



# DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

---

Warszawa, dnia 28 lipca 2020 r.

Poz. 1305

## ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 17 lipca 2020 r.

### w sprawie przepisów ruchu lotniczego

Na podstawie art. 121 ust. 6 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284) zarządza się, co następuje:

#### § 1. Rozporządzenie określa:

- 1) przepisy ruchu lotniczego – 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.<sup>2)</sup>), ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 25 listopada 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 78), zwanego dalej „Załącznikiem 2”;
- 2) zakres informacji zawartych we wniosku, o którym mowa w 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.<sup>3)</sup>), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 923/2012”;
- 3) dokumenty dołączane do wniosku, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 923/2012.

§ 2. W zakresie nieuregulowanym w rozporządzeniu nr 923/2012 przepisy ruchu lotniczego określają normy zawarte w Załączniku 2 w:

- 1) rozdziale 1 „Definicje” dotyczące pojęć:
  - a) łącze dowodzenia i sterowania,
  - b) obserwator zdalnie sterowanego statku powietrznego,
  - c) operator,
  - d) operacje w zasięgu widoczności wzrokowej,
  - e) pilot zdalnie sterowanego statku powietrznego,

---

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2257).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

<sup>3)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 196 z 21.07.2016, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 124 z 17.05.2017, str. 35.

- f) rejon kontrolowany lotnisk(a),
  - g) stacja zdalnego sterowania statkiem powietrznym,
  - h) system stacji zdalnego sterowania statkiem powietrznym,
  - i) wykrywanie i zapobieganie,
  - j) zdalnie sterowany statek powietrzny;
- 2) rozdziale 3 „Przepisy ogólne” w pkt 3.1.9, 3.6.5.2, 3.6.5.2.1 i 3.6.5.2.2;
  - 3) dodatku 1 „Sygnały” w pkt 5.2 w uwadze 2;
  - 4) dodatku 2 „Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych” w pkt 1.2 i 1.3;
  - 5) dodatku 4 „Systemy zdalnie pilotowanego statku powietrznego”;
  - 6) załączniku A „Przechwytywanie cywilnych statków powietrznych”, z wyłączeniem tabeli A-1;
  - 7) załączniku B „Bezprawna ingerencja”.

### § 3. Kompetencje i obowiązki:

- 1) „właściwej władzy ATS”, o której mowa w dodatku 4 pkt 1.3 i załączniku A pkt 7.1 lit. b Załącznika 2,
- 2) „właściwego organu”, o którym mowa w przepisach pkt SERA.3230 lit. b, pkt SERA.4001 lit. b pkt 3 i 4, pkt SERA.4010 lit. b, pkt SERA.4020 lit. a, pkt SERA.5015 lit. b, pkt SERA.5020 lit. b, pkt SERA.5025 lit. a–c, pkt SERA.6005 lit. a pkt 1 i 2 oraz lit. b pkt 1, pkt SERA.8020 lit. b pkt 3, pkt SERA.9010 lit. a pkt 2 ppkt ii, pkt SERA.10001 lit. b, pkt SERA.12005 lit. b, pkt SERA.13001 lit. c, pkt SERA.13010 lit. b, pkt SERA.14065 lit. a pkt 2 oraz lit. c pkt 2 i pkt SERA.14080 lit. a załącznika do rozporządzenia nr 923/2012

– wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w rejonie informacji powietrznej Warszawa (FIR Warszawa), wyznaczona do zapewniania tych służb na podstawie art. 127 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

### § 4. 1. Wniosek, o którym mowa w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 923/2012, zawiera:

- 1) nazwę i adres siedziby wnioskodawcy;
- 2) określenie działania wykonywanego w interesie publicznym;
- 3) wskazanie szczegółowych wymogów rozporządzenia nr 923/2012, od przestrzegania których ma być przyznane zwolnienie;
- 4) uzasadnienie potrzeby zwolnienia z poszczególnych wymogów, wskazanych zgodnie z pkt 3;
- 5) okres wnioskowanego zwolnienia.

#### 2. Do wniosku dołącza się:

- 1) identyfikację zagrożeń związanych z zakresem wykonywanych działań, wynikających z wnioskowanego zwolnienia;
- 2) ocenę ryzyka w zakresie zidentyfikowanych zagrożeń;
- 3) opis działań minimalizujących ryzyko do poziomu akceptowalnego.

§ 5. Loty grupowe, o których mowa w pkt SERA.3135 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, wykonuje się zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SERA.3135 lit. a–d załącznika do tego rozporządzenia.

§ 6. 1. Plan lotu, o którym mowa w pkt SERA.4001 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, obejmujący całą trasę lotu, zawiera informacje określone w pkt SERA.4005 lit. a pkt 1–14 załącznika do tego rozporządzenia.

2. Plan lotu na wykonanie niewielkiej części lotu zgodnie z przepisami wykonywania lotów z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) do poziomu lotu FL095, o którym mowa w pkt SERA.4001 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, zawiera co najmniej informacje określone w pkt SERA.4005 lit. a pkt 1, 3, 9 i 13 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012 oraz miejsce i czas rozpoczęcia i zakończenia operacji lotniczej.

3. Plan lotu jest wymagany dla lotów wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (IFR – Instrumental Flight Rules) w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej w rejonie informacji powietrznej Warszawa (FIR Warszawa).

4. W przypadku lotu stanowiącego przewóz lotniczy, podczas którego następuje wlot na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i przekroczenie granicy państwowej niestanowiącej granicy wewnętrznej w rozumieniu § 2 pkt 1 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.<sup>4)</sup>), zwanego dalej „rozporządzeniem 2016/399”, plan lotu zawiera informacje określone w pkt SERA.4005 lit. a pkt 1–14 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012.

5. W przypadku lotu stanowiącego przewóz lotniczy, podczas którego następuje wlot na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i przekroczenie granicy państwowej niestanowiącej granicy wewnętrznej w rozumieniu § 2 pkt 1 rozporządzenia 2016/399, z lądowaniem handlowym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, plan lotu zawiera informacje określone w pkt SERA.4005 lit. a pkt 1–14 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012 oraz:

- 1) informacje dotyczące przewozu poczty i ładunku w rozumieniu art. 3 pkt 24 i 25 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.<sup>5)</sup>);
- 2) identyfikator alfanumeryczny nadany 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.<sup>6)</sup>).

6. Plan lotu nie jest wymagany dla lotów wykonywanych 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 § 2 pkt 1 rozporządzenia 2016/399.

**§ 7.** Loty z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) w dzień w klasie przestrzeni powietrznej G, o której mowa w pkt SERA.6001 lit. a pkt 7 załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, 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, przy widzialności w locie poniżej 5 km, wykonuje się:

- 1) przy widzialności w locie nie mniejszej niż 1500 m:
  - a) z prędkością przyrządową (IAS – Indicated Airspeed) 140 węzłów (kts) lub mniejszą, dającą wystarczającą możliwość dostrzeżenia pozostałego ruchu lub wszelkich przeszkód w celu uniknięcia kolizji, lub
  - b) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zazwyczaj małe, w szczególności w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac lotniczych na małych wysokościach;
- 2) śmigłowcami przy widzialności w locie nie mniejszej niż 800 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością zapewniającą w odpowiednim stopniu możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód w czasie wystarczającym dla uniknięcia kolizji.

**§ 8.** Loty z widocznością (VFR – Visual Flight Rules) mogą być wykonywane w nocy zgodnie z wymaganiami określonymi w pkt SERA.5005 lit. c załącznika do rozporządzenia nr 923/2012.

**§ 9. 1.** Lot uważa się za wykonywany w dzień, jeżeli odbywa się w okresie od 30 minut przed wschodem słońca do 30 minut po zachodzie słońca.

2. Lot uważa się za wykonywany w nocy, jeżeli odbywa się w okresie od 30 minut po zachodzie słońca do 30 minut przed wschodem słońca.

**§ 10. 1.** Nie stosuje się ograniczenia prędkości przyrządowej (IAS – Indicated Airspeed) do 250 węzłów (kts) na wysokości bezwzględnej (AMSL – Above Mean Sea Level) poniżej 3050 m (10 000 ft) dla wojskowych statków powietrznych, które nie mogą utrzymać tej prędkości ze względów technicznych lub bezpieczeństwa podczas realizacji zadań na potrzeby obronności państwa.

<sup>4)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 251 z 16.09.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 74 z 18.03.2017, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L 135 z 22.05.2019, str. 27.

<sup>5)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 7 z 12.01.2010, str. 3, Dz. Urz. UE L 367 z 23.12.2014, str. 126, Dz. Urz. UE L 258 z 03.10.2015, str. 18 oraz Dz. Urz. UE L 28 z 04.02.2016, str. 20.

<sup>6)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 334 z 22.12.2015, str. 5, Dz. Urz. UE L 165 z 23.06.2016, str. 23, Dz. Urz. UE L 122 z 13.05.2017, str. 1, Dz. Urz. UE L 125 z 18.05.2017, str. 3, Dz. Urz. UE L 10 z 13.01.2018, str. 5, Dz. Urz. UE L 21 z 24.01.2019, str. 13 oraz Dz. Urz. UE L 21 z 27.01.2020, str. 1.

2. Loty statków powietrznych, o których mowa w ust. 1, mogą odbywać się wyłącznie w uzasadnionych przypadkach bez wykorzystania elementów zastosowania bojowego, po pozytywnej ocenie zagrożenia związanego z wykonywanym lotem, z prędkością przyrządową (IAS – Indicated Airspeed) nie większą niż 450 węzłów (kts), z widzialnością poziomą w locie nie mniejszą niż 8 km oraz z utrzymaniem dwustronnej łączności radiowej z właściwym organem służby ruchu lotniczego.

§ 11. Z wyjątkiem sytuacji, o których mowa w pkt SERA.13005 lit. a załącznika do rozporządzenia nr 923/2012, w przypadku braku instrukcji ATS dotyczących ustawienia kodu transpondera, pilot ustawia:

- 1) kod 7000 w lotach z widocznością (VFR – Visual Flight Rules);
- 2) kod 2000 w lotach według wskazań przyrządów (IFR – Instrumental Flight Rules).

§ 12. Wnioski, o których mowa w 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.<sup>7)</sup>), złożone i nierozpatrzone przed dniem wejścia w życie niniejszego 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, 695 i 1298) stosuje się.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.<sup>8)</sup>

Minister Infrastruktury: *A. Adamczyk*

<sup>7)</sup> Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 196 z 21.07.2016, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 124 z 17.05.2017, str. 35.

<sup>8)</sup> Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 22 stycznia 2015 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 141), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.