

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2012 r.

**w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego
oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej**

Na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1
Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa:

- 1) wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku wyłącznego;
- 2) sposób i tryb przeprowadzania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego kontroli sprawdzającej na lotnisku, o której mowa w art. 59a ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) ustawie - należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze;
- 2) Prezesie Urzędu - należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Załączniku 14 tom I - należy przez to rozumieć Załącznik 14 tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” 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.²⁾) - wydanie piąte – lipiec 2009 r.;
- 4) Załączniku 14 tom II - należy przez to rozumieć Załącznik 14 tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, o której mowa w pkt 3 - wydanie trzecie – lipiec 2009 r.;
- 5) polu naziemnego ruchu lotniczego – należy przez to rozumieć „pole ruchu naziemnego” określone w Załączniku 14 tom I;
- 6) drodze startowej z nawierzchnią sztuczną – należy przez to rozumieć drogę startową posiadającą nawierzchnię wykonaną z betonu cementowego lub betonu asfaltowego;

¹⁾ Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej - transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

²⁾ Zmiany wymienionej umowy 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, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

- 7) drodze startowej bez nawierzchni sztucznej – należy przez to rozumieć drogę startową posiadającą jedną z następujących nawierzchni naturalnych: darniową, darniową wzmocnioną, gruntową, gruntową wzmocnioną.

Rozdział 2

Wymagania ogólne dla lotnisk dla samolotów

§ 3. 1. Elementy pola naziemnego ruchu lotniczego na lotniskach dla samolotów mogą mieć nawierzchnię sztuczną lub nawierzchnię naturalną.

2. Nawierzchnie sztuczne części pola naziemnego ruchu lotniczego wykonane z betonu asfaltowego oraz z betonu cementowego powinny charakteryzować się równością, współczynnikiem tarcia oraz wytrzymałością, określoną w Polskich Normach w warunkach technicznych i eksploatacyjnych tj.: PN-V-83002:1999, NO-17-A200:2006, NO-17-A500:2007, PN-EN13036-7:2004, PN-EN13036-8:2004, BN-68/8931-04, BN-68/8931-04, PN-EN 13036-4:2004.

3. Do obszarów bez nawierzchni sztucznej, przeznaczonych do wykonywania operacji lotniczych znajdujących się w obrębie lotnisk z drogą startową o nawierzchni sztucznej, stosuje się przepisy dotyczące lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

Rozdział 3

Wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej

§ 4. Ilekroć przepisy niniejszego rozdziału posługują się terminami specjalistycznymi wyjaśnionymi w Załączniku 14 tom I, należy przyjmować ich znaczenie zgodne z przepisami tego Załącznika.

§ 5. 1. Zarządzający lotniskiem powinien wyznaczyć w granicach lotniska co najmniej jedną drogę startową.

2. Na lotnisku z kilkoma drogami startowymi zarządzający lotniskiem wyznacza główną drogę startową - najdłuższą lub najczęściej użytkowaną.

§ 6. 1. Kształt i wymiary pola wzlotów lotniska powinny uwzględniać kierunki dominujących wiatrów, topografię terenu w otoczeniu lotniska oraz rodzaje statków powietrznych wykonujących na tym lotnisku operacje lotnicze.

2. Na lotnisku z jedną drogą startową bez nawierzchni sztucznej, granice tej drogi startowej stanowią granice pola wzlotów.

§ 7. 1. Na lotnisku z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mogą być stosowane nawierzchnie sztuczne na innych niż drogi startowe częściach pola naziemnego ruchu lotniczego, w szczególności na płytach postojowych.

§ 8. 1. Dla lotnisk posiadających wyłącznie drogi startowe bez nawierzchni sztucznej nie określa się litery kodu referencyjnego lotniska.

2. Cyfra kodu referencyjnego lotniska określana jest dla głównej drogi startowej.

§ 9. 1. Długość drogi startowej powinna odpowiadać co najmniej długości:

- 1) zapewniającej wyhamowanie prędkości podczas operacji lądowania statku powietrznego o dopuszczalnych największych wymiarach i największym ciężarze, aż do jego zatrzymania się, przy założeniu przelotu nad początkiem drogi startowej na wysokości co najmniej 10 m lub nad obiektami budowlanymi lub naturalnymi występującymi w strefie podejścia do lądowania na wysokości co najmniej 15 m, albo
- 2) zapewniającej przelot statku powietrznego przy wykonywaniu operacji startu na wysokości co najmniej 10 m nad końcem drogi startowej oraz co najmniej 15 m nad obiektami budowlanymi lub naturalnymi występującymi w strefie wznoszenia
- w zależności od tego, która z tych długości jest większa.

2. Wymagania określone w ust. 1 pkt 2 powinny być zapewnione dla zespołu samolotu holującego i statku powietrznego holowanego.

§ 10. 1. Ukształtowanie podłużne drogi startowej powinno umożliwiać, widzialność nad powierzchnią drogi startowej, innego dowolnego punktu położonego na wysokości 2 m nad powierzchnią drogi startowej, odległego nie mniej niż o połowę jej długości.

2. W przypadku krzyżujących się dróg startowych możliwe jest uproszczenie granicy pola wzlotów i jednocześnie jego powiększenie poprzez łączenie czołowych krawędzi dróg startowych, zapewniające pośrednie kierunki lądowań i startów między kierunkami osi dróg startowych.

3. Zastosowanie powiększenia, o którym mowa w ust. 2, uwarunkowane jest powierzchniami podejścia do lądowania wolnymi od przeszkód lotniczych na kierunkach pośrednich podejść oraz przygotowaniem powiększonej, zgodnie z wymogami określonymi w § 16, powierzchni pola wzlotów.

§ 11. 1. Różnica między najwyżej i najniżej położonymi punktami osi drogi startowej nie powinna przekraczać:

- 1) 1,5 % dla lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4;
- 2) 2,5 % dla lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2;
- 3) 15 % dla lotnisk położonych w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego ich wykorzystywania do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych.

2. Miejscowe nachylenie osi drogi startowej nie powinno przekraczać:

- 1) 2,5 % dla lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4;
- 2) 3 % dla lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2;
- 3) 20 % w przypadku lotnisk położonych w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego ich wykorzystania do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych.

3. Zmiany nachyleń osi drogi startowej powinny być łagodne, o minimalnym promieniu krzywizny:

- 1) 10000 m dla lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4;
- 2) 5000 m dla lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2.

4. Odległości między załamaniami sąsiednich prostych profilu niwelety osi drogi

startowej powinny być nie mniejsze niż 40 m.

5. Dopuszcza się mniejsze odległości między załamaniami sąsiednich prostych profilu niwelety osi drogi startowej, wynoszące nie mniej niż 20 m, w przypadku lotnisk położonych w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego ich wykorzystywania do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych.

§ 12. Szerokość drogi startowej nie powinna być mniejsza niż:

- 1) 80 m dla lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4;
- 2) 50 m dla lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2.

§ 13. 1. Profil poprzeczny drogi startowej powinien być wypukły, dwukierunkowy-symetryczny lub jednokierunkowy, z zastrzeżeniem ust. 2.

2. Dopuszcza się profil poziomy lub wklęsły w przypadku gruntu gliniasto-piaszczystego z przewagą frakcji piaskowej zapewniającego przepuszczalność wody.

3. Ukształtowanie powierzchni drogi startowej powinno ułatwiać szybkie odprowadzanie wód opadowych z nawierzchni, z uwzględnieniem rzeźby terenu, rodzaju gruntu, poziomu wód gruntowych, jak również skrzyżowania z inną drogą startową.

4. W przypadkach nadmiernego nawilgocenia gruntu na całym obszarze lotniska z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, powinno się stosować drenaż rolniczy lub, poza zabezpieczeniem pola wlotów, rowy melioracyjne przechwytyjące wodę z terenów położonych wyżej.

5. Powierzchnia pola wlotów powinna być równa, pozbawiona lokalnych wzniesień, zagłębień, kolein, kamieni i innych przedmiotów, których obecność mogłaby zagrozić bezpieczeństwu w wykonywaniu operacji lotniczych.

§ 14. 1. Nachylenie poprzeczne powierzchni drogi startowej nie powinno być większe niż:

- 1) 2,5 % dla lotniska o kodzie referencyjnym 3 i 4;
- 2) 3 % dla lotniska o kodzie referencyjnym 1 i 2.

2. Nachylenie, o którym mowa w ust. 1, nie powinno być mniejsze niż:

- 1) 0,5 % w przypadkach określonych w § 13 ust. 2;
- 2) 1 % w przypadkach określonych w § 13 ust. 1.

3. Zmiany nachyleń profilu poprzecznego drogi startowej, o której mowa w ust. 1, powinny przebiegać łagodnie, z zastosowaniem krzywych o minimalnym promieniu 3000 m.

4. Dopuszcza się nachylenie poprzeczne powierzchni drogi startowej do 15 %, w przypadku lotnisk położonych w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego ich wykorzystywania do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych.

§ 15. 1. Nawierzchnie inne niż nawierzchnie drogi startowej usytuowane na polu naziemnego ruchu lotniczego powinny posiadać spadki uzależnione od rodzaju gruntu, zapewniające skuteczny spływ wód opadowych.

2. Do odprowadzania wód opadowych należy stosować urządzenia wspomagające:

- 1) odprowadzanie wód opadowych z nawierzchni pola wlotów;
- 2) przechwytywanie wody, która spływa na pole wlotów z sąsiadujących terenów;
- 3) obniżenie zwierciadła wód gruntowych.

3. Urządzenia, o których mowa w ust. 2, nie powinny stanowić przeszkody lotniczej.

§ 16. 1. Nawierzchnia pola wlotów powinna się charakteryzować wytrzymałością określoną na podstawie przyjętych obciążeń dla eksploatowanych statków powietrznych, z uwzględnieniem tych obciążeń na jednostkę powierzchni i częstotliwości ich występowania.

2. Nawierzchnia darniowa pola wlotów powinna posiadać jednakową nośność na całej powierzchni oraz równomierny porost traw o mocnym i gęstym systemie korzeniowym, o wysokości trawy nie przekraczającej 15 cm.

3. Nawierzchnia darniowa pola wlotów powinna być zakładane na gruncie o wytrzymałości ze wskaźnikiem nośności określonym według połowej metody oznaczania modułu odkształcenia nawierzchni podatnych – VSS równy 8kG/cm^2 (0,8 MPa) według normy BN-64/8931-02 lub aby odkształcenie pionowe nawierzchni podczas przejazdu koła eksploatowanego statku powietrznego o największych wymiarach, największym ciężarze oraz ciśnieniu jednostkowym na badaną powierzchnię ok. 6kG/cm^2 (0,6 MPa), wynosiło nie więcej niż 2 cm.

4. Nawierzchnia darniowa pola naziemnego ruchu lotniczego inna, niż określona w ust. 1, powinna być tak zagęszczona, aby w czasie ruchu statków powietrznych nie powstawały koleiny głębsze niż 5 cm.

5. Jakość nawierzchni darniowej, na której znajdują się samoloty z pracującymi silnikami, powinna być nie gorsza od jakości nawierzchni na drodze startowej.

6. Dopuszcza się gruntową nawierzchnię pola wlotów o składzie granulometrycznym wykazującym nośność, określoną w ust. 3 oraz taką, aby nawierzchnia ta chroniła przed powstawaniem zastoisk wody, błota oraz pyłu, które mogłyby powodować uszkodzenia statku powietrznego.

7. Dopuszcza się możliwość stosowania na drogach startowych wzmocnienia podłoża nawierzchni darniowej w celu uzyskania zwiększonej jej nośności z warunkiem zachowania na powierzchni jednorodnej nawierzchni darniowej.

8. Stosowanie na drogach startowych technologii mających na celu wzmocnienie i podwyższenie nośności oraz trwałości nawierzchni darniowej lub gruntowej, polegające na wbudowaniu lub ułożeniu sztucznych elementów (innych niż beton cementowy lub asfaltobeton) bezpośrednio na tych nawierzchniach, wymaga uzyskania od specjalistycznego instytutu badawczego certyfikatu przydatności do użytkowania takiego materiału na nawierzchniach lotniskowych.

§ 17. 1. Części pola naziemnego ruchu lotniczego, inne niż pole wlotów, uwzględniając parametry fizyczne i eksploatacyjne statków powietrznych, powinny być urządzone w sposób zapewniający kołowanie statków powietrznych z własnym napędem lub holowanych, bez narażania innych statków powietrznych na uszkodzenia.

2. Obszar pola naziemnego ruchu lotniczego, w tym w szczególności pole wlotów, powinien być kontrolowany przez zarządzającego codziennie w celu wykrycia oraz usunięcia uszkodzeń lub zanieczyszczeń, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu wykonywanych operacji lotniczych.

3. Zanieczyszczenia na obszarze pola naziemnego ruchu lotniczego powinny być regularnie usuwane przez zarządzającego z nawierzchni wykorzystywanych przez samoloty.

§ 18. 1. Granica pola wlotów powinna być oznaczona za pomocą znaków granicznych, które zapewnią jego identyfikację z powietrza i z kabiny statku powietrznego oraz wykonywanie operacji lotniczych bez możliwości niezamierzonego wykołowania poza granicę pola wlotów.

2. Znaki graniczne powinny być rozmieszczone na granicy pola wlotów lub na zewnątrz pola wlotów w odległości do 3 m od jego granicy.

3. Odległości między znakami granicznymi powinny być w miarę możliwości jednakowe, lecz nie większe, niż co 100 m, z zastrzeżeniem ust. 4 i 5.

4. Wzdłuż poprzecznej granicy drogi startowej powinny być umieszczone co najmniej 3 znaki graniczne, w tym znaki narożne.

5. W przypadku kilku dróg startowych na polu wlotów, znaki graniczne powinny być umieszczone również we wszystkich miejscach załamania granicy pola wlotów.

6. Kształt i wymiary znaków granicznych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

7. Znak graniczny powinien być przenośny, łamliwy oraz posiadać barwę białą lub pomarańczową albo kombinację tych barw w celu uzyskania największego kontrastu z tłem.

8. W przypadku utrzymywania trawy o wysokości do 5 cm dopuszcza się umieszczanie na poziomie terenu płaskich znaków barwy białej lub innej zapewniającej jak największy kontrast z tłem.

9. Wymiary płaskich znaków poziomych określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 19. 1. W warunkach zimowych, jeżeli znaki graniczne, o których mowa w § 18, są niewidoczne dla pilotów z powietrza, powinno się odpowiednio stosować znaki dla drogi startowej pokrytej śniegiem.

2. Znaki, o których mowa w ust. 1, powinny być używane do oznaczenia granicy użytkowej części drogi startowej pokrytej śniegiem.

3. Znaki, o których mowa w ust. 1, powinny być umieszczone wzdłuż boków pokrytej śniegiem drogi startowej, w odstępach nie większych niż 100 m, symetrycznie względem osi drogi startowej i w odległości poprzecznej od osi drogi startowej nie mniejszej niż 1,5 szerokości statku powietrznego.

4. Znaki, o których mowa w ust. 1, powinny być umieszczone poprzecznie do drogi startowej pokrytej śniegiem dla wskazania progu i końca tej drogi.

5. Znaki, o których mowa w ust. 1, powinny być przenośne, łamliwe, dobrze widoczne, o barwach naprzemiennych czarno-pomarańczowych, umieszczone pionowo oraz posiadać wysokość od 0,5 do 1,5 m, z możliwością ich umocowania na pokrywie śnieżnej lub w gruncie, również jako znaki poziome widoczne jednoznacznie dla pilotów z powietrza.

§ 20. 1. W przypadku użytkowania lotniska z drogą startową bez nawierzchni sztucznej w porze nocnej powinno być stosowane oświetlenie obejmujące światła krawędziowe drogi startowej, światła początku i końca drogi startowej oraz wskaźnik kierunku lądowania. Zastosowane światła mogą być stacjonarne lub przenośne.

2. Światła krawędziowe powinny być barwy białej, rozmieszczone w odstępach nie

większych niż 100 m wzdłuż bocznej granicy drogi startowej oraz o światłości nie mniejszej niż 20 kandel i być widoczne ze wszystkich kierunków niezbędnych do wykonywania operacji startu lub lądowania oraz wysyłać wiązkę świetlną pod kątem co najmniej 10° nad linią horyzontu.

3. Do nocnego oznakowania początku drogi startowej należy zastosować światła jednokierunkowe wysyłające światło o barwie zielonej, o światłości nie mniejszej niż w przypadku opraw świateł, o których mowa w ust. 2, wysyłające wiązkę świetlną pod kątem co najmniej 10° nad linią horyzontu.

4. Do nocnego oznakowania końca drogi startowej należy zastosować światła jednokierunkowe wysyłające światło o barwie czerwonej, o światłości nie mniejszej niż w przypadku świateł o których mowa w ust. 2, wysyłające wiązkę świetlną pod kątem, co najmniej 10° nad linią horyzontu.

5. Jeżeli początek drogi startowej używany jest również jako koniec drogi startowej, oprawy świateł początku drogi startowej mogą być wykorzystane również jako oprawy do świateł końca drogi startowej przy zastosowaniu odpowiednich filtrów barwnych.

6. Światła początku oraz końca drogi startowej powinny być instalowane w liczbie co najmniej sześciu lamp równomiernie rozmieszczonych pomiędzy rzędami świateł krawędziowych drogi startowej oraz symetrycznie względem jej linii osiowej rozmieszczonych w dwóch grupach, w których światła są równo oddalone od siebie, a odległość pomiędzy grupami świateł nie jest większa niż połowa odległości pomiędzy światłami krawędziowymi drogi startowej.

7. Schemat rozmieszczenia układu świateł drogi startowej bez nawierzchni sztucznej, o których mowa w ust. 1- 6, określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

8. Światła, o których mowa w ust. 1 - 6, powinny być instalowane w odległości nie większej niż 0,5 m od zewnętrznej strony znaków granicznych drogi startowej.

9. W przypadku lotów innych niż loty handlowe, zarządzający lotniskiem może oznakować drogę startową na zasadach innych niż wskazane w ust. 1-8, określając to w instrukcji operacyjnej lotniska, przy czym zastosowane światła powinny wskazywać:

- 1) w przypadku startu – miejsce rozpoczęcia i kierunek startu oraz granicę rozporządzalnej drogi startowej,
- 2) w przypadku lądowania – kierunek lądowania i miejsce przyziemienia oraz granicę rozporządzalnej drogi startowej.

10. W przypadku, o którym mowa w ust. 9, zarządzający lotniskiem:

- 1) nie stosuje świateł o barwie innej niż określona w ust. 2, 3 lub 4;
- 2) nie stosuje systemu świateł, którego sposób ustawienia utrudniałby pilotowi orientację co do kierunku startu i lądowania, rozporządzalnej długości rozbiegu i lądowania, strefy przyziemienia lub drogi kołowania.

11. W każdym przypadku zarządzający lotniskiem ma obowiązek:

- 1) oświetlenia wskaźnika kierunku lądowania,
- 2) zapewnienia, by zainstalowane światła nie były zasłaniane przez znaki graniczne i inne przedmioty lub przeszkody.

§ 21. 1. Poza granicą pola wzlotów powinno być zapewnione zabezpieczenie pola wzlotów, od którego wyprowadza się powierzchnie wyznaczające dopuszczalne wysokości obiektów budowlanych i naturalnych, określone w przepisach wydanych

na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy.

2. Odległości między granicą pola wlotów a granicą zabezpieczenia pola wlotów powinny wynosić co najmniej:

1) na możliwych kierunkach startu i podejścia do lądowania:

- a) 60 m - dla lotnisk o kodzie referencyjnym 3 i 4,
- b) 30 m - dla lotnisk o kodzie referencyjnym 1 i 2;

2) na innych kierunkach:

- a) 15 m - dla lotnisk o kodzie referencyjnym 3 i 4,
- b) 10 m - dla lotnisk o kodzie referencyjnym 1 i 2.

3. Zabezpieczenie pola wlotów powinno mieć powierzchnię uporządkowaną o nachyleniu, które nie przekracza 5%, bez nagłych różnic poziomów, zapewniającą ochronę statku powietrznego przed uszkodzeniem w przypadku jego wykołowania poza granicę pola wlotów, z zastrzeżeniem § 11 ust. 1 pkt 3.

§ 22. 1. Urządzenia nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku powinny mieć system zasilania elektroenergetycznego.

2. W przypadku wystąpienia awarii systemu elektroenergetycznego lotniska zasilającego radiowe oraz wzrokowe pomoce nawigacyjne, system ten nie może powodować wytwarzania błędnych i mylących informacji wzrokowych lub komunikatów dla załogi statku powietrznego.

§ 23. Lotnisko powinno być zabezpieczone przed dostępem, bez zgody zarządzającego lotniskiem, nieupoważnionych osób oraz pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 4

Wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej

§ 24. 1. Do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, z zastrzeżeniem § 26 - 30, stosuje się:

1) normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 14 tom I w:

- a) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2, 1.4, 1.5 i 1.6,
- b) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.1.4, 2.7.2, 2.8, 2.9.6 - 2.9.11, 2.10.2,
- c) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska”, z wyłączeniem pkt 3.1.11, 3.1.12, 3.1.16, 3.1.18, 3.1.20, 3.1.22, 3.1.24, 3.1.25, 3.3.2, 3.3.11, 3.3.13, 3.4.11, 3.5.3, 3.5.11, 3.7.4, 3.7.5, 3.8, 3.9, 3.12.1, 3.12.4, 3.12.7, 3.12.8 i 3.13 - 3.15,
- d) rozdziale 5 „Wzrokowe pomoce nawigacyjne”, z wyłączeniem pkt 5.1.1.5, 5.1.4, 5.2.1.7, 5.2.1.8, 5.2.2, 5.2.4.2, 5.2.4.3, 5.2.5.1, 5.2.6.5, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10.5, 5.2.10.6, 5.2.11, 5.2.12, 5.2.13, 5.2.14, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.1.2, 5.3.1.3, 5.3.2, 5.3.5.2 lit.a, 5.3.5.5, 5.3.7, 5.3.10.6, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.3.14, 5.3.16, 5.3.18, 5.3.19.3, 5.3.19.11, 5.3.20 - 5.3.26, 5.4, 5.5.2 i 5.5.4 - 5.5.8,
- e) rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe dla oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”,

- f) rozdziale 8 „Systemy elektryczne”, z wyłączeniem pkt 8.1.2, 8.1.3 - 8.1.5, 8.1.8 - 8.1.11, 8.3.1 i 8.3.3 - 8.3.5,
 - g) rozdziale 10 „Utrzymanie lotniska”, z wyłączeniem pkt 10.1, 10.2.3 - 10.2.6, 10.3 i 10.4;
- 2) normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 14 tom I w:
- a) dodatku 1 „Kolory naziemnych świateł lotniczych, oznakowania poziomego, znaków pionowych oraz tablic”,
 - b) dodatku 2 „Charakterystyki naziemnych świateł lotniczych”,
 - c) dodatku 3 „Oznakowanie poziome nakazu i oznakowanie informacyjne”,
 - d) dodatku 4 „Wymagania dotyczące projektowania znaków pionowych dla dróg kołowania”,
 - e) dodatku 5 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”.

2. Jeżeli w uwagach do norm albo zalecanych metod postępowania określonych w przepisach wskazanych w ust. 1 istnieje odwołanie do dokumentów (Doc) opublikowanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), o których mowa w Załączniku 14 tom I, uwag tych nie stosuje się.

§ 25. 1. Jeżeli na lotnisku występuje:

- 1) płyta postojowa – powinna ona spełniać wymagania norm i zalecanych metod postępowania określone w Załączniku 14 tom I w:
 - a) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” w pkt 2.7.2,
 - b) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska” w pkt 3.13,
 - c) rozdziale 5 „Wzrokowe pomoce nawigacyjne” w pkt 5.2.13, 5.2.14;
- 2) płaszczyzna zawracania – powinna ona spełniać wymagania norm i zalecanych metod postępowania określone w Załączniku 14 tom I w:
 - a) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska” w pkt 3.3.2, 3.3.13,
 - b) rozdziale 5 „Wzrokowe pomoce nawigacyjne” w pkt 5.2.9 i 5.3.18;
- 3) droga kołowania – powinna ona spełniać wymagania norm i zalecanych metod postępowania określone w Załączniku 14 tom I w:
 - a) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska” w pkt 3.9,
 - b) rozdziale 5 „Wzrokowe pomoce nawigacyjne” w pkt 5.3.16, 5.5.5 i 5.5.6;
- 4) stanowisko odladzenia – powinno ono spełniać wymagania norm i zalecanych metod postępowania określone w Załączniku 14 tom I w:
 - a) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska” w pkt 3.15,
 - b) rozdziale 5 „Wzrokowe pomoce nawigacyjne” w pkt 5.3.21;
- 5) radiolatarnia VOR – powinna ona spełniać wymagania norm i zalecanych metod postępowania określone w Załączniku 14 tom I w rozdziale 5 „Wzrokowe pomoce nawigacyjne” w pkt 5.2.12;
- 6) radiowysokościomierz – powinien on spełniać wymagania normy i zalecanych metod postępowania określone w Załączniku 14 tom I w rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska” w pkt 3.8.

2. Lotniska, z których wykonywane są loty handlowe, powinny spełniać wymagania norm i zalecanych metod postępowania określone w Załączniku 14 tom I w:

- a) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” w pkt 2.10.2,

- b) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska” w pkt 3.2.4, 3.4.11 i 3.14,
 - c) rozdziale 5 „Wzrokowe pomoce nawigacyjne” w pkt 5.2.2, 5.2.7, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.2, 5.3.22, 5.3.23, 5.3.26, 5.4 i 5.5.4 - 5.5.6,
 - d) rozdziale 8 „Systemy elektroenergetyczne” w pkt 8.1.3 i 8.1.10,
 - e) rozdziale 10 „Utrzymanie lotniska” w pkt 10.4.
3. Przepis § 24 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

§ 26. 1. Zarządzający lotniskiem dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej powinien określić rozporządzalne długości deklarowane tej drogi startowej.

2. Sposób wyznaczania rozporządzalnych długości elementów drogi startowej określa załącznik nr 4 do rozporządzenia.

3. Jeżeli zarządzający lotniskiem zastosuje na lotnisku z drogą startową o nawierzchni sztucznej zabezpieczenie wydłużonego startu (CWY) albo zabezpieczenie przerwane startu (SWY), powinien wyznaczyć je zgodnie z pkt 2 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

§ 27. Do lotnisk dla samolotów z nieprzypadową drogą startową o nawierzchni sztucznej o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 1 albo 2, użytkowanych w nocy, w zakresie wymagań dotyczących systemu świetlnego stosuje się § 20 i 22.

§ 28. W przypadku awarii podstawowego źródła zasilania lotniska należy zapewnić rezerwowe źródła zasilania z priorytetem dla urządzeń łączności.

§ 29. 1. Dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej § 23 stosuje się odpowiednio.

§ 30. Urządzenia przeznaczone do celów nawigacyjnych, znajdujące się na pasie drogi startowej lub w jego pobliżu, stanowiące przeszkodę lotniczą powinny być umieszczone jak najbliżej podłoża, oznakowane zgodnie z wymaganiami oznakowania przeszkód lotniczych oraz posiadać konstrukcję łamliwą.

Rozdział 5

Wymagania dla lotnisk dla śmigłowców

§ 31. 1. Do lotnisk dla śmigłowców, z zastrzeżeniem § 32 - 35, stosuje się normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 14 tom II w:

- 1) rozdziale 1 „Informacje ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2;
- 2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”, z wyłączeniem pkt 2.5;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.1.4, 3.1.19, 3.2.5, 3.2.15 i 3.3.4;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe”, z wyłączeniem pkt 5.3.5.22, 5.3.5.23, 5.3.5.24, 5.3.5.25 i 5.3.5.26;
- 5) dodatku 1 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”.

2. Jeżeli w uwagach do norm albo zalecanych metod postępowania określonych w przepisach wskazanych w ust. 1 istnieje odwołanie do dokumentów (Doc) opublikowanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), o których mowa w Załączniku 14 tom II, uwag tych nie stosuje się.

§ 32. Lotnisko dla śmigłowców może stanowić część lotniska dla samolotów.

§ 33. 1. Parametry techniczne lotnisk dla śmigłowców powinny uwzględniać parametry śmigłowców o największych wymiarach i największym ciężarze, dla których lotniska te są przeznaczone.

2. Nawierzchnie na lotnisku, o którym mowa w ust. 1, powinny uwzględniać obciążenia pochodzące od eksploatowanych śmigłowców oraz powinny być odporne na podmuch z wirników śmigłowca.

§ 34. 1. Dla lotnisk dla śmigłowców wyznacza się długości deklarowane w sposób określony w załączniku nr 5 do rozporządzenia.

§ 35. W przypadku, gdy strefa FATO pokrywa się ze strefą TLOF, wymiary i charakterystyka FATO powinny być przyjęta jak dla TLOF.

§ 36. 1. Strefa FATO na lotnisku dla śmigłowców powinna być codziennie inspekcjonowana przez zarządzającego lotniskiem w celu wykrycia uszkodzeń, zanieczyszczeń i innych zagrożeń dla wykonywania operacji lotniczych.

2. Zanieczyszczenia powinny być usuwane regularnie z nawierzchni wykorzystywanych przez śmigłowce.

§ 37. Dla lotnisk dla śmigłowców § 23 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 6

Sposób i tryb przeprowadzania kontroli sprawdzającej

§ 38. 1. Kontrolę sprawdzającą przeprowadza się po złożeniu oświadczenia, o którym mowa w art. 59a ust 4 ustawy.

2. Kontrolę sprawdzającą przeprowadza się na podstawie programu kontroli, sporządzonego przez Prezesa Urzędu po złożeniu wniosku, o którym mowa w ust. 1, w zależności od rodzaju lotniska.

3. Program kontroli określa:

- 1) dane identyfikacyjne jednostki kontrolowanej;
- 2) przedmiot i zakres kontroli;
- 3) miejsce kontroli;
- 4) termin kontroli;
- 5) imię, nazwisko oraz stanowisko służbowe osoby kontrolującej lub osób wchodzących w skład zespołu kontrolnego, ze wskazaniem osoby pełniącej funkcję przewodniczącego zespołu kontrolnego;
- 6) założenia organizacyjne dotyczące przeprowadzenia kontroli.

§ 39. Prezes Urzędu zawiadamia na piśmie, w terminie nie krótszym niż 14 dni przed dniem rozpoczęcia kontroli, jednostkę kontrolowaną o przewidywanym terminie i przedmiocie kontroli oraz o składzie zespołu kontrolnego.

§ 40. 1. Kontrolujący dokumentuje przebieg kontroli w protokole kontroli.
2. Jednostka kontrolowana może zgłosić zastrzeżenia do protokołu kontroli bezpośrednio w tym protokole lub w odrębnym piśmie złożonym do Prezesa Urzędu w terminie 14 dni od dnia przedłożenia protokołu kontroli do podpisu temu podmiotowi.

3. Prezes Urzędu, w terminie 14 dni od dnia złożenia zastrzeżeń, o których mowa w ust. 2, informuje na piśmie jednostkę kontrolowaną o uwzględnieniu lub odrzuceniu tych zastrzeżeń, wraz z uzasadnieniem.

4. Po przeprowadzonej kontroli sprawdzającej na podstawie protokołu kontroli Prezes Urzędu wydaje decyzję administracyjną.

Rozdział 7

Inne przepisy dotyczące eksploatacji lotnisk użytku wyłącznego

§ 41. Wymagania dotyczące:

- 1) warunków eksploatacji lotnisk - określają przepisy wydane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy;
- 2) przygotowanie lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-pożarowych określają przepisy wydane na podstawie art. 85 ustawy;
- 3) warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska - określają przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy;
- 4) sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych - określają przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 5 ustawy.

Rozdział 8

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 42. Dla lotnisk użytku wyłącznego wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych przed dniem 18 września 2011 r. przyjmuje się, że oświadczenie, o którym mowa w art. 59a ust. 4, zostało potwierdzone decyzją o wpisie lotniska do rejestru.

§ 43. Dla lotnisk użytku wyłącznego wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia przyjmuje się, że zawarte w dokumentacji lotniska określenie pas startowy oznacza drogę startową bez nawierzchni sztucznej w rozumieniu niniejszego rozporządzenia.

§ 44. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

**MINISTER TRANSPORTU,
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ**

Za zgodność pod względem
prawny i redakcyjnym

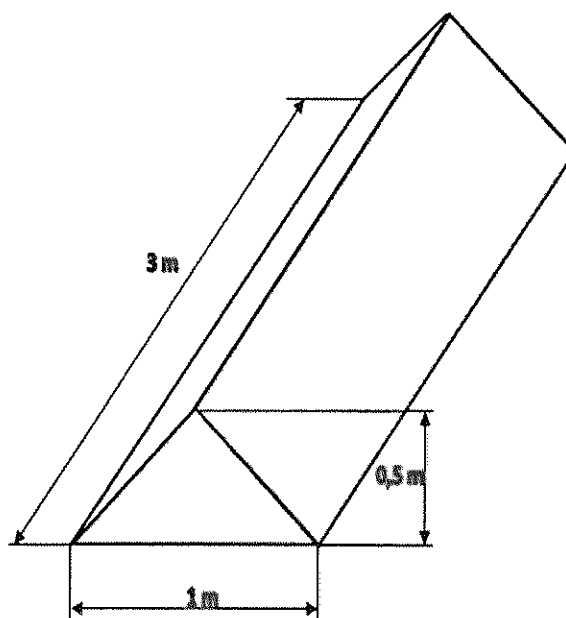
ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Prawnego
www.inforlex.pl

Halina Tataj-Kuś

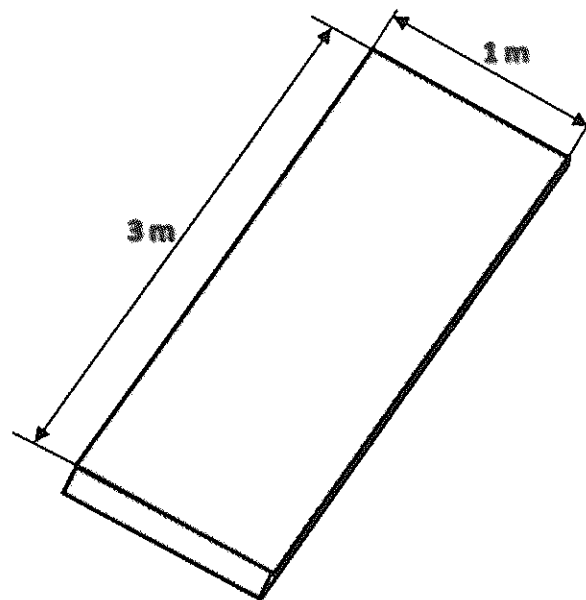
Załączniki do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
z dnia (Dz. U. Nr., poz..)

Załącznik nr 1

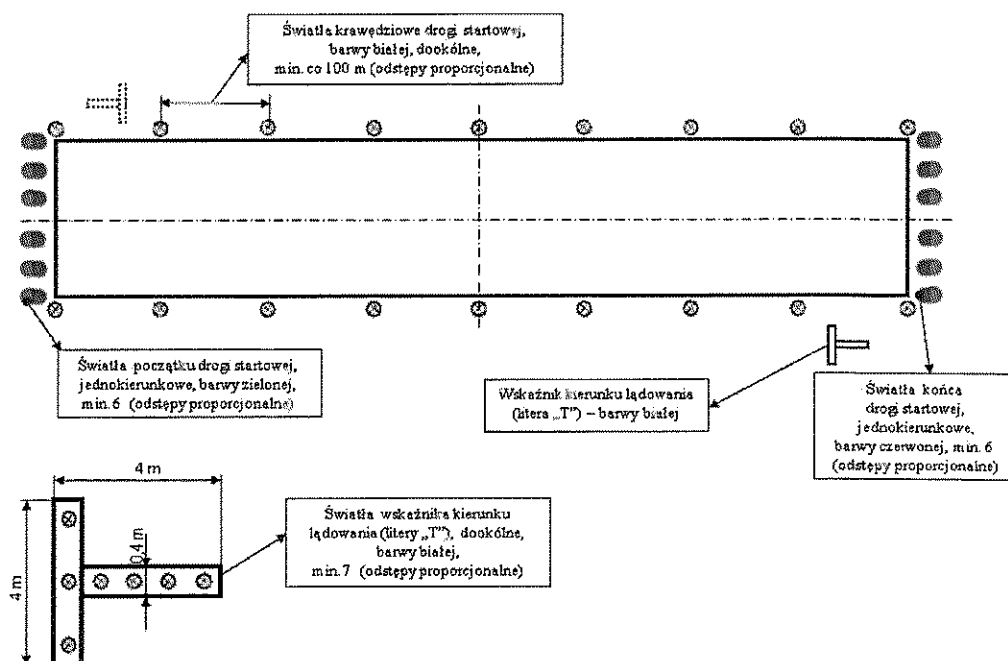
Kształt i wymiary znaków granicznych



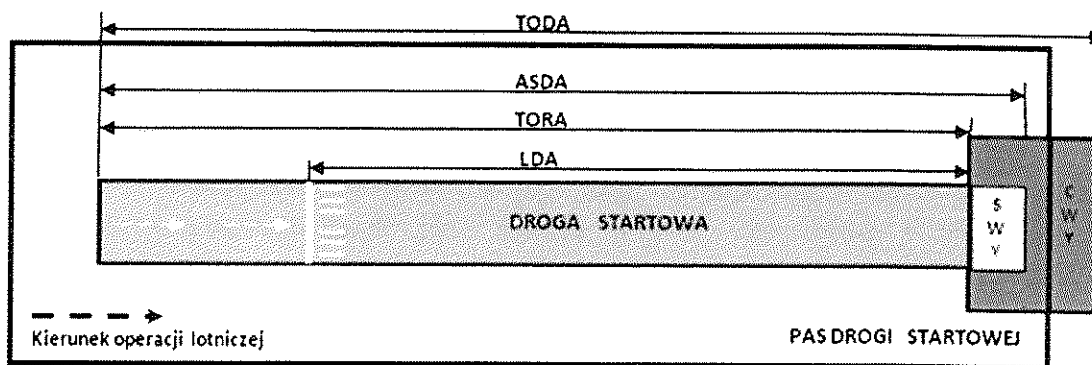
Wymiary płaskich znaków poziomych



Schemat układu świateł drogi startowej bez nawierzchni sztucznej

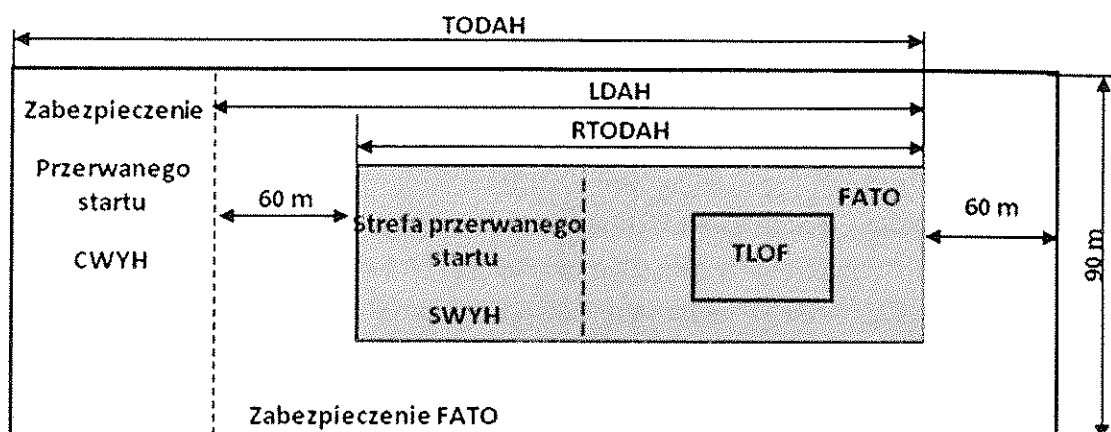


Rozporządzalne długości elementów drogi startowej



- TORA - Rozporządzalna długość rozbiegu
- TODA - Rozporządzalna długość startu
- ASDA - Rozporządzalna długość przerwane go startu
- LDA - Rozporządzalna długość lądowania
- SWY - Zabezpieczenie przerwane go startu
- CWY - Zabezpieczenie wydłużone go startu

Długości deklarowane lotniska dla śmigłowców



- TLOF - Strefa przyziemienia i utraty siły nośnej
- FATO - Strefa końcowego podejścia i startu
- TODAH - Rozporządzalna długość startu dla śmigłowca
- RTODAH - Rozporządzalna długość startu przerwane go dla śmigłowca
- LDAH - Rozporządzalna długość lądowania dla śmigłowca
- SWYH - Zabezpieczenie przerwane go startu dla śmigłowca
- CWYH - Zabezpieczenie wydłużone go startu dla śmigłowca

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia.

Projekt rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 59a ust. 7 znowelizowanej ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.). Projekt ma na celu określenie wymogów technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego zdefiniowanych w art. 54 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze, zgodnie z którym lotniskiem użytku wyłącznego jest lotnisko wykorzystywane przez zarządzającego tym lotniskiem, użytkowników lotniska wymienionych w dokumentacji rejestracyjnej tego lotniska oraz za zgodą zarządzającego lotniskiem - przez innych użytkowników lotniska. Ponadto projekt ma na celu określenie trybu i sposobu przeprowadzenia kontroli sprawdzającej, mając na uwadze konieczność zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk.

Należy także wyjaśnić, że zgodnie z dotychczasową nomenklaturą, tj. przed nowelizacji ustawy – Prawo lotnicze dokonanej ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. (Dz. U. nr 170, poz. 1015), lotniska użytku wyłącznego funkcjonowały jako lotniska użytku niepublicznego.

Aktualnie, wymagania techniczne i eksploatacyjne dla tego typu lotnisk uregulowane są w:

- 1) rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 130, poz. 859, z późn. zm.);
- 2) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska (Dz. U. Nr 130, poz. 1192 z późn. zm.);
- 3) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 25 czerwca 2003 r. w sprawie sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych (Dz. U. Nr 130, poz. 1193 z późn. zm.);
- 4) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2005 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo- gaśniczych (Dz. U. Nr 197, poz. 1634 z późn. zm.);
- 5) rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. Nr 122, poz. 1273 z późn. zm.).

Biorąc pod uwagę, iż wytyczne zawarte w delegacji do wydania rozporządzenia wskazują, że wymagania dla lotnisk użytku wyłącznego mają być uzależnione od typu i charakterystyk lotniska oraz rodzaju ruchu lotniczego - projekt rozporządzenia określa osobno wymagania dla lotnisk posiadających drogę startową o nawierzchni sztucznej, lotnisk bez drogi startowej o nawierzchni sztucznej oraz lotnisk dla samolotów i śmigłowców.

Ze względu na rodzaj wykonywania operacji lotniczych rozróżniono wymagania dla lotnisk eksploatowanych tylko w porze dziennej oraz dla lotnisk wykorzystywanych w porze nocnej.

Jako podstawę dla projektowanych wymagań dla lotnisk użytku wyłącznego przyjęto część wymagań określonych w Załączniku 14 „Lotniska” 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.), składającego się z tomu I – „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” oraz tomu II – „Lotniska dla śmigłowców” (zwane dalej „Załącznikami”). Przytoczone Załączniki określają międzynarodowy standard bezpieczeństwa dla lotnisk, jednakże skierowane są przede wszystkim do lotnisk użytku publicznego. Projektując przedmiotowe rozporządzenie zastosowano jednocześnie wyłączenia tych przepisów, które zdaniem projektodawcy nie są niezbędne na lotniskach użytku wyłącznego, a ich stosowanie mogłoby pociągnąć za sobą niewspółmierne koszty. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, że projektowane rozporządzenie posługuje się technicznym podziałem lotnisk ze względu na kod referencyjny i tym samym wiele wymagań jest uzależnionych od tego kodu. Zastosowanie dla w/w lotnisk wymagań Załącznika 14 ma również znaczenie ze względu na fakt, że art. 54 ust. 5 pkt 3 ustawy - Prawo lotnicze dopuszcza wykonywanie z lotnisk użytku wyłącznego przewozów czarterowych, realizowanych przy użyciu śmigłowców oraz samolotów o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20, a zatem lotów handlowych.

Należy również zwrócić uwagę na fakt, że wymagania określone w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 r. w *sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych* (Dz. U. Nr 130, poz. 859 z późn. zm.), stanowiły *de facto* przetransponowane wymagania określone przez w/w Załączniki.

Projektowane wymagania dla lotnisk użytku wyłącznego o drodze startowej bez nawierzchni sztucznej opierają się w znacznej mierze na dotychczasowych rozwiązaniach przyjętych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w *sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych*. Mając jednak na uwadze bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych z tych lotnisk część przepisów uszczegółowiono lub rozwinięto.

Wobec tego należy zasadniczo uznać, że projektowane rozporządzenie nie wprowadza zasadniczych zmian w stosunku do dotychczas obowiązujących wymagań dla lotnisk użytku niepublicznego.

Projekt reguluje również sposób i tryb przeprowadzenia kontroli sprawdzającej, która ma na celu sprawdzenie prawdziwości oświadczenia składanego przez zarządzającego/zakładającego lotnisko odnośnie zgodności charakterystyk technicznych i infrastruktury lotniska oraz eksploatacji i zarządzania lotniskiem z wymaganiami określonymi w niniejszym rozporządzeniu.

II. Zakres regulacji.

Projekt rozporządzenia został podzielony na rozdziały określające odpowiednio:

- 1) przepisy ogólne;
- 2) wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej;
- 3) wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk z drogą startową o nawierzchni sztucznej;
- 4) wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk śmigłowcowych;
- 5) sposób i tryb przeprowadzania kontroli sprawdzającej, która ma potwierdzić spełnienie przez lotnisko właściwych wymagań;
- 6) inne przepisy dotyczące eksploatacji lotnisk wyłącznych;
- 7) przepisy przejściowe.

Rozdział 1 określa zakres regulacji i wyjaśnienie pojęć używanych na potrzeby niniejszego rozporządzenia.

Rozdział 2 określa ogólne wymagania dla lotnisk dla samolotów.

W § 3 ust. 1 określono, że na lotniskach o drogach startowych z nawierzchnią sztuczną pozostałe elementy pola naziemnego ruchu lotniczego nie muszą mieć nawierzchni sztucznej. Przepis § 3 ust. 2 określa natomiast wymagania odnośnie betonu z jakiego wykonane są nawierzchnie sztuczne pola ruchu naziemnego. Przepis § 3 ust. 3 określa, że wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mają zastosowanie także do znajdujących się na lotniskach z drogą startową o nawierzchni sztucznej obszarów nie posiadających nawierzchni sztucznej, które przeznaczone są do wykonywania operacji lotniczych. Przepis ten określa stosowanie odpowiednich wymagań dla lotnisk, na których, jedynie droga startowa posiada nawierzchnię sztuczną, reszta zaś obszarów przeznaczonych do wykonywania operacji lotniczych (np.: drogi kołowania, płyty postojowe) posiada nawierzchnię naturalną. Celowym zatem jest zastosowanie do ww. obszarów wymagań technicznych i eksploatacyjnych (np.: wskaźnik nośności nawierzchni zapewniający bezpieczne kołowanie), właściwych dla nawierzchni naturalnej.

Rozdział 3 określa wymagania dotyczące lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, przeznaczonych dla samolotów.

Przepis § 4 w zakresie określeń specjalistycznych użytych w przedmiotowym rozdziale odsyła do słownika pojęć zamieszczonego w Załączniku 14 tom I.

Przepis § 5 określa obowiązek wyznaczenia na lotnisku z drogą startową bez nawierzchni sztucznej co najmniej jednej drogi startowej. Obowiązek ten uzasadniony jest koniecznością jednoznacznego wyodrębnienia drogi startowej od innych, posiadających tak jak droga startowa nawierzchnię naturalną (np. darniową), obszarów przeznaczonych do wykonywania operacji lotniczych. Powyższe umożliwi pilotom wykonującym operację lądowania precyzyjną identyfikację drogi startowej.

Jednocześnie § 5 w ust. 2 wprowadza nakaz określenia tzw. głównej drogi startowej w przypadku gdy lotnisko posiada więcej niż jedną drogę startową. Droga taka jest zawsze najlepiej utrzymana i służy, oprócz wykonywania standardowych operacji startów i lądowań, do wykorzystania jej przy operacjach awaryjnych (konieczność nagłego lądowania itp.). Wyznaczenie głównej drogi startowej wskazuje pilotom wykonującym operacje awaryjnego lądowania na danym lotnisku, która droga startowa jest najlepiej przygotowana i utrzymywana.

Przepis § 6 określa podstawową zasadę projektowania lotniska, nakazując projektowanie lotniska w taki sposób by zapewnić wykonywanie bezpiecznych operacji startów i lądowań statków powietrznych. Nakazuje ona uwzględniać przy projektowaniu lotnisk czynniki naturalne takie jak: dominujące wiatry, topografię terenu oraz rodzaj statków powietrznych wykonujących na danym lotnisku operacje lotnicze. Zgodnie z dorobkiem nauki lotniczej i przepisami znajdującymi się w międzynarodowych dokumentach lotniczych ww. elementy mają podstawowe znaczenie dla zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji startów i lądowań statków powietrznych.

§ 6 ust 2 precyzuje określenie granic pola wzlotów w przypadku istnienia na lotnisku tylko jednej drogi startowej bez nawierzchni sztucznej.

Przepis § 7 dopuszcza na lotnisku z drogą startową bez nawierzchni sztucznej możliwość stosowania nawierzchni sztucznych na innych niż drogi startowe częściach pola ruchu naziemnego (drogach kołowania, płytach postojowych).

Przepis § 8 wskazuje zasady określania kodu referencyjnego lotniska.

Przepisy § 9 - § 17 określają konkretne wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk bez nawierzchni sztucznej. Wymagania te są konsekwencją głównej zasady projektowania lotnisk określonej w § 6. Parametry oraz zasady w nich przedstawione stanowią rezultat dorobku nauki, myśli inżynierskiej ekspertów techniki lotniczej, wieloletniej praktyki inżynierskiej w projektowaniu lotnisk z określeniem najważniejszych czynników wpływających na bezpieczeństwo operacji startów i lądowań i ich uwzględnieniem w projektach.

Powyższe przepisy określają: długość drogi startowej (§ 9), ukształtowanie podłużne drogi startowej (§ 10), dane i zasady dotyczące nachylenie i załamania osi drogi startowej (§ 11) z uwzględnieniem lotnisk zlokalizowanych w obszarach górskich, szerokość drogi startowej (§ 12), profil poprzeczny drogi startowej i wymogi w zakresie jej odwodnienia (§ 13), nachylenie poprzeczne powierzchni drogi startowej (§ 14), zasady dotyczące odprowadzania wód opadowych innych nawierzchni lotniskowych niż droga startowa (§ 15), wskaźniki nośności nawierzchni naturalnej na polu wzlotów i zasady jego jakości (§ 16), zasady projektowania powierzchni pola ruchu naziemnego innych niż pole wzlotów i zasad jego utrzymywania (§ 17).

Przepis § 18 określa sposób oznakowania pola wlotów i drogi startowej oraz rodzaj znaków granicznych pola wlotów mając na względzie zapewnienie prawidłowej identyfikacji obszaru pola wlotów i drogi startowej przez pilotów wykonujących na lotnisku operacje startów oraz lądowań statków powietrznych.

Przepis § 19 określa sposób oznakowania pola wlotów i drogi startowej w warunkach zimowych opisanymi znakami dla drogi startowej pokrytej śniegiem. Powyższe jest podyktowane koniecznością zapewnienia prawidłowej widoczności pola wlotów i drogi startowej nawet w przypadku gdy droga startowa jest zaśnieżona i z tego tytułu jej podstawowe parametry fizyczne nie są widoczne przez pilota z powietrza.

Przepis § 20 określa sposób oznakowania drogi startowej światłami krawędziowymi w przypadku gdy dane lotnisko jest użytkowane w nocy ze zróżnicowaniem na loty handlowe i inne wykonywane na danym lotnisku. Wynika to z konieczności zapewnienia prawidłowej widoczności drogi startowej dla pilotów wykonujących operacje startów i lądowań statków powietrznych. Paragraf ten określa rozmieszczenie świateł, ich barwę, ustawienie kątowe, ukierunkowanie wiązki świetlnej, intensywność świecenia w zależności od miejsca ich umieszczenia, a ponadto umożliwia jednoczesne zastosowanie fizycznej konstrukcji opraw świetlnych początku oraz końca drogi startowej przy zastosowaniu odpowiednio zielonych i czerwonych filtrów w tych oprawach.

Przepis § 21 nakłada obowiązek zapewnienia przez zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem zabezpieczenia pola wlotów. Zabezpieczenie pola wlotów zapewnia w przypadku awaryjnych sytuacji zminimalizowanie ryzyka wypadku statku powietrznego w sytuacji konieczności wykonania nagłej i niespodziewanej operacji wydłużonego lądowania czy przerwanej startu.

Przepis § 22 wprowadza obowiązek instalowania urządzeń nawigacyjnych opartych na elektroenergetycznym systemie zasilania. Ma to uniemożliwić stosowanie np. lamp naftowych rozkładanych wzdłuż drogi startowej w ramach oświetlenia drogi startowej. Przepis ten nakazuje również stosować zabezpieczenie systemu elektroenergetycznego lotniska w celu uniemożliwienia wskazywania pilotom statków powietrznych błędnych informacji radiowych oraz wzrokowych pomocy nawigacyjnych w przypadku awarii systemu zasilania.

Przepis § 23 nakłada na zakładającego lotnisko lub zarządzającego lotniskiem obowiązek zabezpieczenia terenu lotniska przed dostępem osób nieupoważnionych oraz zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 4 określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk z drogą startową o nawierzchni sztucznej dla samolotów.

Przepis § 24 ust. 1 wskazuje normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 14 tom I mające oraz niemające zastosowania do lotnisk użytku wyłącznego z drogą startową o nawierzchni sztucznej.

Jednocześnie w ust. 2 wyłączono ze stosowania tzw. dokumenty „Doc”, do których odwołują się niektóre uwagi do norm albo zalecanych metod postępowania w Załączniku 14 tom I. Dokumenty te stanowią wskazówki dla podmiotów prowadzących działalność lotniczą ułatwiające poprawną realizację w/w norm i zalecanych metod postępowania, tak aby zostały zaakceptowane przez władzę lotniczą, nie mają one jednak charakteru powszechnie obowiązującego. Projektodawca zdecydował się na wyłączenie Doc ze stosowania ponieważ w aktualnym stanie prawnym większość z nich nie została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Należy podkreślić, że przedmiotowy przepis nie wprowadza zakazu stosowania Doc – podmioty dobrowolnie mogą z nich korzystać. Wybrane przez władzę lotniczą Doc będą wdrażane w trybie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy – Prawo lotnicze w formie wytycznych oraz publikowane w Dz. Urz. ULC, nie planuje się zatem nadawania im charakteru powszechnie obowiązującego.

Biorąc pod uwagę, że Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym dopuszcza zgłaszanie odstępstw od określonych w Załącznikach do niej międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania – projektodawcy korzystając z tej możliwości wyłączyli stosowanie niektórych przepisów Załącznika 14 tom I:

- 1) pkt 1.2, 1.4, 1.5 i 1.6 - dotyczących zakresu przedmiotowego załącznika, certyfikacji lotnisk i zarządzania bezpieczeństwem,
- 2) pkt 2.1.4, 2.7.2, 2.8, 2.9.6 - 2.9.11, 2.10.2 - dotyczących obliczania długości deklarowanych lotniska (sposób ich określania określa załącznik nr 4 do rozporządzenia),
- 3) pkt 3.1.11, 3.1.12, 3.1.16, 3.1.18, 3.1.20, 3.1.22, 3.1.24, 3.1.25, 3.3.2, 3.3.11, 3.3.13, 3.4.11, 3.5.3, 3.5.11, 3.7.4, 3.7.5, 3.8, 3.9, 3.12.1, 3.12.4, 3.12.7, 3.12.8 i 3.13 - 3.15 - dotyczących m. in. wymagań odnośnie średniej głębokości zagłębień nawierzchni, konieczności budowania płaszczyzny do zawracania na drodze startowej dla lotnisk kodu A, B i C, obowiązku zapewnienia odpowiedniej liczby dróg kołowania, wymagań odnośnie dróg kołowania szybkiego zjazdu i dróg kołowania na wiaduktach oraz konieczności odizolowania statku powietrznego co do którego zachodzi podejrzenie, że stał się przedmiotem aktu bezprawnej ingerencji,
- 4) pkt 5.1.1.5, 5.1.4, 5.2.1.7, 5.2.1.8, 5.2.2, 5.2.4.2, 5.2.4.3, 5.2.5.1, 5.2.6.5, 5.2.7, 5.2.8, 5.2.9, 5.2.10.5, 5.2.10.6, 5.2.11, 5.2.12, 5.2.13, 5.2.14, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.1.2, 5.3.1.3, 5.3.2, 5.3.5.2 lit.a, 5.3.5.5, 5.3.7, 5.3.10.6, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.3.14, 5.3.16, 5.3.18, 5.3.19.3, 5.3.19.11, 5.3.20 - 5.3.26, 5.4, 5.5.2 i 5.5.4 - 5.5.8 - dotyczących m. in. konieczności wykorzystywania materiałów odbłaskowych do oznakowania poziomego, oznakowania pośredniego miejsca kołowania, awaryjnego systemu świetlnego, świetlnych systemów prowadzenia do drogi startowej, świateł wskazania drogi kołowania szybkiego zjazdu, świateł płaszczyzny do zawracania na drodze startowej, świateł pośredniego miejsca oczekiwania, świateł wykołowania z płaszczyzny odladania, świateł ochronnych drogi startowej, oświetlenia płyt postojowych, wzrokowych systemów dokowania, znaków tożsamości stanowiska postojowego statku

powietrznego, oznaczników granicy pola wzlotów,

5) pkt 8.1.2, 8.1.3 - 8.1.5, 8.1.8 - 8.1.11, 8.3.1 i 8.3.3 - 8.3.5 - dotyczących konieczności posiadania przez system zasilania elektrycznego automatycznego przełączania oraz zaleceń dot. monitoringu,

6) pkt 10.1, 10.2.3 - 10.2.6, 10.3 i 10.4 - dotyczących m. in. urządzenia do pomiaru współczynnika tarcia wyposażonego w układ samo zraszający.

Przepis § 25 w ust. 1 określa wymagania dla płyt postojowych, płaszczyzn zawracania, stanowisk odladzania, dróg kołowania, radiolatarni VOR i radiowysokościomierza, o ile takie elementy występują na lotnisku. Natomiast ust. 2 określa wymagania dodatkowe stosowane dla elementów infrastruktury i urządzeń lotniskowych na lotnisku użytku wyłącznego gdzie odbywają się loty handlowe, jeżeli te elementy występują.

