**UZASADNIENIE**

1. **Potrzeba i cel wydania rozporządzenia**

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni, zwane dalej: „rozporządzeniem”, ma na celu dostosowanie krajowych przepisów prawnych do przepisów międzynarodowych, jak również usprawnienie procedowania   
z wnioskami o zmiany w strukturze przestrzeni powietrznej, w szczególności terminu wejścia w życie takich zmian, a także uporządkowanie zasad korzystania z tej przestrzeni (zamawianie, aktywacja i dezaktywacja).

Ponadto, w ostatnich latach ICAO zaktualizowała przepisy PANS-ATM (ICAO Doc 4444 – Zarządzanie ruchem lotniczym) w zakresie planu lotu, tj. zmieniono i poszerzono katalog specjalnych statusów lotu określanych poprzez wskaźnik STS/ w polu 18 formularza planu lotu. Proponowane rozporządzenie uwzględnia także zmiany wprowadzone ww. przepisami.

1. **Zakres regulacji**

Rozporządzenie w § 2 wprowadza definicje nowych statusów lotu (np. FFR, MEDEVAC), jak również dokonuje zmiany istniejących, jak np. ATFMX. Ponadto definicje, które są określone w innych przepisach, zarówno krajowych jak i UE, zawierają odpowiednie odesłanie do właściwych aktów prawnych, w celu zachowania spójności.

W § 3 dokonano poprawy współrzędnych geograficznych FIR Warszawa,   
w następstwie wystąpienia strony szwedzkiej. Rejony informacji powietrznej szwedzkie i FIR Warszawa graniczą ze sobą, a w związku z tym ich współrzędne geograficzne tej granicy muszą być jednakowe.

W rozdziale drugim (§ 4–15) określono elementy struktury przestrzeni powietrznej dostępnej dla żeglugi powietrznej. W § 4–6 określono katalog elementów struktury przestrzeni powietrznej, a także przepis mówiący o tym, iż za opracowywanie projektów nowych elementów i zmian do nich odpowiedzialna jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Następnie podlegają one akceptacji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rozporządzenie przewiduje również likwidację stref niebezpiecznych (D) nad morzem pełnym w formie TSA, które są ustanawiane na podstawie przepisów obwiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2014 r. poz. 351). Obecnie funkcjonujące rozwiązanie nie znajduje podstaw w przepisach międzynarodowych ICAO i UE, jak również w aktach niższego rzędu, jak wytyczne czy podręczniki (*guidance materials* lub *manuals/handbooks*).

W § 6 zagwarantowano możliwość wykonywania operacji bezzałogowym statkiem powietrznym w przestrzeni kontrolowanej, jaką jest CTR, z jednoczesnym zawieszeniem wymogów ATC dotyczących przestrzeni kontrolowanej. Rozwiązanie to wychodzi naprzeciw koncepcji opracowywanej przez PAŻP mającej na celu pogodzenie obecności bezzałogowych statków powietrznych, nie będących w pełni wyposażonymi jak statki powietrzne załogowe, w przestrzeni kontrolowanej. Proponowane rozwiązanie jest zgodne z koncepcją elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA).

W § 7 znajduje się odesłanie do odrębnych przepisów, wydawanych na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z którymi wydziela się strefy D, P, R   
i ADIZ w FIR Warszawa. Natomiast o warunkach użytkowania tych stref stanowi § 17.

W § 8 znajduje się odesłanie do przepisów pkt SERA.5005 oraz SERA.6001 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), zgodnie z którymi dokonuje się klasyfikacji przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa. Analogicznie jak w przypadku elementów struktury powietrznej, propozycje składa do Prezesa ULC instytucja, a akceptuje Prezes ULC.

W § 9 i 10 określono cele, dla których ustanawia się strefy TSA/TRA oraz korytarze MRT oraz sposoby ustanawiania i akceptacji tych elementów struktury.

Zgodnie z § 11 AMC Polska jest zobowiązana do powiadamiania organów ATM państw sąsiadujących z FIR Warszawa o planowanym użytkowaniu przestrzeni powietrznej nad wodami otwartymi Morza Bałtyckiego. Obowiązek ten wynika z zasad elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA).

Kolejnym elementem wymagającym przedłożenia przez PAŻP do akceptacji Prezesa ULC jest określanie minimalnych wysokości bezwzględnych dla poszczególnych odcinków tras ATS w FIR Warszawa przy wprowadzaniu zmian w strukturze tras ATS lub innych elementach struktury przestrzeni powietrznej (§ 12).

W § 13 określono sposób wprowadzania stref RMZ lub TMZ, które są przewidziane   
w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającym wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającym 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.).

W § 14 określono podmioty, z którymi należy konsultować projekty zmian   
w strukturze przestrzeni powietrznej. Co do zasady są nimi właściwi użytkownicy przestrzeni powietrznej, o których mowa w art. 6 ust. 5 rozporządzenia (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji   
i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej.   
W ramach wykonania przepisu UE, jako właściwą władzę wojskową wskazuje się Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej. W zakresie podmiotów cywilnych, z reguły będą to terytorialnie zainteresowane aerokluby czy stowarzyszenia lotnicze, każdorazowo określane przez Instytucję, jak np. Aeroklub Polski czy Aeroklub Ziemi Toruńskiej, jako organ odpowiedzialny za strategiczne zarządzanie przestrzenią powietrzną (ASM-1). W procesie nadzoru nad bezpieczeństwem zmian w systemie funkcjonalnym ATM, Prezes ULC, na podstawie odrębnych obowiązujących przepisów, zachowuje prawo do wnioskowania o uzupełnienie dokumentacji zmiany, w tym przeprowadzenie dodatkowych konsultacji.

Wszystkie ww. zmiany w strukturze przestrzeni powietrznej oraz w klasyfikacji przestrzeni powietrznej podlegają publikacji w Dzienniku Urzędowym ULC (§ 15).

W rozdziale 3 określono szczegółowe warunki i sposób korzystania z przestrzeni powietrznej. W § 16 ust. 2, określono podstawę prawną do podpisywania porozumień pomiędzy właściwą władzą ATS, a podmiotem planującym wykonywanie lotów bezzałogowym statkiem powietrznym w wydzielonej z CTR do tego celu przestrzeni powietrznej. Proponowane rozwiązanie ma na celu wyjście naprzeciw potrzebom środowiska RPAS (loty komercyjne bezzałogowych statków powietrznych w otoczeniu lotnisk),   
a jednocześnie nie powoduje potrzeby zgłaszania odstępstw od Załącznika 11 do Konwencji   
o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., co byłoby wymagane w przypadku konieczności wprowadzania zmian dotyczących granic bocznych CTR – wymóg stanowi co najmniej 9,3 km (5 NM) od lotniska.

W § 16 ust. 5 określono zasady wlotu do stref, rejonów, tras oraz CTR/MCTR statków powietrznych wykonujących loty na specjalne hasło GARDA albo statków ze statusem lotu HOSP, SAR, FFR, lub MEDEVAC. Tego rodzaju loty są uzgadniane z organami ATS.

W § 18 został określony obowiązek rezerwacji działań w TRA/TSA w AMC Polska, która odpowiada za zarzadzanie przestrzenią powietrzną na poziomie przedtaktycznym   
i taktycznym. Za bezpieczeństwo wykonywania lotów w tych strefach odpowiedzialny jest wyłącznie użytkownik przestrzeni powietrznej. Proponowany przepis konkretnie wskazuje podmiot odpowiedzialny za zapewnienie bezpieczeństwa lotów, a bardziej ogólne brzmienie przepisu zapewni m.in. pewną jego „stabilność” w kontekście ewentualnych zmian   
w strukturze Sił Zbrojnych RP.

W § 19 określono warunek korzystania z elastycznych elementów struktury przestrzeni powietrznej oraz określono, jakim użytkownikom przysługuje uprawnienie do ich zamawiania. Przepis ten ma na celu uregulowanie zasad korzystania z przestrzeni powietrznej, w szczególności sytuacji, w których o korzystanie z elementów struktury przestrzeni powietrznej w FIR Warszawa zgłaszają się podmioty zagraniczne, zarówno cywilne, jak i wojskowe. Należy zauważyć, że TSA/TRA są zbudowane z segmentów. Z różnych segmentów, ale tej samej strefy, mogą korzystać różni użytkownicy. Analogicznie z czasem korzystania. Jeden podmiot korzysta z segmentu np. A w godzinach 07.00-09.00, a drugi 10.00-12.00. Jest to fundamentalna zasada elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej (FUA).

