

UZASADNIENIE

I. Potrzeba i cel wydania rozporządzenia

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie przepisów ruchu lotniczego, zwane dalej „rozporządzeniem” realizuje upoważnienie ustawowe zawarte w art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”.

W związku ze zmianą art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze wprowadzoną ustawą z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235), upoważniającego do wydania aktu wykonawczego, konieczne stało się ponowne wydanie rozporządzenia na podstawie powyższego przepisu.

II. Zakres regulacji

Zmiany w stosunku do dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 141) polegają na dostosowaniu rozporządzenia do zakresu wynikającego z nowego brzmienia przepisu upoważniającego, rozszerzonego o kwestie dotyczące obowiązku określenia w akcie wykonawczym elementów wniosku o udzielenie zwolnienia, o którym mowa w art. 21 ust. 2d ustawy – Prawo lotnicze w zakresie, o którym stanowi art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 923/2012”, oraz dokumentów dołączanych do tego wniosku. Rozwiązanie takie pozwoli na wskazanie, jakie informacje powinien zawierać wniosek, co pozytywnie wpłynie na ujednolicenie procedury udzielania zwolnienia, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 923/2012.

Dodatkowo projektowane rozporządzenie dostosowuje krajowe przepisy do aktualnego stanu potrzeb i wymagań w zakresie uregulowanym w obowiązującym rozporządzeniu oraz w zakresie wynikającym z rozporządzenia nr 923/2012, w szczególności poprzez:

1) wskazanie, jaki podmiot należy rozumieć przez „właściwy organ” określony w przepisach rozporządzenia nr 923/2012 oraz „właściwą władzę ATS” w rozumieniu Załącznika 2 „Przepisy ruchu lotniczego” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.), zwanego dalej „Załącznikiem 2”;

2) wskazanie kompetencji i obowiązków powyższego podmiotu.

W § 1 projektu rozporządzenia określono ogólny zakres przedmiotowy regulacji, zgodnie z upoważnieniem ustawowym zawartym w art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

W § 2 ust. 1 projektu rozporządzenia określono, które przepisy ruchu lotniczego zawarte w Załączniku 2 „Przepisy ruchu lotniczego” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, nieuregulowane w rozporządzeniu (UE) nr 923/2012, obowiązują w krajowym porządku prawnym.

W § 3 projektu rozporządzenia określono, które obowiązki przypisane „właściwemu organowi” w rozporządzeniu nr 923/2012 realizuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w rejonie informacji powietrznej Warszawa (FIR Warszawa), wyznaczona do zapewniania tych służb zgodnie z 127 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Zapewniono tym samym spójność kompetencji i obowiązków z „właściwą władzą ATS”, o której mowa w Załączniku 2.

W § 4 rozporządzenia określono, jakie elementy powinien zawierać składany do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wniosek o zwolnienie z przestrzegania szczegółowych wymogów rozporządzenia nr 923/2012 w odniesieniu do działań wykonywanych w interesie publicznym oraz szkoleń potrzebnych dla ich bezpiecznego prowadzenia. Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 923/2012 zwolnieniu mogą podlegać działania wykonywane w interesie publicznym oraz szkolenia potrzebne dla ich bezpiecznego prowadzenia, tj.: działania policyjne i celne, działania obejmujące dozоровanie ruchu i pościg, działania w dziedzinie ochrony środowiska, prowadzone przez organy władzy publicznej lub w ich imieniu, poszukiwanie i ratownictwo, loty medyczne, działania ewakuacyjne, działania gaśnicze oraz zwolnienia wymagane w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów głów państw, ministrów i innych funkcjonariuszy państwowych.

Na podstawie informacji zawartych w ww. wniosku Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 21 ust. 2d ustawy – Prawo lotnicze, wydaje decyzję administracyjną zwalniającą z przestrzegania szczegółowych wymogów rozporządzenia nr 923/2012.

W § 5 projektu rozporządzenia określono wymagania dotyczące wykonywania lotów grupowych, o których mowa w pkt SERA.3135 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012. Przepis SERA.3135 wymaga określenia przez „właściwy organ” (w tym przypadku ministra właściwego do spraw transportu) warunków wykonywania takich lotów.

W § 6 ust. 1 projektu rozporządzenia określono zakres informacji, jakie powinien zawierać plan lotu, obejmujący całą trasę lotu. Zakres tego przepisu pokrywa się z § 3 ust. 1 aktualnie obowiązującego rozporządzenia. Wskazany zakres informacji wynika z brzmienia pkt SERA.4005 lit. a pkt 1–14 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012. W ust. 2 rozporządzenia określono zakres informacji, jakie powinien zawierać plan lotu, obejmujący niewielką część lotu. Przepis SERA.4001 stanowi, że „Plan lotu” oznacza ograniczone informacje wymagane m.in. w przypadku, gdy celem jest otrzymanie zezwolenia na wykonanie niewielkiej części lotu, takiej jak przecięcie drogi lotniczej, start z kontrolowanego lotniska lub lądowanie na nim. Plan lotu obejmujący niewielką część lotu jest zazwyczaj składany w trakcie lotu, co skutkuje blokowaniem częstotliwości, na której jest prowadzona łączność radiowa. Istnieje zatem konieczność określenia niezbędnej ilości informacji, jaka jest potrzebna do bezpiecznego wykonania lotu, na który składany jest taki plan lotu. W projektowanym przepisie zredukowano z 14 do 6 liczbę przekazywanych informacji (pozostałe 8 nie mają istotnego znaczenia dla wykonania lotu na krótkim odcinku). Takie rozwiązanie korzystnie wpłynie na proces zapewniania służb ruchu lotniczego oraz zwiększy dostęp użytkowników przestrzeni powietrznej do częstotliwości, na której jest prowadzona łączność radiowa. W § 6 ust. 3 projektu rozporządzenia określono, że w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej FIR Warszawa, na lot wykonywany zgodnie z przepisami dla lotów według przyrządów (IFR), wymagany jest plan lotu. Aktualnie obowiązujące przepisy w przestrzeni niekontrolowanej określają konieczność posiadania ciągłej dwukierunkowej łączności lotniczej w locie IFR. Kwestia obowiązku złożenia planu lotu jest nieuregulowana. W celu zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego statkom powietrznym, które są dla siebie niewidoczne, konieczne jest powiadomienie służby ruchu lotniczego o zamiarze i planowanym przebiegu takiego lotu. Jest to możliwe dzięki złożeniu planu lotu. Aktualnie plany lotów na loty IFR w przestrzeni niekontrolowanej są już składane. Zatem

wprowadzenie wymogu składania takiego planu lotu jest usankcjonowaniem przyjętej praktyki.

W § 6 ust. 4 projektu rozporządzenia utrzymano dotychczasowy wymóg przedstawiania poszerzonych w stosunku do planu lotu informacji dotyczących przewozu ładunku i poczty w rozumieniu rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającego rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz. Urz. UE L 97 z 09.04.2008, str. 72, z późn. zm.) oraz podawania identyfikatora alfanumerycznego nadanego dla przewoźnika ładunków lotniczych lub poczty lotniczej prowadzącego przewozy z portu lotniczego państwa trzeciego do Unii (ACC3), jeżeli jest wymagany na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 299 z 14.11.2015, str. 1, z późn. zm.). Informacje te należy zamieszczać w przypadku lotu stanowiącego przewóz lotniczy, podczas którego następuje wlot na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i przekroczenie granicy państwowej, niestanowiącej granicy wewnętrznej w rozumieniu przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen) (Dz. Urz. UE L 77 z 23.03.2016, str. 1, z późn. zm.).

W § 6 ust. 5 projektu rozporządzenia utrzymano dotychczasowy przepis umożliwiający wykonywanie lotu bez składania planu lotu, zgodnie z przepisami dla lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, podczas którego następuje wlot na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i przekroczenie granicy państwowej, stanowiącej granicę wewnętrzną w rozumieniu przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/399 z dnia 9 marca 2016 r. w sprawie unijnego kodeksu zasad regulujących przepływ osób przez granice (kodeks graniczny Schengen).

W § 7 projektu rozporządzenia określono warunki wykonywania lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej (klasy G) na i poniżej wysokości 900 m (3000 ft) nad poziomem morza albo 300 m (1000 ft) nad poziomem terenu – w zależności od tego, która z tych wartości jest większa. Zgodnie z pkt SERA.5001 tabela S5-1 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, „właściwy organ” powinien określić przedmiotowe warunki. Brzmienie projektowanego przepisu jest zatem, wypełnieniem wymogu SERA.5001.

W § 8 ust. 1 projektu rozporządzenia określono wymagania do wykonywania lotów z widocznością (VFR) w nocy. Konieczność określenia takich wymogów wynika z pkt SERA.5005 lit. c załącznika do rozporządzenia nr 923/2012. Projektowane wymogi są zgodne z tymi zawartymi w przepisie SERA.5005 lit c.

W § 9 ust. 1 i 2 projektu rozporządzenia określono odpowiednio, kiedy lot uważa się za wykonywany w ciągu dnia, a kiedy w ciągu nocy. Samo określanie tych pór jest związane z położeniem tarczy słońca względem horyzontu i towarzyszą im zjawiska świtu i zmierzchu. W celu uniknięcia niejednoznaczności ustalono, w jaki sposób określać dzień i noc. Jest to o tyle łatwe, że tabele czasów wschodów i zachodów słońca są ogólnie dostępne (np. w AIP – Polska). Zawarta w projektowanych przepisach metodyka jest stosowana w praktyce. Zatem wprowadzenie proponowanych regulacji jest usankcjonowaniem funkcjonujących dobrych praktyk.

W § 10 projektu rozporządzenia wprowadzono przepis o niestosowaniu się do ograniczenia prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft) dla wojskowych statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Zgodnie z pkt SERA.6001 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012 „właściwy organ”, w przypadku lotów, gdzie zastosowanie ma ograniczenie prędkości przyrządowej (IAS) do 250 kts na wysokości bezwzględnej (AMSL) poniżej 3 050 m (10 000 ft), może zezwolić na niestosowanie tego ograniczenia w odniesieniu do typów statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa. Uwzględniając potrzebę realizacji zadań obronności państwa przy użyciu tego rodzaju statków powietrznych, przedstawiciele Sił Powietrznych Rzeczypospolitej Polskiej corocznie występują z wnioskiem o niestosowanie tego ograniczenia w stosunku do określonych typów statków powietrznych. Mając na względzie przedkładane przez Siły Powietrzne Rzeczypospolitej Polskiej analizy zagrożeń, ocenę ryzyka oraz wypływające z nich wnioski, w ust. 2 tego paragrafu określono dodatkowe warunki bezpieczeństwa. Loty takie mogą się odbywać wyłącznie w uzasadnionych przypadkach, bez elementów zastosowania bojowego, po pozytywnej ocenie zagrożenia związanego z wykonywanym lotem z prędkością przyrządową (IAS) nie większą niż 450 kts (833 km/h) oraz widzialnością poziomą w locie nie mniejszą niż 8 km. Wprowadzenie „widzialności poziomej w locie nie mniejszej niż 8 km” umożliwi dostrzeżenie przeszkód i innego ruchu z wyprzedzeniem ok. 30 s, co pozwoli na wykonanie manewru w celu uniknięcia kolizji, a w konsekwencji podniesienie poziomu bezpieczeństwa wykonywania takich lotów. Ponadto

wprowadzono obowiązek utrzymania dwustronnej łączności radiowej z właściwym organem służby ruchu lotniczego. Utrzymywanie łączności pozwoli innym użytkownikom przestrzeni powietrznej odebrać informację o wykonywanym locie, a tym samym podnieść świadomość operacyjną użytkowników.

W § 11 projektu rozporządzenia zgodnie z możliwością pozostawioną właściwemu organowi określono, jakie kody transpondera ustawia pilot w przypadku braku instrukcji ATS. Przewidziane w tym przepisie ustawianie kodów określonych jest usankcjonowaniem wieloletniej praktyki stosowanej jeszcze przed wejściem w życie rozporządzenia nr 923/2012.

Zgodnie z § 12 wnioski o zwolnienie z przestrzegania szczegółowych wymogów rozporządzenia nr 923/2012 złożone i nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie rozporządzenia podlegają uzupełnieniu zgodnie z wymaganiami określonymi w § 4 niniejszego rozporządzenia. Przepis art. 64 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2020 r. poz. 256) dotyczący wezwania do uzupełnienia braków formalnych stosuje się.

Odnosnie planów lotów należy wskazać, że są one składane w tym samym dniu co wykonywany lot, nie ma zatem potrzeby regulowania tej kwestii w przepisach przejściowych i dostosowujących.

Przepis § 13 projektu rozporządzenia określa, że rozporządzenie wejdzie w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

III. Informacje związane z procedowaniem projektu

Projektowane regulacje są zgodne z prawem Unii Europejskiej.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały Nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji, w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny.

Nie jest wymagane przedstawienie projektowanego rozporządzenia właściwym organom i instytucjom i Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia.