakres kryteriów oceny, o których mowa w ust. 3, jest określony w załączniku nr 2 do rozporządzenia.

5. Przy wyborze kryteriów, o których mowa w ust. 3, bierze się pod uwagę:

- 1) zakres wykonywanych zadań;
- 2) zakres odpowiedzialności kierowniczej;
- 3) zakres uprawnień do podejmowania decyzji;
- 4) rodzaj i zakres kontaktów niezbędnych do wykonywania zadań;
- 5) liczbę podległych pracowników oraz zakres ich samodzielności.

**§ 10.** Przewodniczący komisji zawiadamia na piśmie, za potwierdzeniem odbioru, członków komisji i kandydatów o terminie i miejscu przeprowadzenia etapu konkursu - co najmniej na 14 dni przed rozpoczęciem odpowiedniego etapu konkursu.

**§ 11.** Konkurs składa się z następujących etapów:

- 1) etap pierwszy - ocena prac pisemnych oraz ocena spełnienia merytorycznych wymogów określonych w ogłoszeniu o konkursie;
- 2) etap drugi - ocena wiedzy oraz predyspozycji lub umiejętności kandydatów;
- 3) etap trzeci - rozmowa kwalifikacyjna.

**§ 12. 1.** Praca pisemna jest oceniana w sposób opisowy oraz w przyjętej przez komisję skali ocen.

2. Minister zapewnia, że do czasu ustalenia ocen wszystkich prac pisemnych nie będzie możliwe zidentyfikowanie kandydata.

3. Komisja, po dokonaniu oceny wszystkich prac pisemnych, rozkodowuje te prace.

**§ 13.** Komisja przeprowadza egzamin pisemny w celu dokonania oceny teoretycznej wiedzy kandydatów w dziedzinie żeglugi powietrznej.

**§ 14. 1.** Komisja występuje z wnioskiem do ministra o przeprowadzenie oceny kandydatów w zakresie wskazanych predyspozycji lub umiejętności.

2. Doboru narzędzi do przeprowadzenia oceny dokonuje minister.

3. Komisja może wskazać członka lub członków komisji do obserwowania przebiegu badania przez osobę upoważnioną przez ministra.

4. Ocena jest wyrażana w sposób punktowy lub opisowy.

5. Ocena, która ma być dokonana za pomocą testu psychologicznego, kwestionariusza psychologicznego lub zadania sprawdzającego umiejętności praktyczne, zastępuje się oceną dokonaną za pomocą tego samego narzędzia, jeżeli zgodnie z charakterystyką tego narzędzia poprzedni wynik jest aktualny.

6. Ocena, o której mowa w ust. 5, minister przekazuje komisji.

7. Z przebiegu badania sporządza się protokół.

**§ 15.** 1. Podczas rozmowy kwalifikacyjnej komisja w szczególności ocenia umiejętności kandydata dotyczące wykorzystania w praktyce jego wiedzy i doświadczenia zawodowego z zakresu zadań wykonywanych na stanowisku, którego konkurs dotyczy, oraz przeprowadza z kandydatem rozmowę na temat złożonej przez niego pracy pisemnej.

2. Ocenę rozmowy kwalifikacyjnej wyraża się w sposób opisowy oraz w przyjętej przez komisję skali ocen.

3. Przebieg rozmowy kwalifikacyjnej jest utrwalany za pomocą urządzenia rejestrującego obraz i dźwięk.

**§ 16.** Zawiadomienie o wyniku konkursu komisja przekazuje kandydatom na piśmie, w terminie 7 dni od dnia podjęcia uchwały o wyniku konkursu, za potwierdzeniem odbioru.

**§ 17.** 1. Dokumentację z przebiegu konkursu komisja przekazuje ministrowi w terminie 7 dni od dnia podjęcia uchwały o wyniku konkursu.

2. Dokumentacja, o której mowa w ust. 1, jest przechowywana przez organ sprawujący nadzór przez okres 5 lat od dnia jej otrzymania, a po upływie tego okresu jest przekazywana do właściwego archiwum państwowego.

**§ 18.** 1. Kandydatowi udostępnia się, w części dotyczącej jego indywidualnych wyników i ocen:

- 1) uchwały komisji wraz z ich uzasadnieniami;
- 2) protokoły posiedzeń komisji;
- 3) protokół, o którym mowa w § 14 ust. 7;
- 4) nagranie, o którym mowa w § 15 ust. 3.

2. Kandydatowi udostępnia się także dotyczące go zawiadomienia, o których mowa w § 10 i 16.

3. Dokumentację, o której mowa w ust. 1 i 2, udostępnia się do wglądu w siedzibie Ministerstwa Transportu.

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

**MINISTER TRANSPORTU**

Załącznik nr 1

**ZAKRESY KRYTERIÓW OCENY, O KTÓRYCH MOWA W § 9 UST. 2  
ROZPORZĄDZENIA**

Kryterium	Zakres kryterium oceny
1. Kompetencje intelektualne	Zdolności i umiejętności w zakresie przeprowadzania operacji umysłowych, wyrażające się przez: - planowanie strategiczne, tj. umiejętność określania generalnych kierunków działania, - myślenie twórcze, tj. umiejętność kreowania rozwiązań nieszablonowych, nowatorskich, - podejmowanie decyzji, tj. umiejętność dokonywania wyboru rozwiązania i podjęcie zobowiązującego do działania postanowienia.
2. Kompetencje kierownicze	Zdolności i umiejętności warunkujące uzyskiwanie sprawnego i efektywnego działania kierowanej jednostki, wyrażające się przez: - przywództwo, tj. umiejętność przekazywania własnej wizji, tak aby uzyskać skuteczne wsparcie dla jej realizacji, - planowanie i organizację, tj. określanie celów, ustalanie priorytetów działania i dobór optymalnych środków i metod ich realizacji, - zarządzanie zasobami, tj. odpowiednie do potrzeb rozmieszczenie i wykorzystywanie potencjału ludzkiego i zasobów materialnych.
3. Kompetencje społeczne	Predyspozycje i umiejętności związane z procesem efektywnego komunikowania się i wzajemnego oddziaływania, wyrażające się przez: - skuteczną komunikację, tj. umiejętność porozumiewania się w formie ustnej i pisemnej, - umiejętność radzenia sobie w sytuacjach trudnych, tj. umiejętność rozpoznania sytuacji, oceny ryzyka i podjęcia działań, w złożonych lub obciążonych pewnym ryzykiem okolicznościach, - asertywność, tj. umiejętność wyrażania własnych opinii bez naruszania praw innych.
4. Kompetencje osobiste	Predyspozycje, postawy i wartości warunkujące sposób reagowania na sytuacje i otoczenie, wyrażające się przez: - wytrwałość, tj. konsekwentne dążenie do realizacji wyznaczonych celów, - odporność na stres, tj. sposób reagowania w sytuacji presji lub zagrożenia, - otwartość, tj. pozytywny stosunek do zmian, nowych sytuacji i rozwiązań, gotowość do ich wprowadzania, - motywację do działania, tj. stosunek do obowiązków służbowych wynikający z przyjętej hierarchii potrzeb i wartości.

**ZAKRESY KRYTERIÓW OCENY, O KTÓRYCH MOWA W § 9 UST. 4  
ROZPORZĄDZENIA**

Kryterium	Zakres kryterium oceny
1. Umiejętność wystąpień publicznych	Poprawne, zrozumiałe i budzące zainteresowanie prezentowanie zagadnień i problemów, wyrażające się w formie: - wystąpienia przed kamera, - wystąpienia przed audytorium.
2. Umiejętność prowadzenia negocjacji	Wypracowywanie stanowiska akceptowanego przez zainteresowanych, dzięki: - otwartemu prezentowaniu swojego stanowiska, - dążeniu do zrozumienia stanowiska lub opinii innych osób, - stymulowaniu otwartych dyskusji na temat kwestii spornych, - szukaniu kompromisowych rozwiązań.



## UZASADNIENIE

Projekt stanowi akt wykonawczy do ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Celem regulacji jest przede wszystkim określenie zakresu tematycznego konkursu na Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz organizacji i sposobu przeprowadzenia tego konkursu.

Zakres tematyczny obejmuje nie tylko znajomość krajowych regulacji prawnych i praktyki związanej z kierowaniem jednostką organizacyjną świadcząca usługi żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej w czasie pokoju w stanach nadzwyczajnych, ale i międzynarodowych regulacji lotniczych. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej stanowi bowiem instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej zgodnie z prawem UE i innymi przepisami prawa międzynarodowego.

Regulacje w zakresie organizacji i sposobu przeprowadzenia konkursu wzorowane są na analogicznych regulacjach dotyczących konkursów na stanowiska prezesów innych państwowych agencji.

Projekt rozporządzenia dotyczy przede wszystkim zakresu działania Ministra Infrastruktury oraz Ministra Obrony Narodowej.

### OCENA SKUTKOW REGULACJI (OSR)

Regulacja zasadniczo nie wpłynie na rynek pracy, konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną, rozwój regionów.

Z uwagi na charakter aktu prawnego wejście w życie ww. rozporządzenia spowoduje tylko skutki budżetowe dla Ministra Transportu, który jest organizatorem konkursu.

Projekt zostanie poddany konsultacjom społecznym ze środowiskiem lotniczym.

**ROZPORZĄDZENIE  
RADY MINISTRÓW**

**z dnia**

**w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju**

Na podstawie art. 4 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 141, poz. 1008) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i sposób wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju.

§ 2. 1. Wykonywanie funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej polega na:

- 1) zapewnianiu bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej poprzez zapewnianie służb żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną i zarządzanie przepływem ruchu lotniczego;
- 2) ochronie granicy w przestrzeni powietrznej;
- 3) zapewnianiu służby poszukiwawczo-ratowniczej.

2. Funkcje, o których mowa w ust. 1 pkt 2-4, są wykonywane przez właściwe organy i w sposób określony w odrębnych przepisach.

§ 3. 1. Funkcje centralnego organu administracji rządowej w sprawach lotnictwa cywilnego wykonuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z zasadami zawartymi w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

2. Funkcje instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego wynikające z umacniania obronności państwa w czasie pokoju obejmują współpracę z właściwymi jednostkami organizacyjnymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie:

- 1) zapewnienia suwerenności i obrony polskiej przestrzeni powietrznej;
- 2) reagowania w sytuacjach kryzysowych.

3. Funkcje instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego wynikające ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej w czasie pokoju obejmują współpracę z właściwymi jednostkami organizacyjnymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w zakresie:

- 1) zarządzania przestrzenią powietrzną na poziomie strategicznym, taktycznym i przedtactycznym;
- 2) zarządzania przepływem ruchu lotniczego;
- 3) zapewniania służb ruchu lotniczego;
- 4) zapewniania służb poszukiwania i ratownictwa;
- 5) zapewniania służb informacji lotniczej;
- 6) szkolenia lotniczego;
- 7) wzajemnego zapewniania informacji meteorologicznej;
- 8) planowania, organizowania i wykonywania krajowych i międzynarodowych ćwiczeń i treningów;

- 9) wymiany informacji niezbędnych dla efektywnej rutynowej współpracy oraz współdziałania w sytuacjach szczególnych;
- 10) wspólnego użytkowania przestrzeni powietrznej przez ruch lotniczy ogólny i operacyjny;
- 11) realizacji zobowiązań wynikających z umów i traktatów międzynarodowych.

§ 4. Współpraca, której mowa w § 3, z właściwymi jednostkami organizacyjnymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej jest realizowana przez:

- 1) powołany na podstawie art. 121 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze wspólny cywilno-wojskowy organ doradczy odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej;
- 2) instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, a w szczególności przez jego następujące jednostki organizacyjne:
  - a) ośrodek zarządzania przestrzenią powietrzną,
  - b) centralny ośrodek zarządzania ruchem lotniczym,
  - c) ośrodki regionalne kontroli ruchu lotniczego,
  - d) ośrodki informacji powietrznej,
  - e) ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- 3) cywilne lotniskowe organy służby ruchu lotniczego.

§ 5. Współpraca, o której mowa w § 3, w części dotyczącej lotnictwa państwowego należy do:

- 1) Dowództwa Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 3) Centrum Operacji Powietrznych Sił Powietrznych;
- 4) wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego;
- 5) stanowisk kierowania lotami na poligonach lotniczych;
- 6) Dyżurnej Służby Operacyjnej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 7) organów dowodzenia lotnictwem podległym ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych.

§ 6. 1. Organizację współpracy i ustanowienie jej zasad poza zakresem zadań, o których mowa w § 3, mogą określać porozumienia zawierane pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego a Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. Porozumienia te podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Dowódcę Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

2. Porozumienia, o których mowa w ust. 1, mogą obejmować również zasady współpracy i wymiany informacji pomiędzy sąsiadującymi cywilnymi i wojskowymi organami służb ruchu lotniczego.

§ 7. Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i organa, o których mowa w § 4 i § 5, współpracują z uwzględnieniem potrzeb lotnictwa państwowego w celu:

- 1) zapewnienia lotnictwu państwowemu wykorzystania przestrzeni powietrznej dla realizacji zadań umacniania obronności oraz zachowania suwerenności i bezpieczeństwa państwa;
- 2) udostępniania informacji o ruchu lotniczym statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej;
- 3) zapewnienia szkolenia personelu latającego lotnictwa państwowego;

- 4) opracowania procedur służb ruchu lotniczego dla lotnisk lotnictwa państwowego;
- 5) zapewnienia służb ruchu lotniczego dla lotnictwa państwowego;
- 6) prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych;
- 7) zapewnienia służby informacji lotniczej;
- 8) zapewniania osłony meteorologicznej lotnictwu państwowemu w sposób określony w odrębnych przepisach.

§ 8. Z zachowaniem kompetencji właściwych ministrów, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego oraz jednostki organizacyjne wymienione w § 5 uzgadniają procedury operacyjne współpracy, o której mowa w § 3, dla podległych im jednostek.

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

**PREZES RADY MINISTRÓW**

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi delegację ustawową zawartą w art. 4 ust. 2 znowelizowanej ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 141, poz. 1008) o zapisy zawarte w ustawie o powołaniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr ..., poz. ...).