W celu usprawnienia procesu elastycznego zarządzania przestrzenią powietrzną   
w projektowanym § 20 nadano AMC Polska uprawnienie do władczego rozstrzygania   
o korzystaniu z elastycznych elementów przestrzeni powietrznej w przypadkach kolidujących ze sobą zamówień na określone elementy przestrzeni powietrznej w określonym czasie. Proponowane rozwiązanie pozwala osiągnąć większą elastyczność rezerwacji struktur przestrzeni i umożliwia w szczególnych przypadkach dokonywanie ostatecznych rozstrzygnięć w dniu wykonywania operacji, a nie w przeddzień, kiedy proces negocjacyjny jest utrudniony czy wręcz niemożliwy.

W rozdziale 4 określono przepisy dotyczące korzystania z przestrzeni powietrznej przez statki powietrzne z przyznanym statusem (HEAD, HOSP, HUM, STATE, ATFMX, SAR, FFR, MEDEVAC). Przepisy te są zgodne z aktualnym wykazem statusów lotu określonym w ICAO Doc 4444 (PANS-ATM) oraz Eurocontrol IFPS Manual w przypadku dotychczasowego statusu PROTECTED, ze względu na fakt, iż dokument ICAO nie przewiduje takiego statusu. Rozwiązanie określone w IFPS Manual przewiduje wpis w polu 18 formularza planu lotu EUR/PROTECTED, co jest wystarczającą informacją dla służb ruchu lotniczego. Użycie dotychczasowego STS/PROTECTED doprowadziłoby do odrzucenia złożonego planu lotu, ze względu na to, iż system IFPS nie przewiduje takiego statusu. W rozdziale tym określono również podmioty uprawnione do nadawania takich statusów (Komendant SOP, Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego, Dyżurny Operacyjny Stanowiska Kierowania Komendanta Głównego Państwowej Straży Pożarnej lub Rządowe Centrum Bezpieczeństwa).

W § 27 określono, że w przypadku wykonywania lotu o statusie HUM wymagającego zwolnienia z ograniczeń ATFM, operator statku powietrznego może otrzymać od Instytucji dla tego lotu status ATFMX po zgłoszeniu na minimum trzy godziny przed lotem. Określenie kryteriów czy warunków przyznania lub odmowy przez Instytucję statusu ATFMX na poziomie rozporządzenia w ocenie projektodawcy byłoby niezasadne, gdyż decyzja   
o przyznaniu lub odmowie statusu wynika z oceny bieżącej sytuacji w ramach prowadzonej akcji humanitarnej, która każdorazowo jest inna. Może to prowadzić do sytuacji, w której jedne statki powietrzne biorące udział w tej samej akcji humanitarnej, wykonując określone zadania, będą miały przyznany status ATFMX, a inne nie. Ze względu na różnorodność akcji ratowniczych konieczne jest przyjęcie rozwiązania zapewniającego elastyczność   
w podejmowaniu przez Instytucję decyzji w tym zakresie.

W § 28, podobnie jak w § 27, nie określono kryteriów czy warunków przyznania lub odmowy przez Instytucję statusu ATFMX dla lotu o statusie HOSP. Analogicznie jak   
w przypadku lotu o statusie HUM określenie kryteriów czy warunków przyznania lub odmowy przez Instytucję w treści rozporządzenia nie byłoby zasadne, gdyż wynika z oceny bieżącej sytuacji w ramach niesienia pomocy medycznej. Dynamicznie rozwijająca się sytuacja może wymagać szybkiego podejmowania decyzji w oparciu o informacje przekazywane przez służby medyczne.

W § 30 przewidziano wyłączenie z ograniczeń ATFM dla statków powietrznych wykonujących loty o statusie ATFMX, FFR, HEAD, MEDEVAC i SAR, a w § 31 wprowadzono obowiązek dla PAŻP prowadzenia ewidencji takich lotów.

W rozdziale 5 w § 32 określono przepisy przejściowe zawierające sposób postępowania z projektami zmian w przestrzeni powietrznej, które zostały przedłożone do akceptacji Prezesa ULC przed dniem wejścia w życie projektowanego rozporządzenia. Zgodnie z przyjętym rozwiązaniem do ww. postępowań stosuje się przepisy dotychczasowe.

W § 34 określono, że rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia. Projektowane przepisy są w dużej mierze w praktyce obecnie stosowane, a zatem ich adresaci nie spotkają się z problemem konieczności pilnego dostosowania się do nich.

Projektowane przepisy nie będą miały wpływu na działalność sektora mikro, małych   
i średnich przedsiębiorstw.

Projektowana regulacja jest zgodna z prawem Unii Europejskiej.

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

Stosownie do postanowień § 52 ust. 1 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. z 2016 r. poz. 1006 i 1204), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej, na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji.