

**ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY¹⁾**

z dnia2009 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych

Na podstawie art. 63 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 122, poz. 1273 oraz z 2005 r. Nr 197, poz. 1633) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 4:

a) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Kategorię ochrony przeciwpożarowej lotniska, o której mowa w ust. 1 pkt 6, wyznacza się na podstawie długości całkowitych oraz maksymalnych szerokości kadłubów największych samolotów lub na podstawie całkowitych długości śmigłowców, wykonujących operacje lotnicze na danym lotnisku, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.”,

b) dodaje się ust. 4 i 5 w brzmieniu:

„4. Kategorię ochrony przeciwpożarowej lotniska wyznacza się o jeden numer wyżej jeżeli po uprzednim jej wyznaczeniu, wynikającym z długości całkowitej samolotu wykonującego operacje lotnicze na danym lotnisku, szerokość kadłuba jest większa od szerokości wskazanej w załączniku nr 4 do rozporządzenia, tabeli 1 kolumnie 3 dla danej kategorii.

5. Kategorię ochrony przeciwpożarowej lotniska można wyznaczyć niżej, niż określona w ust. 3, jeżeli przewiduje się okresy jego zmniejszonej aktywności. Tak wyznaczona kategoria musi być zgodna z kategorią wymaganą dla statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze na danym lotnisku w okresach zmniejszonej aktywności, niezależnie od liczby operacji.”;

2) § 17 otrzymuje brzmienie:

„§ 17. 1. Lotnisko użytku publicznego grodzi się.

2. Ogrodzenie lotniska użytku publicznego będącego portem lotniczym powinno spełniać następujące wymagania techniczne:

1) ogrodzenie powinno być wykonane z metalowych paneli drucianych lub siatkowych bądź rozciągniętych metalowych siatek drucianych, o grubości drutu nie mniejszej niż 2,5 mm. Elementy ogrodzenia mogą być również wykonane z innego niż metalowe tworzywa, którego odporność na przecinanie, zginanie, rozrywanie i łamanie jest co najmniej taka

¹⁾ Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 16 listopada 2007 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. Nr 216, poz. 1594).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

- sama jak ich metalowych odpowiedników. Minimalna wysokość wymienionych elementów powinna być nie mniejsza niż 180 cm, nie wliczając w to umieszczonej nad nim zwyżki wykonanej z minimum trzech rzędów drutu kolczastego lub drutu ostrzowego, zamocowanego na stelażach w kształcie litery "V" lub uformowanego w walec wykonany z minimum jednego drutu kolczastego lub drutu ostrzowego;
- 2) całkowita wysokość ogrodzenia, liczona od powierzchni gruntu powinna wynosić w każdym jego punkcie minimum 2,44 m, włącznie ze zwyżkami z drutu kolczastego lub drutu ostrzowego;
 - 3) odległość pomiędzy górną krawędzią panelu (siatki) oraz dolną krawędzią zwyżki z drutu kolczastego lub drutu ostrzowego powinna wynosić maksymalnie 20 cm;
 - 4) dolna krawędź panelu (siatki) powinna być trwale zamocowana w podłożu, poprzez jej zabetonowanie lub inne trwałe osadzenie w gruncie, bądź osadzona w podmurówce;
 - 5) w przypadku osadzenia siatki nad podmurówką całkowita wysokość prześwitu pomiędzy gruntem lub podmurówką i dolną krawędzią panelu (siatki) wynosić może maksymalnie 20 cm;
 - 6) całkowita wysokość i konstrukcja bram wjazdowych i furt osobowych powinna spełniać, na ile to możliwe, wymagania określone w pkt 1, 2 i 3;
 - 7) przebieg ogrodzenia, w celu zapewnienia jego optymalnego monitorowania i maksymalnego ograniczenia obszarów niemożliwych do obserwowania podczas patrolowania ogrodzenia, powinien być wytyczony w miarę możliwości po liniach prostych;
 - 8) wokół ogrodzenia powinna być zapewniona całkowicie wolna przestrzeń o szerokości minimum 3 m, po jego obu stronach - w celu zapewnienia możliwości jego skutecznego obserwowania i patrolowania;
 - 9) wokół ogrodzenia powinny być umieszczone w odstępach 30 m prostokątne tablice informacyjne, o wymiarach 300 na 600 mm, koloru białego z czerwoną obwolutą, wykonane z tworzywa sztucznego lub aluminium, zawierające napis o treści: "TEREN LOTNISKA - WSTĘP SUROWO WZBRONIONY!"; grubość liter, wysokość i odstępy pomiędzy wierszami powinny wynosić odpowiednio: 8 mm, 60 mm i 40 mm; nie naruszając powyższych postanowień dopuszcza się zamieszczenie na tych tablicach angielskiego tłumaczenia wyżej wymienionego tekstu, o treści: "AERODROME AREA – ACCESS STRICTLY FORBIDDEN", z możliwością odpowiedniego powiększenia wielkości tablicy informacyjnej;
 - 10) wokół ogrodzenia, po jego wewnętrznej stronie, powinna być poprowadzona droga patrolowa, pozwalająca na systematyczne dokonywanie jego oglądu z pojazdu samochodowego.
3. W przypadku małych portów lotniczych w rozumieniu § 1 pkt 15 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803) oraz lotnisk użytku publicznego nie będących portami lotniczymi, Prezes Urzędu może, na wniosek zarządzającego lotniskiem, wydać w trybie § 122 załącznika do tego rozporządzenia, zgodę na odstępstwo od wymogów określonych w ust. 1 i 2.
4. W przypadku gdy ukształtowanie terenu nie pozwala na zastosowanie ogrodzenia o wymaganiach określonych w ust. 2, zarządzający lotniskiem w programie ochrony lotniska i instrukcji operacyjnej lotniska określa sposób zabezpieczenia terenu portu lotniczego.”.

§ 2. Wymagań określonych w § 17 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia, o którym mowa w § 1, w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem w zakresie wymaganej grubości drutu nie mniejszej niż 2,5 mm, nie stosuje się do istniejących ogrodzeń na lotniskach zarejestrowanych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

Projekt z dnia 27.03.2009 r.

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

MINISTER INFRASTRUKTURY

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia.

Projekt *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury zmieniającego rozporządzenie z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych* stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 63 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.).

Projekt uszczegóławia kwestie dotyczące określania kategorii ochrony przeciwpożarowej lotnisk oraz uaktualnia je pod kątem zgodności z przepisami prawa międzynarodowego. Przedmiotowa nowelizacja podyktowana jest koniecznością dostosowania przepisów dotyczących ochrony przeciwpożarowej lotnisk do przepisów międzynarodowych, w szczególności do:

- 1) norm Załącznika 14 do Konwencji Chicagowskiej,
- 2) wymogów określonych w innych dokumentach ICAO wydanych na podstawie Załącznika 14.

Ponadto nowelizacja dotyczy dostosowania wymogów w zakresie ogrodzenia lotniska do przepisów w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego określonych m. in. w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 355 z 30.12.2002, str. 1; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 7, str. 181).

II. Zakres regulacji.

Wprowadzenie przedmiotowych zmian zapewni zwiększenie bezpieczeństwa na lotniskach. W szczególności:

Ad. § 1 pkt 1 – doprecyzowanie określenia kategorii ochrony przeciwpożarowej lotnisk ze względu na natężenie ruchu lotniczego spowoduje zróżnicowanie wymagań dla lotnisk w zależności od natężenia ruchu oraz ułatwi zaszeregowanie poszczególnych lotnisk do właściwej kategorii. Dzięki temu, mniejsze lotniska (głównie aeroklubowe) otrzymują możliwość elastyczniejszego dostosowywania swojego systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej do wymogów ustawy i niniejszego rozporządzenia.

Ad. § 1 pkt 2 – projektowana zmiana przepisu dotyczącego zasad i standardów ogrodzenia lotniska ma na celu uelastycznienie istniejącego stanu prawnego w tym zakresie. Zgodnie z obecnym stanem prawnym każde lotnisko (zarówno lotnisko użytku publicznego jak i lotnisko użytku niepublicznego) powinno być ogrodzone według standardów określonych w obowiązującym rozporządzeniu. W praktyce oznaczało to konieczność stosowania takich samych standardów wykonania ogrodzenia, a co za tym idzie poniesienia wysokich kosztów, zarówno przez zarządzających dużymi portami lotniczymi oraz bardzo małymi lotniskami niezależnie od tego czy są lotniskami użytku publicznego czy niepublicznego. Intencją projektowanej nowelizacji jest dokonanie rozróżnienia wymogów w zakresie ogrodzenia lotniska w zależności od jego rodzaju (użytku publicznego czy niepublicznego), przy czym

podstawowym założeniem jest aby standardy ogrodzenia dla lotnisk użytku publicznego będących portami lotniczymi pozostały na dotychczasowym poziomie (za wyjątkiem wymogu poprowadzenia kanałów technicznych wokół ogrodzenia w celu instalacji oświetlenia, telewizji dozorowej oraz systemów detekcji ruchu). Wymóg poprowadzenia kanałów technicznych został usunięty z uwagi na liczne sygnały od zarządzających (potwierdzone m. in. w wyniku prowadzonych czynności inspekcyjnych w portach lotniczych), wskazujące, że wymóg ten jest kosztowny, a jednocześnie istnieją alternatywne możliwości instalacji wokół ogrodzenia oświetlenia, telewizji dozorowej i systemów detekcji ruchu. Natomiast jednocześnie w odniesieniu do tzw. małych portów lotniczych, w rozumieniu § 122 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie *Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa* (Dz. U. Nr 116, poz. 803) oraz lotnisk użytku publicznego, nie będących portami lotniczymi, celowym jest przyznanie Prezesowi ULC kompetencji pozwalających na wydanie odstępstwa od podstawowych standardów. Odstępstwo takie byłoby wydawane na podstawie oceny analizy ryzyka, która uwzględniałaby m. in. przewidywaną wielkość ruchu lotniczego na danym lotnisku, wielkość statków powietrznych wykonujących operacje do/z danego lotniska oraz aktualny poziom zagrożeń dla lotnictwa. Zapis taki zgodny jest z art. 4 (3) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego.

Zgodność regulacji z prawem UE – przepisy w zakresie stosowania odstępstw dla małych lotnisk są zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady 2320/2002 z dnia 16 grudnia 2002 ustanawiającego wspólne zasady w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego. Pozostałe zmiany zawarte w projekcie rozporządzenia nie są objęte zakresem uregulowań UE.

Projekt rozporządzenia wymaga notyfikacji, zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

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.

Ocena Skutków Regulacji

Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) zarządzających lotniskami.

Konsultacje społeczne.

Projekt zostanie przesłany do następujących podmiotów:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”
- 2) Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji

- 3) Związek Regionalnych Portów Lotniczych
- 4) Aeroklub Polski
- 5) Krajowa Sekcja Pożarnictwa NSZZ „Solidarność“
- 6) ZG NSZZ Pracowników Pożarnictwa
- 7) Związek Zawodowy Strażaków „Florian”
- 8) Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Pożarnictwa
- 9) Stowarzyszenie Pożarników Polskich
- 10) Zarząd Główny Związku Ochotniczych Straży Pożarnych RP
- 11) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków - Balice Sp. z o.o.
- 12) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A.
- 13) Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.
- 14) Port Lotniczy Wrocław S.A.
- 15) Port Lotniczy Poznań-Ławica Sp. z o.o.
- 16) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów Sp. z o.o.
- 17) Port Lotniczy Bydgoszcz S.A.
- 18) Lotnisko Łódź Lublinek Sp. z o.o.
- 19) Polska Izba Ochrony Osób i Mienia
- 20) Global Trade Limited
- 21) P.P.U Internet sp. z o. o.
- 22) Betafence sp. z o. o.
- 23) Met-Prim
- 24) P. H. U. Siatmar
- 25) Bram-Point

W związku z przeprowadzonymi konsultacjami społecznymi otrzymano uwagi od następujących podmiotów: Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, Port Lotniczy Łódź sp. z o.o., Port Lotniczy Gdańsk sp. z o.o., P.P.U Internet sp. z o. o., Betafence sp. z o. o., oraz P.H.U. Raban, Global Trade Limited.

W trakcie prac nad projektem przedmiotowego rozporządzenia uwzględniono część zgłoszonych uwag dokonując zmian m.in. w § 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia, poprzez dodanie ust. 5 umożliwiającego portom lotniczym obniżenie kategorii ochrony przeciwpożarowej lotniska w okresach zmniejszonej aktywności. Proponowana zmiana jest zgodna z pkt 9.2.7 Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Wprowadzono korektę w § 1 pkt 2 rozporządzenia, w zakresie § 17 ust. 1, zamieniając wyrażenie „powinno być ogrodzone” na „grodzi się”. Zmiana podyktowana jest koniecznością wyraźnego zaakcentowania zawartego w przepisie obowiązku grodzenia każdego lotniska użytku publicznego.

Zmiany w § 1 pkt 2 rozporządzenia, w zakresie § 17 ust. 2, uwzględniły te propozycje, które odnosiły się do poprawności terminologicznej użytych pojęć opisujących elementy ogrodzeń oraz, które znajdowały podstawę prawną do uregulowania w omawianym rozporządzeniu bądź wskazywały na oczywiste uchybienia projektu.

Uwzględniono również te opinie, które mogą wpłynąć na uelastycznienie systemów ochrony lotnictwa cywilnego – o ile formułowane wnioski pozostawały w zgodzie z duchem i literą prawa w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji.

Dokonana została także zmiana treści § 2 rozporządzenia, polegająca na wprowadzeniu przepisu wyłączającego porty lotnicze zarejestrowane przed wejściem w życie nowych

przepisów spod obowiązku dostosowywania posiadanego już ogrodzenia do wymogów określonych w § 17 ust. 2 pkt 1 zmienianego rozporządzenia, dotyczących grubości drutu, z którego wykonane jest ogrodzenie. Wyłączenie takie jest konieczne, ponieważ wprowadzany standard jest nowy i nie byłoby słusznym nakazywanie portom lotniczym kosztownej wymiany istniejących już ogrodzeń.

Wpływ na sektor finansów publicznych – wprowadzenie niniejszego rozporządzenia nie powoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

Wpływ na rynek pracy – przepisy rozporządzenia nie wpłyną na wzrost zatrudnienia pracowników lotniskowych służb ratowniczo – gaśniczych.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja może wpłynąć na konkurencyjność, ze względu na zwiększenie poziomu bezpieczeństwa na lotniskach oraz uelastycznienie (możliwość stosowania odstępstw dla małych lotnisk) wymagań w zakresie zasad i standardów ogrodzenia lotnisk.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny – regulacja nie ma bezpośredniego przełożenia na sytuację i rozwój regionalny.