Obecne zmiany Prawa lotniczego mają głównie na celu dostosowanie go do przepisów międzynarodowych obowiązujących po przystąpieniu Polski do europejskiej unijnej wspólnoty państw jak i ich ujednoczenie, a także ułatwienie dostępu do polskiej przestrzeni powietrznej dla wszystkich użytkowników, bez dyskryminowania żadnego z nich, traktując ją jak wspólne narodowe dobro.

Na skutek wprowadzonych zmian i stosowania regulacji prawnych rekomendowanych przez międzynarodowe organizacje zapewnione zostanie uniknięcie konfliktów prawnych w stosunkach międzynarodowych we wspólnocie oraz ułatwiona zostanie realizacja koncepcji budowy wspólnego europejskiego nieba. Podkreślić jednakże należy, iż Rzeczpospolita Polska ma całkowite i wyłączne zwierzchnictwo w swojej przestrzeni powietrznej na czas pokoju i na czas stanów nadzwyczajnych, a także przysługuje jej prawo do wszystkich suwerennych decyzji i przedsięwzięć dotyczących umacniania obronności państwa, czemu służyć mają postanowienia niniejszego rozporządzenia.

Zapisy o organizacji i ustanowieniu zasad współpracy pomiędzy instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego a organami lotnictwa państwowego, o których mowa w § 6 ust.1, na zasadzie odrębnych porozumień zawieranych pomiędzy zarządzającymi instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego oraz Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego SZ RP z akceptacją przełożonych (odpowiednio Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Dowódcy Sił Powietrznych SZ RP), z pominięciem pozostałych dowódców i przełożonych mających w dyspozycji lotnictwo państwowe, ma na celu stanowienie jednolitości przepisów ruchu lotniczego w całym lotnictwie państwowym i dotyczy tylko ruchu lotniczego tego lotnictwa, a nie jego wykorzystania.

Niniejsze rozporządzenie wymienia i sankcjonuje trójdzielny podział zarządzania ruchem lotniczym w zakresie: zarządzania przestrzenią powietrzną, zarządzania przepływem ruchu lotniczego i zapewnienia służb ruchu lotniczego oraz określa funkcje obrony powietrznej państwa, funkcje zarządzania ruchem lotniczym, zapewnienia służby informacji lotniczej oraz zapewnienia służby meteorologicznej i koordynacji służb poszukiwawczo-ratowniczych. Spowoduje to osiągnięcie najbardziej wydajnego - w stosunku do aktualnych potrzeb - użytkowania przestrzeni powietrznej oraz unikanie (tam gdzie jest to możliwe) jej stałego wydzielenia, bowiem sztywne struktury i rezerwowanie przestrzeni powietrznej doprowadziły do jej nieracjonalnego użytkowania. Potrzebę udoskonalenia zarządzania przestrzenią powietrzną w Europie dostrzeżono w końcu lat osiemdziesiątych, kiedy postępujący wzrost liczby operacji statków powietrznych okazał się zbyt duży dla wydolności systemów służb ruchu lotniczego i powodował poważne opóźnienia. Podobne zjawisko ma miejsce w ostatnim okresie.

Kolejne zapisy rozporządzenia wskazują realizatorów koniecznej, w warunkach jednolitego systemu zarządzania ruchem lotniczym, współpracy. Zapis o współpracy instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z wymienionymi podmiotami umożliwia zaspokojenie potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, a także reagowanie w sytuacjach zagrożenia bezpieczeństwa przez kryzysy o różnym podłożu. Doświadczenie wydarzeń z dnia 11 września 2001 r. i późniejszych pokazuje, że niezbędna może stać się wymiana informacji radiolokacyjnej pomiędzy instytucjami

zapewniającymi służby ruchu lotniczego a systemem obrony powietrznej państwa. Dotychczasowy stan prawny nie w pełni na takie działania pozwalał, co powodowało, że właściwie nikt nie dysponował kompletną informacją konieczną do podejmowania decyzji, zwłaszcza w sytuacjach kryzysowych.

Podmioty, których dotyczy regulacja: Minister Transportu, Minister Obrony Narodowej, Minister Spraw wewnętrznych i Administracji, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz inne podmioty zapewniające służby żeglugi powietrznej.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

**Wpływ na budżet państwa** – regulacja nie ma wpływu na budżet państwa.

**Wpływ na rynek pracy** – regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

**Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki** – regulacja nie wpłynie na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki.

**Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**Konsultacje społeczne** – projekt konsultowany był ze środowiskiem lotniczym (Agencja Ruchu Lotniczego, PPL „Porty Lotnicze”). Uwagi zgłoszone podczas konsultacji społecznych zostały uwzględnione.

**ROZPORZĄDZENIE  
RADY MINISTRÓW**

**z dnia**

**w sprawie warunków i sposobu oraz trybu przekazywania Ministrowi Obrony  
Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej  
na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego**

Na podstawie art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Rozporządzenie określa warunki i sposób przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego.

2. W rozumieniu przepisów rozporządzenia:

- 1) czas wojny oznacza sytuację, w której toczą się działania wojenne;
- 2) stan wojenny jest sytuacją prawa wewnętrznego, jaką przewidują zapisy ustawy o stanie wojennym wymienionej w ust. 1;
- 3) stan wyjątkowy jest sytuacją prawa wewnętrznego, jaką przewidują zapisy ustawy o stanie wyjątkowym wymienionej w ust. 1;
- 4) zwierzchnictwo oznacza władzę sprawowaną samodzielnie.

§ 2. Z chwilą ogłoszenia stanu wyjątkowego na części lub całym terytorium państwa, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego stosują zasady przydzielania elementów przestrzeni powietrznej określone przez właściwe organa wojskowe dla tego rodzaju stanu nadzwyczajnego.

§ 3. Z chwilą ogłoszenia stanu wojennego i na czas wojny, funkcje zarządzania ruchem lotniczym są wykonywane przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, jako element wojskowego systemu kontroli przestrzeni powietrznej, podporządkowane Dowódcy Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

§ 4. Dowódca Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej może ograniczyć dostępność przestrzeni powietrznej dla lotnictwa cywilnego aż do całkowitego zakazu wykonywania lotów.

§ 5. 1. Szczegółowe procedury przejmowania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej w czasie stanów określonych w § 1, Dowódca Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w uzgodnieniu z Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego, określa w **planie kontroli przestrzeni powietrznej**.

2. Minister Obrony Narodowej w czasie wojny lub stanu wojennego, poprzez organy, których funkcje mu przekazano sprawuje kontrolę przestrzeni powietrznej według odrębnych przepisów z uwzględnieniem międzynarodowych zobowiązań.

§ 6. Współpraca instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego z wojskowymi służbami ruchu lotniczego i służbami systemu obrony powietrznej polega na:

- 1) wspólnych działaniach w ramach jednolitego systemu zarządzania ruchem lotniczym poprzez wykorzystanie w szczególności:
  - a) cywilno-wojskowego organu zarządzania przestrzenią powietrzną,
  - b) cywilno-wojskowego organu kontroli operacyjnego ruchu lotniczego;
- 2) wymianie informacji o sytuacji w polskiej przestrzeni powietrznej pomiędzy systemem obrony powietrznej a instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego;
- 3) kontroli przestrzegania ograniczeń w polskiej przestrzeni powietrznej wynikających z wprowadzenia stanu wyjątkowego, stanu wojennego oraz na czas wojny;
- 4) zapewnieniu koniecznej swobody działania w polskiej przestrzeni powietrznej dla statków powietrznych państwowych i wykonujących zadania lotnictwa państwowego;
- 5) udziale w zapewnieniu służb ruchu lotniczego w obszarach, w których wprowadzono struktury przestrzeni powietrznej inne niż stosowane w czasie pokoju;
- 6) szkoleniu personelu cywilno-wojskowego jednolitego systemu zarządzania ruchem lotniczym w zakresie trybu przejścia do kontroli przestrzeni powietrznej w czasie wojny, stanu wojennego i stanu wyjątkowego.

§ 7. Traci moc Rozporządzenie ministrów Infrastruktury i Obrony Narodowej z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie zasad oraz trybu przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego (Dz. U. Nr 122, poz. 1272).

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

**PREZES RADY MINISTRÓW**



## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi wypełnienie delegacji ustawowej zawartej w art. 4 ust. 3 *ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112, z późn. zm.)*.

Różnice w uregulowaniu prawnym minionym i obecnie obowiązującym są wynikiem potrzeby dostosowania prawa lotniczego do przepisów międzynarodowych po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej i powoływaniu nowych organów – instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, w instytucje zapewniające tylko służby ruchu lotniczego. Stosowanie regulacji rekomendowanych przez międzynarodowe organizacje pozwoli na uniknięcie kolizji prawnych w stosunkach międzynarodowych i ułatwi realizację koncepcji budowy jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej. Jednak w czasie stanów nadzwyczajnych Polska w swojej przestrzeni powietrznej musi zapewnić sobie suwerenną zwierzchność, a temu celowi służyć będą postanowienia niniejszego rozporządzenia.

Rozporządzenie z założenia podzielono na dwie części, z których pierwsza (§ 1-§ 5) dotyczy zasad i trybu przekazywania Ministrowi Obrony Narodowej funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej na czas wojny, stanu wojennego lub stanu wyjątkowego, a druga (§ 6) dotyczy zasad współpracy instytucji zapewniających służby ruchu z odpowiednimi służbami wojskowymi.

Część pierwsza rozporządzenia jest ściśle powiązana z projektem rozporządzenia wydawanego na podstawie art. 4 ust. 2 *ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze*. Część druga rozporządzenia uwzględnia obowiązujące przepisy (niżej wymienione) zgodnie, z którymi zasady współpracy instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z odpowiednimi służbami wojskowymi wynikają z faktu, iż instytucja ta jest przedsiębiorstwem zobowiązanym do organizowania zadań na rzecz obronności państwa, co rodzi określone konsekwencje. Są nimi m.in. określone w § 6 projektu wymogi udziału w zapewnieniu służb ruchu lotniczego w obszarach, w których wprowadzono struktury przestrzeni powietrznej inne niż stosowane w czasie pokoju oraz szkoleniu personelu cywilno-wojskowego jednolitego systemu zarządzania ruchem lotniczym w zakresie trybu przejścia do kontroli przestrzeni powietrznej w czasie wojny, stanu wojennego i stanu wyjątkowego. Jest rzeczą oczywistą, że utrzymanie w sprawności i gotowości do pełnego wykorzystania możliwości instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego będzie w możliwe tylko wtedy, gdy zachowa się ciągłość funkcjonowania personelu, nie dopuszczając do odejścia od swoich stanowisk wysoko kwalifikowanych i z odpowiednią praktyką specjalistów. Nie zachowanie tego warunku mogłoby nastąpić na skutek powołań na podstawie dotychczas posiadanych przez te osoby kart mobilizacyjnych.

Ze względu na długotrwały i skomplikowany proces szkolenia i przygotowania do samodzielnej pracy na stanowiskach w instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, a także wyjątkowe predyspozycje jakie należy posiadać, przyjmowani na te stanowiska są ludzie młodzi (limit wieku kandydata to maksimum 26 lat), a więc często przedpoborowi lub poborowi. Tak, więc aby poniesione na ich wyszkolenie i przygotowanie do zawodu nakłady nie były daremne oraz w celu zapewnienia sprawnego funkcjonowania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego ARL, należy zadbać o nadanie im przydziałów organizacyjno – mobilizacyjnych do jednostki zmilitaryzowanej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego.

Część druga rozporządzenia (§ 6) opiera się na następujących aktach prawnych:

- 1) ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców (Dz. U. Nr 122, poz.1320),
- 2) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 1 lutego 2002 r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym (Dz. U. Nr 13, poz.122),
- 3) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 21 maja 2002 r. w sprawie militaryzacji jednostek organizacyjnych wykonujących zadania na rzecz obronności lub bezpieczeństwa państwa (Dz. U. Nr 78, poz. 707),
- 4) rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 marca 1993 r. w sprawie nadawania przydziałów organizacyjno-mobilizacyjnych do jednostek przewidzianych do militaryzacji i jednostek zmilitaryzowanych oraz powoływania osób do odbycia ćwiczeń w jednostkach przewidzianych do militaryzacji (Dz. U. Nr 20, poz. 87),
- 5) ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony RP (tekst jednolity Dz. U. z 2002 r. Nr 21, poz. 205).

Projekt rozporządzenia dotyczy zakresu działania Ministra Infrastruktury, Ministra Obrony Narodowej oraz PPL – ARL.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

**Wpływ na budżet państwa** – regulacja nie ma wpływu na budżet państwa.

**Wpływ na rynek pracy** – regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

**Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki** – regulacja nie wpłynie na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki.

**Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**Konsultacje społeczne** – projekt konsultowany był ze środowiskiem lotniczym (Agencja Ruchu Lotniczego, PP „Porty lotnicze”). Uwagi zgłoszone podczas konsultacji społecznych zostaną uwzględnione.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU <sup>1)</sup>**

z dnia

**zmieniające rozporządzenie w sprawie powołania Komitetu Zarządzania  
Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania**

Na podstawie art. 121 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 141, poz. 1008) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie powołania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania (Dz. U. Nr 139, poz. 1330) wprowadza się następujące zmiany:

1) § 2 otrzymuje brzmienie:

„§ 2. W zakresie, o którym mowa w §1, Komitet wyraża opinie i przedstawia propozycje odpowiednio ministrowi właściwemu do spraw transportu, Ministrowi Obrony Narodowej oraz ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych, a w szczególności w zakresie:

- 1) opiniuje:
  - a) projekty aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego i państwowego,
  - b) procedury użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej,
  - c) priorytety alokacji przestrzeni powietrznej,
  - d) zasady międzynarodowej harmonizacji działań w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną,
  - e) propozycje zmian w strukturze przestrzeni powietrznej w zakresie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące;

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu ( Dz. U. Nr 131, poz. 923).

2) dokonuje corocznej oceny:

a) krajowych struktur przestrzeni powietrznej i sieci tras, mającej na celu planowanie elastycznych struktur przestrzeni powietrznej i dotyczących ich procedur,

b) przeglądu procedur dotyczących przestrzeni powietrznej oraz funkcjonowania elastycznego użytkownika przestrzeni powietrznej;

3) współpracuje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i właściwymi ministrami przy opracowywaniu i realizacji strategii zarządzania przestrzenią powietrzną;

4) ustanawia mechanizmy konsultacji pomiędzy osobami lub organizacjami oraz wszystkimi stosownymi partnerami organizacjami w celu zapewnienia należytego spełniania wymagań użytkowników przestrzeni powietrznej.”;

2) § 3 ust. 1 pkt 1 otrzymuje brzmienie:

„1) ministra właściwego do spraw transportu – przewodniczący – Dyrektor Departamentu Transportu Lotniczego MT;”;

3) § 3 ust. 1 pkt 3 otrzymuje nowe brzmienie:

„3) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – sekretarz;”;

4) Dodaje się § 4 w brzmieniu:

„§ 4. Za zadania wykonywane przez Komitet przedstawiciele, o których mowa w §3 ust.1, otrzymują wynagrodzenie ustalone decyzją ministra właściwego do spraw transportu.”.

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

**MINISTER TRANSPORTU**

**W porozumieniu:**

**MINISTER  
OBRONY NARODOWEJ**

**MINISTER  
SPRAW WEWNĘTRZNYCH  
I ADMINISTRACJI**

## UZASADNIENIE

W związku ze zmianami przepisów międzynarodowych i krajowych powstała konieczność zweryfikowania dotychczasowego funkcjonowania i zakresu działania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną. Przeprowadzono analizę *rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie powołania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania (Dz. U. Nr 139, poz. 1330)* w aspekcie później zaprojektowanych i opublikowanych międzynarodowych i krajowych powszechnie obowiązujących aktów prawnych, w szczególności:

1. *Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2150/2005 z dnia 25 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej;*
2. *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793);*
3. *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1794);*
4. *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie 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, z późn. zm.).*

Wynikiem powyższej analizy jest propozycja nowelizacji następujących zapisów *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie powołania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania (Dz. U. Nr 139, poz. 1330)*:

1. Dotychczasowe brzmienie § 2 pkt 1 ppkt e: „propozycje zmian w strukturze przestrzeni powietrznej i jej klasyfikację;” zmienić na: „propozycje zmian w strukturze przestrzeni powietrznej w zakresie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące;”.

Uzasadnienie: Zgodnie z ww. rozporządzeniami MI **tylko** propozycje zmian w zakresie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące przedstawiane są ministrowi właściwemu ds. transportu do akceptacji i stąd w drodze legislacyjnej (przed podpisem ministra) **powinny te zmiany zostać zaopiniowane przez KZPP, jako organ doradczy ministra.** Pozostałe propozycje zmian w strukturze przestrzeni powietrznej, w tym również klasyfikacja przestrzeni powietrznej, są zatwierdzane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na mocy postanowień *Rozporządzenia Ministra*

*Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej ....*

2. Uchylić pkt 3 w § 2 o brzmieniu: „wnioskuje wprowadzenie przez ministra właściwego do spraw transportu ograniczeń w dostępności przestrzeni powietrznej;”.

Uzasadnienie: Procedury wprowadzenia ograniczeń w dostępności przestrzeni powietrznej zapisane szczegółowo w przytoczonych na wstępie krajowych aktach prawnych nie przewidują odrębnego wnioskowania przez KZPP.

Stąd pozostawienie zapisu w dotychczasowym brzmieniu, niezgodne z ustalonym porządkiem prawnym, może sugerować, że tak KZPP jako podmiot prawny jak i każdy obywatel jako podmiot fizyczny może składać wnioski do ministra o spełnienie określonych życzeń będących w jego jurysdykcji.

3. Uchylić pkt 4 w § 2 o brzmieniu: „doradza w zakresie koordynacji międzynarodowych przedsięwzięć lotniczych, które wymagają wydzielania przestrzeni powietrznej;”.

Uzasadnienie: Zgodnie z przytoczonymi przepisami - wydzielanie przestrzeni powietrznej **w czasie pokoju** realizowane jest w relacjach: wnioskodawca, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym, Urząd Lotnictwa Cywilnego i ewentualnie podmiot zarządzający wydzielaną przestrzenią. Zatem KZPP nie może doradzać ministrowi w przedmiotowej sprawie skoro powierzył (swoimi rozporządzeniami) tą sprawę do wykonywania podległym lub nadzorowanym organom.

4. Zmienić dotychczasowe brzmienie pkt 5 w § 2: „współpracuje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz właściwymi ministerstwami przy opracowywaniu i realizacji **strategii zarządzania ruchem lotniczym.**” na następujące: „współpracuje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz właściwymi ministerstwami przy opracowywaniu i realizacji **strategii zarządzania przestrzenią powietrzną.**”.

Uzasadnienie: Powierzenie KZPP obowiązku współpracy w zakresie zarządzania ruchem lotniczym wykracza poza delegację art. 121 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 oraz Nr 141, poz. 1008). Wynika ona prawdopodobnie z przeoczenia legislacyjnego, nie wspartego opinią merytoryczną w okresie projektowania wielu aktów wykonawczych do powyższej ustawy.

5. Chcąc zachować zgodność zapisów prawa unijnego z krajowym proponuje się zastąpić dotychczasowe brzmienia ppkt a i b pkt 2 w § 2 *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie powołania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania* przedmiotowego rozporządzenia na zapisy ppkt f i m ust. 1 Artykułu 4 *Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2150/2005 z dnia 25 grudnia 2005 r. ustanawiającego wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej*, odpowiednio.

Ww. zapisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury mają brzmienie:

„2) dokonuje corocznej oceny:

- a) struktury przestrzeni powietrznej,
- b) stosowanych procedur i efektywności w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym;”.

natomiast w rozporządzeniu unijnym:

„f) ocena krajowych struktur przestrzeni powietrznej sieci tras, mająca na celu planowanie elastycznych struktury przestrzeni powietrznej i dotyczących jej procedur; .....

m) ocena i przegląd procedur dotyczących przestrzeni powietrznej oraz funkcjonowania elastycznego użytkownika przestrzeni powietrznej;”.

6. Ponadto, mając na uwadze charakter nadrzędności i interoperacyjności w problemach zarządzania przestrzenią powietrzną na poziomie rządowym, celem jest nadanie KZPP cech arbitralności w stosunku do wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Biorąc pod uwagę powyższe proponuje się dopisanie do § 2 przedmiotowego rozporządzenia o powołaniu KZPP kolejnego punktu o następującym brzmieniu:

„ustanowienie mechanizmów konsultacji pomiędzy osobami lub organizacjami oraz wszystkimi stosownymi partnerami i organizacjami w celu zapewnienia należytego spełniania wymagań użytkowników przestrzeni powietrznej;”.

Zapis powyższy zgodny jest z *Rozdziałem 4* ust. 1 pkt 1 *Rozporządzenia Komisji (WE) Nr 2150/2005*.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

**Wpływ na budżet państwa** – budżet państwa obciążony będzie wynagrodzeniami członków Komitetu w wysokości wskazanej przez ministra właściwego do spraw transportu.

**Wpływ na rynek pracy** – regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

**Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki** – regulacja nie wpłynie na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki.

**Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja wpłynie korzystnie na sytuację i rozwój regionalny.

**Konsultacje społeczne** – projekt konsultowany będzie ze środowiskiem lotniczym (Agencja Ruchu Lotniczego PP „Porty lotnicze”, Aeroklub Polski, przedsiębiorstwa i stowarzyszenia lotnicze). Uwagi zgłoszone podczas konsultacji społecznych zostaną uwzględnione.

**Rozporządzenie  
Ministra Transportu<sup>1)</sup>  
z dnia**

**w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi  
powietrznej i jej podziału oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z  
polskiej przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników**

Na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

**§ 1.** 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. Przepisy rozporządzenia stosuje się do Rejonu Informacji Powietrznej FIR Warszawa.

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 zakreślonego 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.** Użyte w rozporządzeniu skróty i określenia oznaczają:

- 1) ACC (Area Control Centre) - ośrodek kontroli obszaru;
- 2) AFIS (Aerodrome Flight Information Service) - lotniskową służbę informacji powietrznej;



- 3) AIP (Aeronautical Information Publication) - Zbiór Informacji Lotniczych;
- 4) AMC Polska (Airspace Management Cell) - Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Agencji Ruchu Lotniczego;
- 5) APP (Approach Control Office) - ośrodek kontroli zbliżania;
- 6) ARL - Agencję Ruchu Lotniczego - państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym;
- 7) ASM (Airspace Management) - zarządzanie przestrzenią powietrzną;
- 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;
- 11) ATZ (Aerodrome Traffic Zone) - strefę ruchu lotniskowego;
- 12) ATS (Air Traffic Services) - służby ruchu lotniczego związane z zapewnieniem służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej i służby alarmowej;
- 13) AUP (Airspace Use Plan) - plan użytkowania przestrzeni powietrznej;
- 14) CBA (Cross-Border Area) - rejon lotów po obu stronach granicy państwa będący rejonem czasowo wydzielonym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne;
- 15) CEU (Central Executive Unit) - Centralny Organ Wykonawczy wykonujący funkcje zarządzania przepływem ruchu lotniczego (ATFM);
- 16) CDR (Conditional Route) - warunkową drogę lotniczą, która może być zaplanowana i użytkowana 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 lub TRA;
- 17) CDR1 - warunkową drogę lotniczą kategorii pierwszej możliwą do planowania stałego i dostępną w okresach podanych w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP);
- 18) CDR2 - warunkową drogę lotniczą kategorii drugiej możliwą do planowania w okresach podanych w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP);
- 19) CDR3 - warunkową drogę lotniczą kategorii trzeciej, niemożliwą do planowania, która może być użytkowana tylko według instrukcji organów kontroli ruchu lotniczego;
- 20) CTA (Control Area) - obszar kontrolowany;
- 21) CTR (Control Zone) - strefę kontrolowaną lotniska;
- 22) D (Danger Area) - strefę niebezpieczną;
- 23) FIR (Flight Information Region) - rejon informacji powietrznej stanowiący przestrzeń powietrzną o określonych wymiarach, w obrębie której zapewniana jest służba informacji powietrznej i służba alarmowa;
- 24) FIS (Flight Information Service) - służbę informacji powietrznej;
- 25) MAPP (Military APP) - ośrodek kontroli zbliżania lotniska wojskowego;
- 26) MATZ (Military ATZ) - wojskową strefę ruchu lotniskowego;
- 27) MCTR (Military CTR) - strefę kontrolowaną lotniska wojskowego;
- 28) MRT (Military Route) - stałą trasę lotnictwa wojskowego;
- 29) MTMA (Military TMA) - rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych;
- 30) MTWR (Military TWR) - wieżę kontroli lotniska wojskowego;
- 31) NOTAM (Notice to Airmen) - wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informację 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;

- 32) R (Restricted Area) - strefę o ograniczonym ruchu lotniczym;
- 33) P (Prohibited Area) - strefę zakazaną;
- 34) RCC (Rescue Coordination Centre) - Ośrodek Koordynacji Ratownictwa;
- 35) RQA (Airspace Request Message) - depezę zamawiającą przestrzeń powietrzną;
- 36) SRZ (Special Rules Zone) - strefę specjalną;
- 37) TFR (TSA or TRA Feeding Route) - trasy lotnicze umożliwiające lot do strefy czasowo wydzielonej (TSA) lub strefy czasowo rezerwowanej (TRA) oraz przelot między strefą czasowo wydzieloną (TSA) lub strefą czasowo rezerwowaną (TRA);
- 38) TMA (Terminal Control Area) - rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk;
- 39) TSA (Temporary Segregated Area - strefę czasowo wydzieloną;
- 40) TRA (Temporary Reserved Area) - strefę czasowo rezerwowaną;
- 41) TWR (Aerodrome Control Tower) - wieżę kontroli lotniska;
- 42) UTC (Coordinated Universal Time) - uniwersalny czas skoordynowany;
- 43) UUP (Updated Airspace Use Plan) - zaktualizowany plan użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP) będący depezą zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM) o statusie NOTAM, wydawaną przez Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną Agencji Ruchu Lotniczego (AMC Polska) w dniu operacji w celu aktualizacji informacji zawartych w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP);
- 44) Prezes ULC - Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 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.

## **Rozdział 2**

### **Przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej**

**§ 3. 1.** W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej i stanowiącej część przestrzeni, w której wszystkim statkom powietrznym zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego, zgodnie z klasyfikacją ICAO, wchodzi:

- 1) obszar kontrolowany (CTA) obejmujący:
  - a) rejon kontrolowany lotnisk lub węzłów lotnisk (TMA) oraz rejon kontrolowany lotnisk wojskowych lub węzłów lotnisk wojskowych (MTMA) - ustanowione zwykle u zbiegu dróg lotniczych, w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk (węzła lotnisk),
  - b) sieć stałych dróg lotniczych (AWY),
  - c) warunkowe drogi lotnicze (CDR),
  - d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od poziomu FL 095 do poziomu FL 460, z zastrzeżeniem § 4 pkt 2;
- 2) strefy kontrolowane lotnisk (CTR) oraz strefy kontrolowane lotnisk wojskowych (MCTR) - umożliwiające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;

3) strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA) oraz rejon lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) - dla których w czasie działań lotniczych jest zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego.

2. Warunkowa droga lotnicza (CDR) może być ustanowiona w jednej lub więcej spośród następujących kategorii:

- 1) kategoria pierwsza (CDR 1);
- 2) kategoria druga (CDR 2);
- 3) kategoria trzecia (CDR 3);
- 4) innych, ustalonych przez Prezesa ULC.

3. Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych przydziela Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego.

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

5. Planowanie i ustalanie stałych i warunkowych dróg lotniczych prowadzi się w ramach skoordynowanej współpracy ogólnoeuropejskiej struktury dróg.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. Strukturę przestrzeni kontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w AIP Polska.

**§ 4.** 1. W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:

- 1) część przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej, inna niż określona w § 3 ust. 1, w tym ATZ i MATZ stanowiące przestrzeń powietrzną nad lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych - dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;
- 2) strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA) oraz rejon lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) - dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej.

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 przestrzeni powietrznej FIR Warszawa wydziela się strefy o ograniczonym ruchu lotniczym (R) i strefy zakazane (P).

**§ 6.** 1. Przestrzeń powietrzną FIR Warszawa klasyfikuje się odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej, zgodnie z przepisami ICAO.

2. Klasyfikacja przestrzeni powietrznej jest dokonywana przez Ośrodek Planowania Strategicznego Agencji Ruchu Lotniczego i podlega zatwierdzeniu przez Prezesa ULC.

§ 7. 1. Strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA) i rejony lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) ustanawia się:

- 1) dla zaspokojenia potrzeb operacyjnych lotów statków powietrznych, wynikających z realizacji prac badawczo-rozwojowych, lotów treningowych lub próbnych, ze względu na bezpieczeństwo tych statków i innych uczestników ruchu lotniczego;
- 2) dla działań prowadzonych w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń, podczas których manewry statku powietrznego nie dadzą się przewidzieć, są wrażliwe na zakłócenia zewnętrzne lub trudne do zmiany, bez ujemnego wpływu na wykonanie zadania.

2. Dla cywilnych i wojskowych działań AMC Polska może zarządzić okresowe wydzielenie przestrzeni powietrznej w celu efektywnego wykorzystania przestrzeni powietrznej.

3. W celu efektywnego wykorzystania stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA) oraz rejonów lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) strefy te mogą być podzielone na mniejsze części (segmenty).

4. Rejony lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) są przydzielane poszczególnym użytkownikom przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadami określonymi w porozumieniach międzynarodowych.

5. Trasy TFR są ustanawiane w celu segregacji przestrzeni powietrznej w przypadku braku możliwości zapewnienia służb ruchu lotniczego podczas lotu do stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA) lub rejonów lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) i przelotu między tymi strefami i rejonami.

6. W trasach TFR zabrania się wykonywania zadań innych niż wymienione w ust. 5.

7. Strefy czasowo wydzielone (TSA), strefy czasowo rezerwowane (TRA), rejony 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.

8. Przestrzeni powietrznej w strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA) oraz rejonach lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) nadaje się klasy odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej lub niekontrolowanej albo pozostaje ona niesklasyfikowana.

9. Za bezpieczeństwo ruchu lotniczego w strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA) i rejonach lotów po obu stronach granicy państwa (CBA), w których nie są zapewniane służby ruchu lotniczego, oraz w trasach TFR odpowiada organizator lotów.

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

11. 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."

12. Informacje o strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA), rejonach lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) i trasach TFR publikuje się w AIP Polska.

§ 8. 1. Strefy specjalne (SRZ) i strefy ruchu lotniskowego lotnisk wojskowych (MATZ), dla których nie określono klasy przestrzeni, obejmują część polskiej przestrzeni powietrznej nad lotniskiem i przylegającym terenem, niezbędną do wykonywania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych.

2. W strefach, o których mowa w ust. 1, nie zapewnia się służb ruchu lotniczego.

**§ 9.** 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.

2. W trasach, o których mowa w ust. 1, nie zapewnia się służb ruchu lotniczego.

**§ 10.** 1. AMC Polska powiadamia właściwe organy zainteresowanych państw o planowanym użytkowaniu przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa.

2. Nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa w przypadkach określonych w § 7 ust. 1 wyznacza się strefy niebezpieczne (D).

### **Rozdział 3**

#### **Warunki i sposób korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej**

**§ 11.** Użytkowanie przestrzeni powietrznej FIR Warszawa odbywa się zgodnie z priorytetami ustalonymi przez Prezesa ULC po zasięgnięciu opinii Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną.

**§ 12.** 1. Loty statków powietrznych, z wyjątkiem lotów bojowych wojskowych statków powietrznych wykonujących zadania przechwycenia statku powietrznego niestosującego się do poleceń organów służby ruchu lotniczego lub przekraczającego granice Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia, mogą być wykonywane wyłącznie na podstawie planów lotu ICAO lub zamówień w formie depechy zamawiającej przestrzeń (RQA), o których mowa w § 15 ust. 5, zatwierdzonych przez AMC Polska.

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.

3. Użytkowanie przestrzeni kontrolowanej może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby kontroli ruchu lotniczego.

4. Użytkowanie stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA), rejonów lotów po obu stronach granicy (CBA), stref niebezpiecznych (D), stałych tras lotnictwa wojskowego (MRT) oraz tras TFR może nastąpić jedynie po uzyskaniu zezwolenia AMC Polska.

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.

**§ 13.** 1. W polskiej przestrzeni powietrznej nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi wyznacza się strefy niebezpieczne (D).

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

3. Wykonywanie zadań w strefach, o których mowa w ust. 2, odbywa się na zasadach określonych przez Ministra Obrony Narodowej.

4. Dyżurna służba operacyjna rodzajów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej:

- 1) składa do AMC Polska w każdy piątek tygodniowy plan użytkowania stref niebezpiecznych (D) wyznaczonych nad poligonami zawierający w szczególności:
  - a) nazwę jednostki planującej,
  - b) numer strefy niebezpiecznej (D),
  - c) datę i planowany czas rozpoczęcia aktywności,
  - d) datę i planowany czas zakończenia aktywności,
  - e) górną granicę planowanej aktywności strefy niebezpiecznej (D) wyrażoną w metrach nad poziomem morza zawierającą bezpieczną wysokość nad górną granicą strzelań lub bombardowań,
  - f) nazwę użytkownika strefy niebezpiecznej (D),
  - g) numer telefonu do jednostki kierującej działaniami w strefie niebezpiecznej (D);
- 2) uaktualnia plan, o którym mowa w pkt 1, do godziny 11<sup>00</sup> UTC tylko w dni robocze, co najmniej w przeddzień użytkowania stref niebezpiecznych (D); plan może być uaktualniany tylko w dni robocze;
- 3) niezwłocznie powiadamia AMC Polska o rezygnacji z aktywności w poszczególnych strefach niebezpiecznych (D) oraz o zakończeniu użytkowania tych stref.

5. Po opublikowaniu danych o aktywności stref niebezpiecznych (D) w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP) lub w zaktualizowanym planie użytkowania przestrzeni powietrznej (UUP) oraz NOTAM uważa się je za aktywne w terminach i w granicach określonych w tych publikacjach.

6. Loty statków powietrznych innych niż wykonujące zadania w strefach niebezpiecznych (D) na wysokościach od poziomu terenu (morza) do wysokości określonej przez AMC Polska w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (AUP) lub w zaktualizowanym planie użytkowania przestrzeni powietrznej (UUP) oraz NOTAM są zabronione w czasie aktywności tych stref.

**§ 14.** Zasady użytkowania stref, o których mowa w § 5, określają przepisy w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące oraz w sprawie wprowadzenia zakazów lub ograniczeń lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące.

**§ 15. 1.** Podejmowanie działań w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska do wyłącznego korzystania przez konkretnego użytkownika w określonym czasie.

2. Podejmowanie działań w strefach czasowo rezerwowanych (TRA) lub segmentach tych stref wymaga rezerwacji przestrzeni powietrznej w AMC Polska. Przez strefę czasowo rezerwowaną (TRA) lub jej segmenty dopuszcza się przelot innego statku powietrznego, niebiorącego udziału w działaniach, dla których zarezerwowano strefę, po uzyskaniu zezwolenia właściwego organu służby ruchu lotniczego lub właściwego organu wojskowego.

3. Za bezpieczeństwo lotów wykonywanych w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) i w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) wyznaczanych w formie stref niebezpiecznych (D) odpowiada właściwy organ służby ruchu lotniczego w przypadku, gdy statkom powietrznym wykonującym loty wewnątrz tych stref możliwe jest zapewnienie służb ruchu lotniczego.

4. Za bezpieczeństwo i dowodzenie lotami wykonywanymi w strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA), trasach TFR i w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) oraz stałych trasach lotnictwa wojskowego (MRT) odpowiada organizator szkolenia lotniczego lub właściwe terytorialnie stanowisko dowodzenia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym punkty naprowadzania i

dowodzenia w przypadku, gdy statkom powietrznym wykonującym loty wewnątrz tych stref nie jest możliwe zapewnienie służb ruchu lotniczego.

5. Warunkiem udzielenia zezwolenia na wykorzystanie stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA), tras TFR i stref czasowo wydzielonych (TSA) lub stref czasowo rezerwowanych (TRA) wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) lub poszczególnych ich segmentów oraz stałych tras lotnictwa wojskowego (MRT) jest złożenie do AMC Polska zamówień w formie depechy zamawiającej przestrzeń (RQA), nie później niż do godziny 10<sup>00</sup> UTC na dzień przed planową aktywnością, zawierających w szczególności:

- 1) nazwę jednostki zamawiającej;
- 2) datę i planowany czas rozpoczęcia aktywności;
- 3) datę i planowany czas zakończenia aktywności;
- 4) nazwę i numer zamawianej strefy, jej segmentu, trasy TFR lub stałej trasy lotnictwa wojskowego (MRT);
- 5) przedział wysokości;
- 6) numer telefonu do jednostki kierującej działaniami w strefie, w której nie będą zapewniane służby ruchu lotniczego;
- 7) dodatkowe informacje, takie jak: liczba i typ statków powietrznych oraz rodzaj aktywności.

6. Zamówienia, o których mowa w ust. 5, mogą być przedstawiane jako wnioski o udostępnienie bloku przestrzeni powietrznej obejmującego więcej niż jeden segment w strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) albo więcej niż jednej wysokości potrzebnej przez określony czas z możliwością przesunięcia czasu użytkowania przestrzeni i poziomu lotu.

7. Wykorzystanie stref czasowo wydzielonych (TSA) lub stref czasowo rezerwowanych (TRA) może być zróżnicowane pod względem czasowym i wysokościowym w poszczególnych segmentach tej samej strefy czasowo wydzielonej (TSA) lub strefy czasowo rezerwowanej (TRA).

8. Aktywność w strefach czasowo wydzielonych (TSA), strefach czasowo rezerwowanych (TRA), trasach TFR i strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) wyznaczonych w formie stref niebezpiecznych (D) powinna być planowana tylko na czas niezbędny dostosowany do rodzaju działań. Po ich zakończeniu dany element uważa się za nieistniejący aż do następnego okresu aktywności.

9. Dla uniknięcia blokowania przestrzeni powietrznej jej użytkownicy przy zamawianiu stref czasowo wydzielonych (TSA) lub stref czasowo rezerwowanych (TRA) powinni uwzględnić segmenty tych stref, stosując przy tym różne przedziały wysokości dostosowane do rodzaju prowadzonych w nich działań.

10. Lot do stref czasowo wydzielonych (TSA) lub stref czasowo rezerwowanych (TRA) i przelot między dowolnie wybranymi, zaplanowanymi strefami czasowo wydzielonymi (TSA) lub strefami czasowo rezerwowanymi (TRA) oraz lot powrotny, poza trasami TFR, wymaga uzyskania zezwolenia właściwego terytorialnie organu służby ruchu lotniczego.

11. Lot w trasie TFR może odbywać się jedynie na stałej wysokości, określonej przez właściwy organ zarządzania ruchem lotniczym.

12. Loty w poszczególnych strefach czasowo wydzielonych (TSA) lub strefach czasowo rezerwowanych (TRA) powinny być rozpoczęte w ciągu 30 minut od planowanej godziny ich rozpoczęcia. W przypadku przekroczenia tego limitu wymagane jest ponowne uzyskanie zezwolenia od AMC Polska.

13. Loty w strefach TSA lub TRA w przypadku jednoczesnego korzystania z różnych segmentów jednej strefy czasowo wydzielonej (TSA) lub czasowo rezerwowanej (TRA) przez dwóch różnych użytkowników, niewykonujących wspólnego zadania, bez pełnego pokrycia radiolokacyjnego umożliwiające stosowanie wymaganych separacji radarowych,

mogą odbywać się jedynie z zachowaniem obowiązujących separacji wysokościowych, odległościowych lub czasowych, określonych przez AMC Polska.

**§ 16. 1.** Użytkownicy przestrzeni powietrznej planujący korzystanie ze stref czasowo wydzielonych (TSA), stref czasowo rezerwowanych (TRA), rejonów lotów po obu stronach granicy państwa (CBA) i stref niebezpiecznych (D) mogą prowadzić negocjacje z AMC Polska w celu przydziału przestrzeni powietrznej.

2. Planujący wykorzystanie przestrzeni powietrznej obowiązany jest do:

- 1) przedłożenia do AMC Polska, na dzień przed proponowanym działaniem, zamówień o przydział i użytkowanie przestrzeni powietrznej;
- 2) użytkowania, w dniu prowadzenia działań, przestrzeni powietrznej zgodnie z przydziałem przestrzeni ujętym w AUP lub UUP;
- 3) zgłaszania, w dniu prowadzenia działań, do AMC Polska przerw w użytkowaniu przydzielonej przestrzeni powietrznej wynoszących co najmniej 1 godzinę;
- 4) bieżącego odwoływania niewykorzystywanej przestrzeni powietrznej w dniu prowadzenia działań.

## **Rozdział 4**

### **Warunki i sposób korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem**

**§ 17. 1.** Wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej FIR Warszawa, zarówno w ruchu krajowym, jak i międzynarodowym w lotach wykonywanych zgodnie z VFR i IFR obowiązują procedury zgłaszania statusu lotu statku powietrznego publikowane przez ARL w AIP Polska.

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

**§ 18.** 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.

**§ 19. 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 powietrznego może otrzymać status ATFMEXEMPTAPPROVED od uprawnionego w tych sprawach organu służby ruchu lotniczego po zgłoszeniu w miarę możliwości na trzy godziny przed lotem.

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

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



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

**§ 22.** 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 poddawany reanimacji, co wymaga wyłączenia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może uzyskać status ATFMEXEMPTAPPROVED od uprawnionego w tych sprawach organu służby ruchu lotniczego, po zgłoszeniu w miarę możliwości na trzy godziny przed lotem.

**§ 23.** 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.

**§ 24.** Statki powietrzne wykonujące lot o statusie HEAD, EMER i SAR są wyłączane z ograniczeń ATFM automatycznie.

**§ 25.** W przypadkach, o których mowa w § 21e-21g, ARL o wydaniu zezwolenia na stosowanie statusu ATFMEXEMPTAPPROVED niezwłocznie informuje Dyżurną Służbę Operacyjną Centrum Operacji Powietrznych.

**§ 26.** 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.

## **Rozdział 5**

### **Przepisy końcowe**

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

MINISTER TRANSPORTU

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

## UZASADNIENIE

### 1. CEL REGULACJI

Niniejsze rozporządzenie wypełnia delegację art. 121 ust. 5 pkt 1 i 2 – ustawy Prawo lotnicze w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej i jej podziału oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników.

Projekt ten został opracowany przy uwzględnieniu:

- a) obowiązujących przepisów ICAO, m.in. Konwencji Chicagowskiej, Aneksu 2 i 11, Doc. 4444, *ICAO ATS Planning Manual*, Doc. 9426,
- b) koncepcji i zaleceń przyjętych do realizacji przez państwa zrzeszone w ECAC:
  - *The Flexible Use of Airspace Concept*,
  - *Airspace Management Handbook*,
  - *ECAC Airspace Strategy*,
  - *European Air Traffic Control Harmonisation and Integration Programme*,
  - *European Convergence and Implementation Plan*,
  - *Transition Plan for the Implementation of the Eurocontrol Airspace Strategy for the ECAC States*,
  - *Free Route Airspace Concept*.
- c) **Koncepcji Jednolitego Systemu Zarządzania Ruchem Lotniczym** (JSZRL), zatwierdzonej przez ministrów Ti GM oraz ON,
- d) analizy istniejących systemów zarządzania ruchem lotniczym Niemczech, Szwecji, Norwegii, Słowacji, Czech, Węgier, Belgii, Holandii, Finlandii i Francji,

W projekcie, zgodnie z przepisami ICAO, zaproponowano ogólne definicje przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej.

**Przestrzeń powietrzna kontrolowana** - przestrzeń powietrzna o określonych wymiarach, w której lotom IFR i VFR zapewnia się służby ruchu lotniczego, zgodnie z ICAO-wską klasyfikacją przestrzeni powietrznej. Pozostała przestrzeń jest przestrzenią niekontrolowaną. Tak zdefiniowana przestrzeń kontrolowana umożliwia:

- zastosowanie istniejących klas przestrzeni kontrolowanej (A, B, C, D, E) w zależności od możliwości i potrzeb zapewniania określonych służb ruchu lotniczego w stosunku do rodzaju lotów (VFR, IFR),
- zastosowanie istniejących klas przestrzeni niekontrolowanej (F i G) w zależności od możliwości i potrzeb zapewniania określonych służb ruchu lotniczego w stosunku do rodzaju lotów (VFR, IFR),
- w przyszłości, płynne przejście od obowiązującej klasyfikacji ICAO do proponowanej w koncepcjach przyjętych przez państwa ECAC (klasy N, K, U, np. *Transition Plan for the Implementation of the Eurocontrol Airspace Strategy for the ECAC States* - EUROCONTROL 05.10.2000 r.).

W projekcie zaproponowano struktury przestrzeni kontrolowanej zgodne z przepisami ICAO (CTR, TMA, sieć stałych i warunkowych dróg lotniczych). W celu podkreślenia wojskowego charakteru lotniska, na którym sprawowana jest TWR lub APP do nazwy danej struktury przestrzeni powietrznej kontrolowanej zaproponowano dodanie litery "M." (*Military*)

Zapis ogólny o możliwości wyznaczenia innych części polskiej przestrzeni powietrznej, jako przestrzeni kontrolowanej umożliwia wydzielanie, np. obszaru kontrolowanego, w którym będzie zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego (obecnie w ośmiu państwach ECAC wprowadzana jest koncepcja FRAS - *Free Routes Airspace Strategy*, która w przyszłości ma obejmować wszystkie państwa ECAC).

Umieszczenie stref czasowo wydzielonych (TSA) i stref czasowo rezerwowanych (TRA), zarówno w części dotyczącej przestrzeni kontrolowanej jak i niekontrolowanej umożliwi w przyszłości elastyczne wyznaczanie tych stref w różnych częściach polskiej przestrzeni powietrznej oraz stosowanie klasyfikacji przestrzeni powietrznej, a w konsekwencji zapewni statkom powietrznym wykonującym loty wewnątrz tych stref służb ruchu lotniczego przez kontrolerów OAT. Jest to zgodne zarówno z Koncepcją JSZRL jak i z Koncepcją FUA/EUROCONTROL.

W celu ujednoczenia i uporządkowania struktury polskiej przestrzeni powietrznej dolną wysokość przestrzeni kontrolowanej zaproponowano na FL 095. Zgodnie z propozycją Zespołu do Zorganizowania JSZRL, zawartą w Koncepcji JSZRL, zatwierdzonej, łącznie z Programami Wykonawczymi, przez Ministra TiGM oraz Ministra Obrony Narodowej.

**Przestrzeń powietrzna niekontrolowana** – w projekcie zaproponowano struktury zgodne z przepisami ICAO (ATZ i SRZ). W celu podkreślenia wojskowego charakteru lotniska niekontrolowanego, dla którego wyznaczono strefę niekontrolowaną zaproponowano dodanie, do ogólnej nazwy, litery “M.” (*Military*)

Umieszczenie stref czasowo wydzielonych (TSA) i stref czasowo rezerwowanych (TRA) również w przestrzeni niekontrolowanej umożliwi w przyszłości elastyczne wyznaczanie tych stref w różnych częściach polskiej przestrzeni powietrznej oraz stosowanie klasyfikacji przestrzeni powietrznej, a w konsekwencji zapewnianie statkom powietrznym wykonującym loty wewnątrz tych stref możliwych służb ruchu lotniczego. Jest to zgodne zarówno z Koncepcją JSZRL jak i z Koncepcją FUA/EUROCONTROL (*The Concept of the Flexible Use of Airspace*). W TSA wydzielonych w przestrzeni niekontrolowanej powinna być zapewniana służba doradcza lub informacji powietrznej.

**Drogi lotnicze** – w projekcie zaproponowano sieć dróg lotniczych, w której skład wchodzi stałe i warunkowe drogi lotnicze. Dodanie do pojęcia sieci dróg lotniczych dróg warunkowych jest zasadne w związku z możliwością umieszczania CDR1 i CDR2 w planach lotów.

Koncepcja CDR dotyczy - z samej definicji - wszystkich niestałych dróg ATS. Drogi CDR są niestałymi częściami opublikowanej sieci dróg ATS i mogą być ustanowione w powiązaniu z rejonami potencjalnego czasowego wydzielania, takimi jak TSA lub TRA czy CBA. Drogi CDR pozwalają określić drogi bardziej bezpośrednie i zapasowe przez uzupełnienie i dołączenie do istniejącej sieci dróg ATS. CDR są wprowadzane w celu umożliwienia planowania lotów w tych drogach lub części tych dróg, które nie są zawsze dostępne.

Zaproponowana kategoryzacja dróg warunkowych jest zgodna z zalecaną w Koncepcji JSZRL i w FUA/EUROCONTROL (*The Concept of the Flexible Use of Airspace*) przyjętą do realizacji przez wszystkie państwa ECAC. Wg tych koncepcji drogi CDR podzielić można na różne kategorie, stosownie do ich przewidywanej dostępności, możliwości planowania lotów i spodziewanego poziomu aktywności ewentualnych, związanych z nimi rejonów, mogących znajdować się w gestii zarządzania AMC (organu właściwego do zarządzania na poziomie ASM2 i ASM3). Droga CDR może być ustanowiona w jednej lub więcej spośród trzech następujących kategorii:

- kategoria pierwsza - CDR do planowania stałego w okresach podanych w AIP,
- kategoria druga - CDR nie do stałego planowania oraz
- kategoria trzecia - CDR niemożliwe do planowania.

Drogi CDR kategorii pierwszej stanowią część procesu planowania strategicznych dróg ATS i uzupełniają stałą sieć dróg ATS. W konsekwencji są dostępne w terminach podanych w AIP. Wszelkie sporadyczne przypadki zamknięcia CDR1, wymagające ponownego zgłoszenia planu lotu, muszą więc być podane z odpowiednim wyprzedzeniem w informacji AIS.

Drogi CDR kategorii drugiej stanowią część uprzednio zdefiniowanych scenariuszy wyboru tras, zależnych od alokacji związanych z nimi rejonów podlegających zarządzaniu przez AMC. Drogi CDR kategorii drugiej są ustanawiane i użytkowane w celu bardziej równomiernego rozłożenia ruchu lotniczego, zwiększenie ogólnej pojemności ATC i zmniejszenia kosztów wykonywania lotów.

Drogami CDR kategorii trzeciej są drogi udostępniane wkrótce po zakończeniu zapowiedzianych wcześniej działań w związanych z nimi rejonach tymczasowo wydzielonych, zastrzeżonych lub niebezpiecznych (TSA, TRA, R lub D). Po przeprowadzeniu koordynacji z jednostką wojskową sprawującą nadzór nad rejonami TSA, TRA, R lub D, kontroler GAT może z krótkim wyprzedzeniem zaoferować statkowi powietrznemu wyznaczenie trasy przez ten rejon z wykorzystaniem zdefiniowanej uprzednio drogi CDR kategorii trzeciej. Drogi CDR kategorii trzeciej będą publikowane w AIP jako CDR wyłącznie na użytek instrukcji ATC.

**Strefy czasowo wydzielane** - wg FUA/EUROCONTROL koncepcja stosowania TSA lub TRA obejmuje wszystkie rejonu, które podlegają zarządzaniu AMC na poziomie 2 ASM. Te podlegające zarządzaniu rejonu są bądź formalnymi strukturami nazywanymi „TSA” lub „TRA”, bądź też rejonami D i R, podlegającymi na poziomie 2 zarządzaniu identycznemu, co TSA. Strefy czasowo wydzielone TSA to część przestrzeni powietrznej o określonych wymiarach udostępniana na ściśle określony czas do użytkowania. Strefy TSA lub TRA ustanawia się jako elementy przestrzeni powietrznej o określonych wcześniej wymiarach w taki sposób, by objęły zaplanowane akcje typu wojskowego w określonym rejonie (np. manewry bojowe, ćwiczenia przechwytywania w powietrzu, ...) lub działania w ruchu (np. tankowanie w powietrzu, formowanie szyków). Strefy TSA lub TRA mogą być też potrzebne dla działań cywilnych, takich jak specjalne loty próbne w obrębie określonych wcześniej rejonów o potencjalnie bardzo dużym nasileniu ruchu lotniczego.

Zgodnie z zaleceniem zawartym w FUA, jeśli istnieje możliwość zrationalizowania zapotrzebowania na rejonu TSA lub TRA poprzez utworzenie rejonów po obu stronach granicy (CBA), zainteresowane państwa powinny dążyć do optymalizacji struktur przestrzeni powietrznej i dróg lotniczych w rejonie granicy. Osiąga się to poprzez utworzenie CBA wraz z (tam, gdzie to się okaże przydatne) towarzyszącymi drogami warunkowymi (CDR). Należy jednak pamiętać, że bardzo istotną rolę w ustanowieniu rejonów CBA mają polityczne i wojskowe umowy między państwami. Umowy formalne o ustanowieniu i użytkowaniu CBA będą musiały dotyczyć zagadnień suwerenności, obrony, aspektów prawnych, operacyjnych, ochrony środowiska oraz służb poszukiwania i ratownictwa.

W projekcie zaproponowano element przestrzeni powietrznej, który bezpośrednio nie występuje w koncepcji FUA. Są to korytarze dolotowe do TSA lub TRA. Wprowadzono je w celu umożliwienia lotu do TSA lub TRA i przelotu między TSA lub TRA statkom powietrznym, którym nie jest możliwe zapewnienie służby ruchu lotniczego. Konieczność ta wynika z braków technicznych w lotnictwie sił zbrojnych RP.

### **Klasyfikacja przestrzeni powietrznej**

Aktualnie polska przestrzeń powietrzna jest podzielona na przestrzeń kontrolowaną i przestrzeń operacyjną. Jedynie w przestrzeni kontrolowanej występują klasy przestrzeni powietrznej. Są one zgodne z przepisami ICAO. Przestrzeń operacyjna, niewystępująca w żadnym z państw Unii Europejskiej, jest przestrzenią pozostającą w zarządzie MON. W przestrzeni tej cywilne i wojskowe statki powietrzne wykonują loty według różnych przepisów. W przestrzeni powietrznej państw UE stosuje się klasyfikację ICAO, która powoduje, że bez względu na przynależność, czy też rodzaj i typ statków powietrznych, obowiązują te same przepisy. Przestrzeń jest „czytelna” dla wszystkich użytkowników. W projekcie zaproponowano wprowadzenie w całej polskiej przestrzeni powietrznej klas zgodnych z przepisami ICAO odpowiednio dla przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej.

W związku z technicznym charakterem określania klas dla poszczególnych części przestrzeni powietrznej zaproponowano, aby ta czynność była wykonywana przez cywilnych i wojskowych ekspertów wyspecjalizowanego, już istniejącego w strukturach Agencji Ruchu Lotniczego organu zarządzania przestrzenią powietrzną (Ośrodek Planowania Strategicznego).

W celu pełnienia nadzoru nad czynnościami wykonywanymi przez ośrodek operacyjny zaproponowano, aby zmiany w klasyfikacji przestrzeni kontrolowanej i niekontrolowanej zatwierdzał Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

#### **Zarządzanie przestrzenią powietrzną nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego**

„Obszar ECAC” obejmuje, między innymi, przestrzeń powietrzną znajdującą się nad pełnym morzem lub o nieokreślonej przynależności. Rada ICAO, zatwierdzając wstęp do Aneksu 11 Konwencji Chicagowskiej zaleciła, by umawiające się państwo - strona, przyjmując odpowiedzialność za zapewnienie służb ruchu lotniczego nad pełnym morzem lub przestrzeni powietrznej o nieokreślonej przynależności, stosowało Standardy i Zalecane Procedury w sposób zgodny z przyjętym dla własnej przestrzeni powietrznej. Zaleca się, aby - od momentu powołania narodowych/subregionalnych AMC - w sytuacji, gdy władze wojskowe państwa planującego przeprowadzenie manewrów /operacji nad pełnym morzem uznają potrzebę koordynacji, AMC służyła za ośrodek powiadamiania o działaniach i koordynacji działań w przestrzeni powietrznej nad otwartym morzem.

W związku z tym, w Projekcie zaproponowano, aby przestrzeń powietrzna FIR Warszawa nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego zarządzana była w taki sam sposób jak polska przestrzeń powietrzna. Natomiast OZPP powinien służyć jako ośrodek powiadamiania o działaniach i koordynacji działań realizowanych nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego w FIR Warszawa.

Głównym środkiem określania przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego, w której mają miejsce działania potencjalnie niebezpieczne dla żeglugi powietrznej, jest strefa niebezpieczna D.

#### **Użytkowanie przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej**

W polskiej przestrzeni powietrznej obowiązują polskie przepisy. Stąd zapis, że *„polska przestrzeń powietrzna może być użytkowana dla celów żeglugi powietrznej zgodnie z warunkami zawartymi w ustawie Prawo Lotnicze i niniejszym rozporządzeniu”*. Polska przestrzeń powietrzna może być użytkowana przez statek powietrzny, który:

- posiada znaki przynależności państwowej, znaki rejestracyjne i/lub inne znaki identyfikacyjne wymagane prawem; oraz
- jest kierowany przez pilot posiadającego ważną licencję wydaną przez cywilne władze lotnicze i/lub przez wojskowe władze lotnicze.

Logicznym wyjątkiem jest lot statku powietrznego pilotowanego przez ucznia-pilota w ramach odbywanego szkolenia. Wymóg otrzymania zezwolenia służby kontroli ruchu lotniczego do wykonania lotu w przestrzeni kontrolowanej wynika z przepisów ICAO. Zakaz wykonywania lotów środkami bezpilotowymi w polskiej przestrzeni powietrznej bez uprzedniego zezwolenia władz lotnictwa cywilnego wynika z charakteru i specyfiki tych lotów oraz z potrzeby specjalnego ich zabezpieczenia.

#### **Użytkowanie polskiej przestrzeni do celów innych niż żegluga powietrzna**

Pomimo wprowadzenia koncepcji FUA pewne działania lotnicze nie do zaplanowania w przeddzień operacji będą w dalszym ciągu stwarzać potencjalne niebezpieczeństwo dla innych użytkowników. W przeszłości, ze względu na bezpieczeństwo i konieczność powiadamiania, poszczególne państwa ustanowiły rejony D, R, i P. Jeśli ograniczeniem przestrzeni powietrznej można zarządzać na poziomie 2, koncepcja FUA zaleca tam, gdzie to możliwe, zastępowanie lub modyfikowanie rejonów D i R przez TSA lub TRA. Kraje, które mogą mieć stałą potrzebę zachowania rejonów D i R, powinny jednak alokować i

aktywizować takie rejony w sposób ten sam, co TSA lub TRA. W AIP te rejony D i R - zarządzane i alokowane na poziomie 2, będą identyfikowane jako rejony podlegające zarządzaniu AMC. Pozostałe rejony D, R i P, które nie mogą być zarządzane na poziomie 2, będą użytkowane w sposób taki jak teraz i w taki sam sposób będą identyfikowane w AIP.

Obecnie wytyczne dotyczące ustanawiania stref niebezpiecznych, z ograniczeniem ruchu i zakazanych (D, R i P) opisane są w ICAO-wskim podręczniku planowania ATS (*ICAO ATS Planning Manual*, Doc. 9426). Kryteria zawarte w tym dokumencie ICAO są w dalszym ciągu przydatne.

Zgodnie ze strategią przyjętą przez państwa ECAC, strategiczne ASM na poziomie 1 to wspólne - cywilne i wojskowe - działania w narodowym cywilno-wojskowym organie wspólnego szczebla, który określa narodową politykę ASM i wykonuje nieodzowne zadania planowania strategicznego, z uwzględnieniem potrzeb narodowych i międzynarodowych użytkowników przestrzeni powietrznej. W Polsce zadania te powinny być wykonywane przez Komitet Zarządzania Przestrzenią Powietrzną. W związku z tym oraz biorąc pod uwagę fakt, że polski organ strategicznego zarządzania będzie ciałem jedynie opiniująco-doradczym użytkowanie polskiej przestrzeni powietrznej dla celów innych niż żegluga powietrzna powinno być zatwierdzane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W ślad za zaleceniami ICAO oraz postanowieniami przyjętymi do realizacji przez wszystkie państwa ECAC w polskiej przestrzeni powietrznej nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi powinny być wyznaczone strefy ograniczone "R". Natomiast w FIR Warszawa poza polską przestrzenią powietrzną wyznacza się strefy niebezpieczne "D".

#### **Użytkowanie części przestrzeni powietrznych czasowo wydzielanych**

Obecnie wytyczne dotyczące ustanawiania stref niebezpiecznych, z ograniczeniem ruchu i zakazanych (D, R i P) opisane są w podręczniku ICAO planowania ATS (*ICAO ATS Planning Manual*, Doc. 9426). Kryteria zawarte w tym dokumencie ICAO są w dalszym ciągu przydatne, ale jeśli chodzi o ustanawianie stref TSA lub TRA, to przy wytyczaniu i użytkowaniu przestrzeni z ograniczeniami oraz przy zapewnieniu związanych z nimi separacji między statkami powietrznymi biorącymi udział w operacjach w strefie aktywności a nie zaangażowanymi w obrębie przestrzeni kontrolowanej - bez względu na to, czy obowiązuje RVSM czy też nie - można stosować tylko dwie metody:

- działania mogą się rozciągać aż po opublikowane granice rejonu i obejmować je; wówczas odpowiednia władza ATS spoza rejonu zapewnia pełną separację IFR;
- bufony wokół rejonu aktywności są rozdzielone, tzn. jedna połowa wymaganej separacji znajduje się wewnątrz opublikowanego rejonu, pozostałą zaś odpowiednie władze ATS ustanawiają na zewnątrz rejonu.

W projekcie celowo zostały zawarte szczegółowe przepisy techniczne odnoszące się do użytkowania stref czasowo wydzielanych, ponieważ określają one bezpośrednio podział odpowiedzialności między organami jednolitego systemu zarządzania ruchem lotniczym i systemu obrony powietrznej. Pozwalają również jednoznacznie określić priorytet użytkowania danej części przestrzeni powietrznej i ułatwią określenie właściwego procesu negocjacyjnego.

Część czwarta projektu normuje jedynie niewielką część szerszego pojęcia, jakim jest współdziałanie wewnątrz jednolitego systemu zarządzania ruchem lotniczym. W projekcie starano się przedstawić zakres współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służby ruchu lotniczego obejmujący:

- współpracę w zakresie pełnienia służb kontroli ruchu lotniczego oraz informacji powietrznej i alarmowej w przestrzeni kontrolowanej,
- współpracę w zakresie zapewnienia służby informacji powietrznej i alarmowej w przestrzeni niekontrolowanej,

- planowanie lotów,
- nadzór nad działalnością cywilnych organów lotniskowych.

## 2. OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

**Wpływ na budżet państwa** – regulacja nie ma wpływu na budżet państwa.

**Wpływ na rynek pracy** – regulacja nie wpłynie na rynek pracy.

**Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki** – regulacja nie wpłynie na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki.

**Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie wpłynie na sytuację i rozwój regionalny.

**Rozporządzenie  
Ministra Transportu<sup>1)</sup>**

**z dnia**

**w sprawie tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego**

Na podstawie art. 121 ust. 5 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 i Nr 104, poz. 708 i 711) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa szczegółowe warunki i sposób tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego na lotniskach:

- 1) kontrolowanych;
- 2) niekontrolowanych.

**§ 2.** Na lotniskach kontrolowanych, zgodnie z art. 120 ust. 3 ustawy - Prawo lotnicze instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego działające w przestrzeni kontrolowanej.

**§ 3.** Na lotniskach niekontrolowanych, zgodnie z art. 4 ust. 1 ustawy z dnia ... o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Agencja zapewnia w szczególności służbę ruchu lotniczego.

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

MINISTER TRANSPORTU

W porozumieniu

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).



## UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 121 ust. 5 pkt 3 ustawy – Prawo lotnicze. Celem regulacji jest określenie szczegółowych zasad tworzenia lotniskowych cywilnych organów służb ruchu lotniczego zarówno na lotniskach kontrolowanych, jak i niekontrolowanych.

### Ocena skutków regulacji (OSR)

- a) **Wpływ na budżet państwa** – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.
- b) **Wpływ na rynek pracy** – zmiana w przepisach rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.
- c) **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowana regulacja nie ma bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw.
- d) **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.
- e) **Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – regulacja będzie miała pozytywny wpływ na użytkowników przestrzeni powietrznej.
- f) **Konsultacje społeczne** - projekt nowelizacji rozporządzenia będzie przedmiotem konsultacji z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej.
- g) **Zgodność regulacji z prawem UE** - przedmiot projektowanej regulacji jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Nowelizowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Niniejszy dokument rządowy nie zostanie przestawiony do opinii instytucjom lub organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu, gdyż opinia ww. instytucji nie jest konieczna do dalszej realizacji procedury legislacyjnej.
- h) **Biuletyn Informacji Publicznej:**

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.

**ROZPORZĄDZENIE  
MINISTRA TRANSPORTU <sup>1)</sup>**

**z dnia  
w sprawie warunków i sposobu działania służb ruchu lotniczego**

Na podstawie art. 121 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 i Nr 104, poz. 708 i 711) zarządza się, co następuje:

§ 1. Służby ruchu lotniczego działają zgodnie z załącznikiem Nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>2)</sup>), ogłoszonym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Dzienniku Urzędowym Lotnictwa Cywilnego, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Kompetencje i obowiązki właściwej władzy ATS, o której mowa w załączniku Nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego.

§ 3. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 415).

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

**Minister Transportu**

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

## UZASADNIENIE

Głównym celem projektowanego rozporządzenia Ministra Transportu w sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego jest uzyskanie pełnej zgodności z wymaganiami międzynarodowymi stanowiącymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO), które są zawarte w załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Zasady działania służb ruchu lotniczego określa załącznik Nr 11 do ww. konwencji „Służby ruchu lotniczego”. Na dzień dzisiejszy materia objęta niniejszym projektem rozporządzenia uregulowana jest w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 415) który de facto stanowi powtórzenie Załącznika Nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z uwzględnieniem polskich przepisów dotyczących ruchu lotniczego. Dalsze obowiązywanie tegoż rozporządzenia w obecnym kształcie stanowi poważne utrudnienie w dostosowaniu jego treści do bieżących aktualizacji załącznika Nr 11 do Konwencji, które są dokonywane na forum ICAO. Procedura legislacyjna związana z nowelizacją rozporządzeń jest bardzo często procesem czasochłonnym, bowiem wymaga przeprowadzania długotrwałych uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych. Dlatego też istnieje pilna potrzeba zastosowania w akcie prawa powszechnie obowiązującego tj. w rozporządzeniu wydanym na podstawie Prawa lotniczego, odesłania do Załącznika Nr 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z uwzględnieniem bieżących aktualizacji. Załączniki do Konwencji są ogłaszane na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 i Nr 104, poz. 708 i 711) w Dzienniku Urzędowym Lotnictwa Cywilnego. W ten sam sposób publikowane są poprawki do załączników, które są uchwalane i przysyłane przez ICAO.

Obecny stan tj. stosowanie zaktualizowanego o poprawkę 43 załącznika 11 oraz stosowanie nieznowelizowanych przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego prowadzi do niebezpiecznego dualizmu prawnego, znacznych opóźnień w nowelizowaniu rozporządzeń krajowych i rozbieżności przepisów krajowych z przepisami międzynarodowymi, które grożą powstawaniu sytuacji niebezpiecznych w ruchu lotniczym. Sytuacja ta bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym bowiem personel zagraniczny stosuje przepisy odmienne od przepisów obowiązujących w Polsce.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

Projektowane rozporządzenie obejmować będzie następujące podmioty:

- 1) instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego,
- 2) zarządzających lotniskami, jeśli zapewniają lotniskową służbę informacji powietrznej,
- 3) przewoźników lotniczych.

### **Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia powinien być konsultowany z następującymi podmiotami:

- Agencją Ruchu Lotniczego PPL lub następcą tj. Polską Agencją Żeglugi Powietrznej,
- zarządzającymi lotniskami użytku publicznego, jeśli zapewniają lotniskową służbę informacji powietrznej,
- środowiskiem lotniczym,
- przewoźnikami lotniczymi.

### **Wpływ na sektor finansów publicznych**

Wprowadzenie zmian w rozporządzeniu nie spowoduje wydatków finansowych z budżetu państwa.

### **Wpływ na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowane zmiany nie będą miały negatywnego wpływu na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

### **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Rozporządzenie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa lotów w polskiej przestrzeni powietrznej .

### **Wstępna opinia o zgodności projektu rozporządzenia z prawem Unii Europejskiej**

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU**<sup>1)</sup>

**z dnia**

**w sprawie przepisów ruchu lotniczego**

Na podstawie art. 121 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 i Nr 104, poz. 708 i 711) zarządza się, co następuje:

§ 1. Ruch lotniczy w przestrzeni powietrznej odbywa się zgodnie z przepisami załącznika nr 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>2)</sup>), ogłoszonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia oraz rozporządzeń Ministra Infrastruktury:

- 1) z dnia 18 grudnia 2003 r. w sprawie zrzutów ze statku powietrznego (Dz. U. Nr 230, poz. 2299);
- 2) z dnia 22 grudnia 2003 r. w sprawie wyjątków od zakazu wykonywania lotów próbnych i akrobacyjnych nad osiedlami i innymi skupiskami ludności (Dz. U. Nr 230, poz. 2304);
- 3) z dnia 9 października 2003 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1793);
- 4) z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. Nr 183, poz. 1794);
- 5) z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania statków powietrznych (Dz. U. Nr 107 poz. 904);

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

§ 2. Kompetencje i obowiązki właściwej władzy ATS, o której mowa w Załączniku Nr 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego.

§ 3. Traci moc rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 44, poz. 414).

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

**Minister Transportu**

## UZASADNIENIE

Głównym celem projektowanego rozporządzenia Ministra Transportu w *sprawie przepisów ruchu lotniczego* jest uzyskanie pełnej zgodności z wymaganiami międzynarodowymi stanowiącymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO), które są zawarte w załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Przepisy ruchu lotniczego określa załącznik Nr 2 do ww. konwencji „Przepisy ruchu lotniczego”. Na dzień dzisiejszy materia objęta niniejszym projektem rozporządzenia jest uregulowana w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w *sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego* (Dz. U. Nr 44, poz. 414), który de facto stanowi powtórzenie Załącznika Nr 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z uwzględnieniem polskich przepisów dotyczących ruchu lotniczego. Dalsze obowiązywanie tegoż rozporządzenia w obecnym kształcie stanowi poważne utrudnienie w dostosowaniu jego treści do bieżących aktualizacji załącznika Nr 2 do Konwencji, które są dokonywane na forum ICAO. Procedura legislacyjna związana z nowelizacją rozporządzeń jest bardzo często procesem czasochłonnym, bowiem wymaga przeprowadzania długotrwałych uzgodnień międzyresortowych oraz konsultacji społecznych. Dlatego też istnieje pilna potrzeba zastosowania w akcie prawa powszechnie obowiązującym tj. w rozporządzeniu wydanym na podstawie Prawa lotniczego, odesłania do Załącznika Nr 2 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym z uwzględnieniem bieżących aktualizacji. Załączniki do Konwencji są ogłaszane na podstawie art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 i Nr 104, poz. 708 i 711) w Dzienniku Urzędowym Lotnictwa Cywilnego. W ten sam sposób publikowane są poprawki do załączników które są uchwalane i przysyłane przez ICAO.

Obecny stan, tj. stosowanie zaktualizowanego o poprawkę 38 załącznika 2 oraz stosowanie nieznowelizowanych przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury w *sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego* prowadzi do niebezpiecznego dualizmu prawnego, znacznych opóźnień w nowelizowaniu rozporządzeń krajowych i rozbieżności przepisów krajowych z przepisami międzynarodowymi które grożą powstawaniu niebezpiecznych sytuacji w ruchu lotniczym. Sytuacja ta bezpośrednio zagraża bezpieczeństwu w ruchu lotniczym bowiem personel zagraniczny stosuje przepisy de facto inne niż przepisy krajowe.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

Projektowane rozporządzenie obejmować będzie następujące podmioty:

- 1) instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- 2) zarządzających lotniskami, jeśli zapewniają służbę informacji powietrznej,
- 3) przewoźników lotniczych.

### **Konsultacje społeczne**

Projekt rozporządzenia powinien być konsultowany z następującymi podmiotami:

- Agencją Ruchu Lotniczego PPL lub jego prawnym następcą tj. Polską Agencją Żeglugi Powietrznej,
- zarządzającymi lotniskami użytku publicznego,
- środowiskiem lotniczym,
- przewoźnikami lotniczymi.

### **Wpływ na sektor finansów publicznych**

Wprowadzenie zmian w rozporządzeniu nie spowoduje wydatków finansowych z budżetu państwa.

### **Wpływ na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowane zmiany nie będą miały negatywnego wpływu na rynek pracy, konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

### **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Rozporządzenie wpłynie na poprawę bezpieczeństwa lotów w polskiej przestrzeni powietrznej .

### **Wstępna opinia o zgodności projektu rozporządzenia z prawem Unii Europejskiej**

Projektowane rozporządzenie jest zgodne z prawem Unii Europejskiej.



**Rozporządzenie  
Ministra Obrony Narodowej  
z dnia**

**w sprawie sposobu współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z  
Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej**

Na podstawie art. 121 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

§ 1. 1. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego współdziała z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, zwanymi dalej "Siłami Powietrznymi", tak by zapewniona była szczególna rola systemu obrony powietrznej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa państwa z powietrza w czasie pokoju.

2. Współdziałanie jest realizowane pomiędzy Dowódcą Sił Powietrznych i Polską Agencją Żeglugi Powietrznej.

3. Współdziałanie instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z organami Sił Powietrznych jest realizowane przez:

- 1) podejmowanie wszelkich działań mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa w polskiej przestrzeni powietrznej;
- 2) wymianę informacji;
- 3) organizowanie szkoleń i wymianę doświadczeń.

§ 2. Współdziałanie, o którym mowa w § 1, polega w szczególności na:

- 1) współpracy w zapewnieniu lotnictwu wojskowemu dostępu do przestrzeni powietrznej w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa oraz w celu umożliwienia pełnej realizacji zadań związanych z umacnianiem obronności państwa;
- 2) wymianie informacji o planowanym i wykonywanym ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej;
- 3) wymianie informacji o sytuacji powietrznej;
- 4) współpracy podczas prowadzenia akcji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- 5) współpracy w zapewnieniu służb ruchu lotniczego oraz wymiany informacji na temat lotów:
  - a) dla lotów w sytuacjach awaryjnych - EMER,
  - b) dla lotów poszukiwawczo-ratowniczych - SAR,
  - c) dla lotów rządowych najwyższego szczebla - HEAD,
  - d) dla lotów o innym statusie wymagającym szczególnie wysokiego poziomu bezpieczeństwa;
- 6) priorytetowym udostępnieniu przestrzeni powietrznej, niezbędnej dla dyżurnych sił i środków systemu obrony powietrznej w celu:
  - a) przeciwdziałania naruszeniom granicy państwowej,
  - b) podjęcia interwencji w stosunku do statków powietrznych, które:
    - naruszają warunki zezwolenia na lot lub zakazy i ograniczenia w ruchu lotniczym,
    - wykonują lot bez wymaganego zezwolenia,

- nie podporządkowały się poleceniom przekazywanym na pokład statku powietrznego,
- c) udzielania pomocy załogom statków powietrznych;
- 7) wspólnym określeniu procedur koordynacji, identyfikacji oraz przekazywania kontroli statków powietrznych;
- 8) wspólnym planowaniu wykorzystania przestrzeni powietrznej dla potrzeb zabezpieczenia szkolenia lotniczego;
- 9) planowaniu i realizacji ćwiczeń z wykorzystaniem lotnictwa i innych środków obrony powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej;
- 10) planowaniu i realizacji innych przedsięwzięć lotniczych, w tym z udziałem załóg i statków powietrznych innych państw;
- 11) współpracy w wyjaśnianiu sytuacji niebezpiecznych i zdarzeń lotniczych w przestrzeni powietrznej.

**§ 3.** Współdziałanie, o którym mowa w § 2 pkt 2-6, jest realizowane w sposób zautomatyzowany za pomocą systemów zbierania i dystrybucji danych o ruchu lotniczym lub za pomocą dostępnych środków łączności. W przypadku awarii systemu automatycznego wymiana danych i informacji jest realizowana za pomocą innych dostępnych środków.

**§ 4.** Sposób współdziałania organu dowodzenia obroną powietrzną z państwowym organem zarządzania ruchem lotniczym, w sprawach stosowania środków obrony powietrznej, o których mowa w art. 18b ust. 2 ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz. U. Nr 78, poz. 461, z późn. zm.<sup>1)</sup>), w stosunku do obcych wojskowych i cywilnych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, określają przepisy wydane na podstawie art. 18b ust. 6 wymienionej ustawy.

**§ 5.** Organy, o których mowa w § 1:

- 1) wyznaczają osoby odpowiedzialne za koordynację współdziałania w dziedzinach określonych w § 2;
- 2) dokonują analizy i oceny realizacji współdziałania oraz określają kierunki działań wynikające ze specyfiki zagrożeń występujących w obszarze współdziałania;
- 3) organizują wspólne szkolenia z zakresu zasad zarządzania ruchem lotniczym oraz struktury organizacyjnej i zasad działania organów systemu obrony powietrznej;
- 4) organizują wspólne ćwiczenia i treningi sprawdzające współdziałanie organów zarządzania ruchem lotniczym z organami Sił Powietrznych.

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

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

W porozumieniu

MINISTER TRANSPORTU

<sup>1)</sup>Zmiany wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1997 r. Nr 6, poz. 31 i Nr 43, poz. 271, z 2000 r. Nr 12, poz. 136 i Nr 120, poz. 1268, z 2001 r. Nr 45, poz. 498, z 2003 r. Nr 223, poz. 2220 oraz z 2004 r. Nr 172, poz. 1805.

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia został opracowany w celu wykonania delegacji ustawowej zawartej w art. 121 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.- Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr ..., poz. ...).

Na mocy wskazanego wyżej przepisu Minister Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu zostali zobowiązani do określenia w drodze rozporządzenia sposobu współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w sposób zapewniający szczególną rolę systemu obrony powietrznej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa państwa w czasie pokoju.

W § 1 ust. 1 wskazano podmioty, które odpowiadają za organizację i funkcjonowanie współdziałania co jest niezbędne w celu wypełnienia delegacji ustawowej, czyli określenia sposobu współdziałania.

W § 1 ust. 3 przedstawiono obszary w których powinno odbywać się współdziałanie pomiędzy instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego a organami Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej.

Uszczegółowienie obszarów współdziałania w sposób podkreślający szczególną rolę organów Sił Powietrznych Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w sytuacjach zagrożenia zawiera bezpieczeństwa państwa z powietrza oraz podczas realizacji zadań związanych z umacnianiem obronności zawiera § 2.

Zapisy zawarte w § 3 wskazują na techniczne środki łączności jako podstawowe środki wymiany informacji w celu realizacji współdziałania.

Zapis § 4 wynika z ustawy o ochronie granicy państwowej i zapewnia spójność regulacji z aktami wykonawczymi do tej ustawy.

Uszczegółowienie sposobu współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Dowódcą Sił Powietrznych reguluje § 5 przedstawionego projektu.

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

1. **Wpływ na budżet państwa** – projekt nie ma wpływu na budżet państwa.
2. **Wpływ na rynek pracy** – nie ma wpływu na rynek pracy.
3. **Wpływ na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki** – nie ma wpływu na konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki.
4. **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – nie ma wpływu na sytuację i rozwój regionalny.

## **Rozporządzenie Ministra Transportu<sup>1)</sup>**

z dnia

### **w sprawie sposobu wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej**

Na podstawie art. 128 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;
- 2) sposób i środki realizacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jego uprawnień i obowiązków, jako państwowej władzy nadzorującej.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) Urzędzie – rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Ustawie- rozumie się przez to ustawę – Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r.

**§ 3.** Wykonywanie zadań przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, odbywa się na podstawie wyznaczenia przez ministra właściwego do spraw transportu, z zastrzeżeniem § 6.

**§ 4.** Wniosek o wyznaczenie instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej, wybranych spośród instytucji posiadających ważny certyfikat, uznawany na terenie Wspólnoty wraz z uzasadnieniem, Prezes Urzędu przesyła do ministra właściwego do spraw transportu.

**§ 5.** Minister właściwy do spraw transportu, zgodnie z art. 8 rozporządzenia (WE) Nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady Unii Europejskiej w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, zwanego dalej rozporządzeniem 550/2004, z uwzględnieniem uprawnień Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej określonych w ustawie z dnia ..... o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr ..., poz. ...), wyznacza instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, w drodze decyzji administracyjnej, w terminie do jednego miesiąca, licząc od dnia otrzymania wniosku.

**§ 6.** Instytucje zapewniające Służby Łączności, Nawigacji i Dozorowania (CNS – *Communication, Navigation & Surveillance*) oraz Służbę Informacji Lotniczej (AIS – *Air Information Services*), zgodnie z rozporządzeniem 550/2004, mogą świadczyć służby żeglugi powietrznej na podstawie posiadanego ważnego certyfikatu, uznawanego na terenie Wspólnoty, i nie podlegają wyznaczeniu, o którym mowa w § 5.

**§ 7.** Prezes Urzędu sprawuje nadzór nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej za pomocą odpowiednio wykwalifikowanego i wyszkolonego personelu, zgodnie z rozporządzeniem 550/2004 oraz rozporządzeniem Komisji (WE) Nr 2096/2005 ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, zwanego dalej rozporządzeniem 2096/2005.

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

§ 8. Personel, o którym mowa w art. 7, zapewnia nadzór zgodnie z przepisami rozdziału 3 ustawy oraz art. 6 rozporządzenia 2096/2005.

§ 9. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zapewniają personelowi, o którym mowa w § 8, nieodpłatne uczestnictwo w organizowanych przez siebie specjalistycznych szkoleniach i kursach oraz praktyczne przeszkolenie związane z wprowadzaniem nowych systemów i urządzeń technicznych.

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

MINISTER TRANSPORTU

W porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

MINISTER FINANSÓW

## UZASADNIENIE

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 128 ustawy Prawo lotnicze. Celem regulacji jest określenie sposobu wyznaczania instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz sposobu i środków realizacji przez Prezesa Urzędu jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej – mając na uwadze w szczególności bezpieczeństwo i utrzymanie ciągłości zapewnianych służb ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej.

W rozporządzeniu określono procedurę wyznaczania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, zgodnie z wymogami przepisów Wspólnoty.

Rozporządzenie określa również sposoby i środki realizacji przez Prezesa Urzędu jego uprawnień i obowiązków jako państwowej władzy nadzorującej poprzez zapewnienie personelowi prowadzącemu nadzór bieżący nieodpłatnego uczestniczenia w specjalistycznych kursach i szkoleniach, organizowanych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, w zakresie swoich właściwości oraz praktycznych przeszkoleń, związanych z wprowadzaniem nowych systemów i urządzeń technicznych.

### Ocena skutków regulacji (OSR)

- a) **Wpływ na budżet państwa** – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.
- b) **Wpływ na rynek pracy** – zmiana w przepisach rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.
- c) **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowana regulacja nie ma bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw.
- d) **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.
- e) **Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – regulacja będzie miała pozytywny wpływ na użytkowników przestrzeni powietrznej, zapewnia im bowiem wyższy poziom bezpieczeństwa poprzez zapewnianie służb żeglugi powietrznej przez instytucje certyfikowane oraz na bieżąco nadzorowane.

- f) **Konsultacje społeczne** - projekt nowelizacji rozporządzenia będzie przedmiotem konsultacji z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej.
- g) **Zgodność regulacji z prawem UE** - przedmiot projektowanej regulacji jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Nowelizowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych. Niniejszy dokument rządowy nie zostanie przedstawiony do opinii instytucjom lub organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu, gdyż opinia ww. instytucji nie jest konieczna do dalszej realizacji procedury legislacyjnej.
- h) **Biuletyn Informacji Publicznej:**

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.



**Rozporządzenie  
Ministra Transportu<sup>1)</sup>**

z dnia

**w sprawie sposobu i trybu rozliczania i dokumentowania wydatków instytucji  
zapewniających służby żeglugi powietrznej związanych z zapewnieniem służb żeglugi  
powietrznej w przypadku lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych**

Na podstawie art. 130 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008 i Nr ..., poz. ...) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Przepisy rozporządzenia określają sposób i tryb rozliczania i dokumentowania wydatków instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej związanych z zapewnieniem służb żeglugi powietrznej w przypadku lotów, określonych w art.130 ust.6 ustawy z dnia 3 lipca 2002r.- Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006r. Nr 100, poz.696, Nr 104, poz.708 i 711 oraz Nr 141, poz.1008), zwanej dalej „Prawem lotniczym”.

**§ 2.** W przypadku lotów, o których mowa w art. 130 ust. 6 pkt 1-3 Prawa lotniczego za podstawę zwrotu wydatków poniesionych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przyjmuje się, odnoszące się do tych lotów, koszty zapewnienia służby informacji powietrznej, wykazane w zatwierdzonym przez Ministra właściwego do spraw transportu sprawozdaniu finansowym, o którym mowa w art. 9 ust.10 ustawy z dnia ..... o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. Nr ..., poz. ...) na podstawie dokumentacji ujętej w tym sprawozdaniu.

**§ 3.** W przypadku lotów, o których mowa w art. 130 ust. 6 pkt 4-6 Prawa lotniczego za podstawę zwrotu wydatków poniesionych przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej przyjmuje się, odnoszące się do tych lotów, udokumentowane w Centralnym Biurze Opłat Nawigacyjnych CRCO, opłaty nawigacyjne, ustalone zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, umowami międzynarodowymi oraz przepisami międzynarodowymi.

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

**Minister Transportu**

**W porozumieniu  
Minister Finansów**

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej - transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu (Dz. U. Nr 131, poz. 923).

## UZASADNIENIE

Projekt rozporządzenia stanowi akt wykonawczy do art.130 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006r. Nr 100, poz.696, z późn. zm.).

Obecnie obowiązujące przepisy Prawa lotniczego określają w art.130 ust.6 katalog lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych (np. loty wojskowych statków powietrznych, loty związane z zapewnieniem bezpieczeństwa państwa, loty poszukiwania i ratownictwa). Wydatki związane z obsługą tych lotów ponosi aktualnie Agencja Ruchu Lotniczego (PPL).

Z uwagi na uczestnictwo Rzeczypospolitej Polskiej w strukturach Unii Europejskiej, przynależność RP do Europejskiej Organizacji do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL, w ustawie ustala się nowy, zgodny z prawem UE i zobowiązaniami międzynarodowymi RP, katalog lotów, za które instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej nie będzie pobierała opłat od użytkowników przestrzeni powietrznej. Ponieważ jednak z obsługą tego typu lotów także będą się wiązały odpowiednie wydatki tych instytucji, przewiduje się w ustawie (art.130 ust.7 Prawa lotniczego) mechanizm rekompensowania instytucjom zapewniającym obsługę tych lotów poniesionych przez nie wydatków, poprzez przyznanie ministrowi właściwemu do spraw transportu prawa do rozdysponowania dotacji celowej ustanowionej w budżecie państwa w tym celu.

W przedmiotowym rozporządzeniu, określa się sposób i tryb rozliczania i dokumentowania przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego wydatków, o których mowa wyżej.

### **OCENA SKUTKOW REGULACJI (OSR)**

**Wpływ na budżet państwa** – na podstawie szacunkowych danych z lat ubiegłych wynika, że budżet państwa będzie musiał przeznaczyć rocznie ok.5 mln zł na dotację, służącą pokryciu wydatków instytucji zapewniających obsługę lotów zwolnionych z opłat.

Regulacja nie wpłynie **na rynek pracy, konkurencyjność zewnętrzną i wewnętrzną gospodarki, sytuację i rozwój regionów.**

**Konsultacje społeczne** - projekt zostanie poddany konsultacjom społecznym.

**Rozporządzenie  
Ministra Transportu<sup>1)</sup>  
z dnia  
w sprawie opłat nawigacyjnych**

Na podstawie art. 130 ust. 9 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, Nr 104, poz. 708 i 711 i Nr 141, poz. 1008) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Rozporządzenie określa:

- 1) sposób zatwierdzania wysokości opłat nawigacyjnych, w zakresie nie uregulowanym aktami prawnymi, o których mowa w art. 130 ust. 2 ustawy - Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”;
- 2) procedurę przekazywania informacji niezbędnych do zatwierdzenia opłat nawigacyjnych.

**§ 2.** Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) EUROCONTROL – rozumie się przez to Europejską Organizację do Spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej;
- 2) Prezesie Urzędu – rozumie się przez to Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Urzędzie – rozumie się przez to Urząd Lotnictwa Cywilnego.

**§ 3.** 1. Opłaty nawigacyjne obejmują opłaty trasowe i terminalowe.

2. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1, są ustalane corocznie i obowiązują od dnia 1 stycznia do dnia 31 grudnia.
3. W szczególnych przypadkach stawki jednostkowe opłat nawigacyjnych mogą być zmienione w trakcie roku.
4. Stawki opłat, o których mowa w ust. 1, są ustalane zgodnie z rozporządzeniem Komisji WE  
.....

**§ 4.** 1. Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przedstawia Prezesowi Urzędu do dnia 20 maja roku poprzedzającego rok wprowadzenia opłat wstępną informację na temat kosztów ponoszonych przez tę instytucję w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, które wchodzą w skład opłat nawigacyjnych.

2. Do dnia 20 października roku poprzedzającego rok wprowadzenia opłat instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej przedstawia Prezesowi Urzędu informację na temat kosztów ponoszonych przez tę instytucję w związku z zapewnianiem służb żeglugi powietrznej, które wchodzą w skład opłat nawigacyjnych.

3. Informacje, o których mowa w ust. 1 i 2, są przedstawiane osobno dla opłaty trasowej i opłaty terminalowej, w układzie zgodnym z tabelami sprawozdawczymi określonymi w rozporządzeniu Komisji ....., wraz z określoną w tym rozporządzeniu informacją dodatkową.

---

<sup>1)</sup> Minister Transportu kieruje działem administracji rządowej- transport na podstawie §1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 lipca 2006 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu ( Dz. U. Nr 131, poz. 923).

§ 5. 1. Prezes Urzędu do dnia 1 czerwca roku poprzedzającego rok wprowadzenia opłat przedstawia EUROCONTROL informację na temat wstępnej planowanej stawki opłaty trasowej wraz z informacją na temat podstawy kosztowej do ustalenia stawki opłaty.

2. Do dnia 1 listopada roku poprzedzającego rok wprowadzenia opłat Prezes Urzędu przedstawia EUROCONTROL informację na temat ostatecznej planowanej stawki opłaty trasowej wraz z informacją na temat podstawy kosztowej do ustalenia stawki opłaty.

3. W skład podstawy kosztowej, o której mowa w ust. 1 i 2, wchodzi koszty ponoszone przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, o których mowa w § 4 ust. 1, oraz koszty ponoszone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w związku ze sprawowaniem nadzoru nad zapewnianiem służb żeglugi powietrznej.

4. Stawka opłaty trasowej, powiększona o koszty ponoszone przez EUROCONTROL w związku z obsługą wielostronnego systemu opłat trasowych, jest zatwierdzana przez EUROCONTROL zgodnie z obowiązującą w ramach tej organizacji procedurą.

§ 6. 1. Opłaty terminalowe podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.

2. W celu zbadania prawidłowości ustalenia wysokości opłat zawartych w projekcie, Prezes Urzędu może zażądać od instytucji zapewniające służby żeglugi powietrznej przedłożenia dodatkowych informacji i wyjaśnień.

3. Prezes Urzędu może, w drodze decyzji administracyjnej, odmówić zatwierdzenia opłaty terminalowej lub nakazać jej zmianę, w przypadku gdy jest ona niezgodna z zasadami ustalonymi w prawie lotniczym lub w przepisach międzynarodowych.

§ 7. Opłaty nawigacyjne podlegają konsultacji z użytkownikami przestrzeni powietrznej, zgodnie z przepisami rozporządzenia Komisji nr.....

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

MINISTER TRANSPORTU

## Uzasadnienie

Przedmiotowa regulacja stanowi wykonanie przepisu art. 130 ust. 9 ustawy – Prawo lotnicze. Celem regulacji jest określenie procedury przekazywania przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej Prezesowi Urzędu informacji na temat kosztów stanowiących podstawę do ustalenia opłat nawigacyjnych oraz procedurę przekazywania przez Prezesa Urzędu podstaw kosztowych opłat trasowych do Europejskiej Organizacji ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej EUROCONTROL, zgodnie z obowiązującymi Polskę przepisami międzynarodowymi. Ponadto projekt rozporządzenia określa sposób sprawowania przez Prezesa Urzędu nadzoru nad ustalaniem opłat terminalowych poprzez zatwierdzanie wysokości tychże opłat.

Zasady ustalania opłat nawigacyjnych określone zostały w rozporządzeniu Komisji nr .... Zgodnie z treścią ww. rozporządzenia, opłaty te obowiązują przez okres jednego roku (w szczególnych przypadkach opłaty mogą być ustalone na okres pięciu lat).

Określone w § 4 terminy na przedstawienie przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej Prezesowi Urzędu wstępnych oraz ostatecznych podstaw kosztowych do ustalenia opłat nawigacyjnych oraz określony w § 6 termin na przedstawienie przez Prezesa Urzędu do EUROCONTROL podstawy kosztowej opłaty trasowej wynikają z obowiązujących w ramach EUROCONTROL regulacji dotyczących terminów przedstawiania na forum tejże organizacji podstaw kosztowych dla ustalenia opłaty trasowej na kolejny rok. Terminy te zostały określone w dokumencie EUROCONTROL „Zasady określania podstawy kosztowej dla opłat trasowych w żegludze powietrznej i sposób obliczania stawki jednostkowej”. Zgodnie z przedmiotowym dokumentem, do dnia 1 czerwca państwo członkowskie przedstawia EUROCONTROL wstępną informację na temat podstawy kosztowej opłaty trasowej na kolejny rok, a do dnia 1 listopada państwo przedstawia ostateczną podstawę kosztową. Stawka jednostkowa opłaty trasowej podlega zatwierdzeniu przez państwa członkowskie EUROCONTROL.

Wielostronny system opłat trasowych obowiązujący w ramach EUROCONTROL oraz rozporządzenia Komisji nr... nie określają jednak procedury sprawowania nadzoru nad opłatami terminalowymi. W związku z powyższym zasadne jest określenie takiej procedury w prawie krajowym. W tym celu w rozporządzeniu określono procedurę zatwierdzania tejże opłaty przez Prezesa Urzędu. Jednocześnie terminy zatwierdzania opłat terminalowych powinny być spójne z terminami zatwierdzania opłat trasowych.

W rozporządzeniu określono także obowiązek przeprowadzenia procesu konsultacji z użytkownikami na temat wysokości opłat – zarówno trasowych, jak i terminalowych, zgodnie z wymogiem określonym w rozporządzeniu Komisji nr...

### **Ocena skutków regulacji (OSR)**

- a) **Wpływ na budżet państwa** – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla budżetu państwa.
- b) **Wpływ na rynek pracy** – zmiana w przepisach rozporządzenia nie wpłynie na rynek pracy.
- c) **Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw** – projektowana regulacja nie ma bezpośredniego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorstw.
- d) **Wpływ na sytuację i rozwój regionalny** – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.
- e) **Wpływ na podmioty działające na rynku przewozów lotniczych** – regulacja będzie miała pozytywny wpływ na użytkowników przestrzeni powietrznej, zapewniając przeprowadzenie z tymi podmiotami konsultacji projektu opłat oraz gwarantując nadzór Prezesa Urzędu nad wysokością opłat nawigacyjnych.
- f) **Konsultacje społeczne** - projekt nowelizacji rozporządzenia będzie przedmiotem konsultacji z instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej.
- g) **Zgodność regulacji z prawem UE** - przedmiot projektowanej regulacji jest objęty zakresem prawa Unii Europejskiej. Nowelizowane rozporządzenie nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych ponieważ niniejszy akt nie zawiera przepisów technicznych. Niniejszy dokument rządowy nie zostanie przedstawiony do opinii instytucjom lub organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu, gdyż opinia ww. instytucji nie jest konieczna do dalszej realizacji procedury legislacyjnej.

**h) Biuletyn Informacji Publicznej:**

Zgodnie z *ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa* (Dz. U. Nr 169, poz. 1414) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony na stronach urzędowego informatora teleinformatycznego - Biuletynu Informacji Publicznej.