Przepis § 26 ustala obowiązek określenia dla lotniska długości deklarowanych, których sposób obliczania jest ustalony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

Przepis § 27 nakłada wymagania określone w § 20 § 22 w zakresie systemów świetlnych na lotniskach z drogą startową o nawierzchni sztucznej nieprzyrzadową, o cyfrze kodu 1 albo 2.

Przepis § 28 określa konieczność zastosowania awaryjnego źródła zasilania dla stosowanych na lotnisku urządzeń łączności.

Przepis § 30 określa wymagania jakie musi spełnić sprzęt nawigacyjny znajdujący się na drodze startowej lub w jej pobliżu.

Rozdział 5 projektu określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk przeznaczonych dla śmigłowców.

Przepis § 31 ust. 1 określa, które normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 14 tom II mają zastosowanie do lotnisk dla śmigłowców. Korzystając z możliwości zgłaszania odstępstw od określonych w Załącznikach międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania projektodawcy wyłączyli jednocześnie stosowanie niektórych przepisów Załącznika 14 tom II:

1) pkt 1.2 - dotyczącego zakresu zastosowania przedmiotowego załącznika.

2) pkt 2.5- dotyczącego obliczania długości deklarowanych lotniska dla śmigłowców (sposób ich określania określa załącznik nr 5 do rozporządzenia).

3) pkt 3.1.4, 3.1.19, 3.2.5, 3.2.15 i 3.3.4 - dotyczących m. in. zaleceń w przypadku gdy obszar FATO jest przewidywany do wykorzystywania przez śmigłowce operujące

w 2 lub 3 klasie osiągow, zabezpieczenia obszaru FATO, wymagań dotyczących wielkości strefy TLOF w przypadku gdy pokrywa się ona ze strefą FATO

4) pkt 5.3.5.22, 5.3.5.23, 5.3.5.24, 5.3.5.25 i 5.3.5.26 - dotyczących m. in. charakterystyk i uwarunkowań związanych z powierzchniami ograniczającymi przeszkody lotnicze, wznoszeniem lub powiększaniem przeszkód lotniczych.

Jednocześnie w ust. 2 wyłączono ze stosowania tzw. dokumenty „Doc”, do których odwołują się niektóre uwagi do norm albo zalecanych metod postępowania w Załączniku 14 tom II. Dokumenty te stanowią wskazówki dla podmiotów prowadzących działalność lotniczą ułatwiające poprawną realizację w/w norm i zalecanych metod postępowania, tak aby zostały zaakceptowane przez władzę lotniczą, nie mają one jednak charakteru powszechnie obowiązującego. Projektodawca zdecydował się na wyłączenie Doc ze stosowania ponieważ w aktualnym stanie prawnym większość z nich nie została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Należy podkreślić, że przedmiotowy przepis nie wprowadza zakazu stosowania Doc – podmioty dobrowolnie mogą z nich korzystać. Wybrane przez władzę lotniczą Doc będą wdrażane w trybie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy – Prawo lotnicze w formie wytycznych oraz publikowane w Dz. Urz. ULC, nie planuje się zatem nadawania im charakteru powszechnie obowiązującego.

Przepis § 32 dopuszcza możliwość wydzielenia na lotnisku dla samolotów lotniska dla śmigłowców.

Przepis § 33 wprowadza nakaz dostosowywania parametrów technicznych lotniska dla śmigłowców do parametrów śmigłowców, które mają na nich wykonywać operacje lotnicze. Wskazuje także parametry, jakie należy uwzględnić przy projektowaniu nawierzchni lotniska dla śmigłowców.

Przepis § 34 ustala obowiązek określenia dla lotniska przeznaczonego dla śmigłowców długości deklarowanych oraz określa poprzez odesłanie do załącznika nr 5 do rozporządzenia, sposób ich obliczania.

Przepis § 35 określa wymagania dotyczące wielkości strefy TLOF w przypadku gdy pokrywa się ona ze strefą FATO.

Przepis § 36 nakłada obowiązek codziennej inspekcji strefy TLOF na lotnisku dla śmigłowców w celu wykrycia uszkodzeń, zanieczyszczeń i innych zagrożeń mających wpływ na wykonywanie operacji lotniczych. Powyższe niezbędne jest dla zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

Przepis § 37 poprzez odesłanie do § 29 określa wymagania w zakresie ochrony lotnisk dla śmigłowców.

Rozdział 6 projektu określa kontrolę sprawdzającą oraz sposób i tryb przeprowadzania kontroli sprawdzającej, która ma potwierdzić spełnienie przez lotnisko właściwych wymagań w zakresie złożonego przez zarządzającego/zakładającego

lotniskiem oświadczenia, o którym mowa w art. 59a ust. 4 ustawy. Ponadto zostały określone sposoby przeprowadzania kontroli sprawdzającej zgodnie z istniejącymi przepisami w tym zakresie.

W rozdziale 7 w § 41 wskazuje się pozostałe przepisy dotyczące eksploatacji lotnisk, które dotyczą materii regulowanej w przedmiotowym projekcie rozporządzenia, lecz zostały ujęte w innych aktach prawnych z uwagi na istnienie odrębnej (szczególnej) podstawy prawnej do uregulowania tych kwestii.

Mając na uwadze zapewnienie w projektowanym rozporządzeniu zupełności regulacji dotyczącej wymagań dla lotnisk użytku wyłącznego, a jednocześnie unikając powtarzania przepisów innych rozporządzeń – wskazano inne akty prawne, które dotyczą materii ujętej w projektowanym rozporządzeniu.

Wymagania zawarte w tych odrębnych przepisach stanowiąc będą również podstawę do poświadczenia spełnienia wymagań związanych z eksploatacją i zarządzaniem lotniskiem użytku wyłącznego w zakresie oświadczenia, o którym mowa w art. 59a ust. 4.

Przyjęty 3-miesięczny okres wejścia w życie przepisów niniejszego rozporządzenia wynika z potrzeby zapewnienia zarządzającym lotniskami możliwości i warunków do pełnego zastosowania się do nowych przepisów.

Projektowane regulacje nie są objęte przepisami prawa Unii Europejskiej.

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych.

Regulacje zawarte w projektowanym rozporządzeniu nie stanowią przepisów technicznych w rozumieniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414 z późn. zm.) w związku z § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M.P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.), projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) zarządzający lotniskami;
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia został skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 2) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica,

- 62-006 Kobylnica;
- 3) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik, skr. poczt. 117;
 - 4) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;
 - 5) Strefa Aktywności Gospodarczej Sp. z o.o., Al. Rzeczypospolitej 116, 59-220 Legnica;
 - 6) Aeroklub Zagłębia Miedziowego w Lubinie, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;
 - 7) WSK "PZL-Świdnik" S.A., ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik;
 - 8) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów - Jasionka 915, 36-001 Trzebownik;
 - 9) Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1a, 05-102 Nowy Dwór Mazowiecki;
 - 10) Urząd Miasta Krosno, ul. Lwowska 28A, 38-400 Krosno;
 - 11) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;
 - 12) Polconsult Sp. z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;
 - 13) Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
 - 14) Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;
 - 15) ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa;
 - 16) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
 - 17) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
 - 18) Forum Związków Zawodowych, ul. Jaracza 2, pok. 508, 00-378 Warszawa;
 - 19) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
 - 20) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;
 - 21) Business Center Club - Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
 - 22) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa;
 - 23) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego.

W ramach konsultacji społecznych projekt został zamieszczony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego w dniu 25 kwietnia 2012 r. przyjęła projekt bez zastrzeżeń.

Uwagi do konsultowanego projektu zgłosiły następujące podmioty: Aeroklub Polski oraz Pani mgr inż. Małgorzata Pasek.

Szczegółowy opis wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych oraz

uzgodnień wewnątrzresortowych został ujęty w tabeli stanowiącej załącznik do projektu.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego - rozporządzenie nie wprowadza zasadniczych zmian w stosunku do dotychczas obowiązujących wymagań dla lotnisk użytku wyłącznego (dotychczas niepublicznych), a ponadto częściowo bazuje na dotychczasowych wymogach dla lądowisk. W związku z powyższym nie przewiduje się skutków finansowych dla sektora finansów publicznych, jak również dla budżetów jednostek samorządu terytorialnego.

Wpływ na rynek pracy – przepisy rozporządzenia nie wpłyną na rynek pracy.

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja nie będzie miała negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Wdrożenie przepisów, opierających się na poszczególnych wymaganiach Załącznika 14 wpłynie pozytywnie na rozwój lotnisk, poprawę standardów lotniczych, udoskonalenie organizacji i funkcjonowanie lotnisk, co powinno wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Aktualnie na terenie Polski zarejestrowano 42 lotniska użytku wyłącznego.

Projekt rozporządzenia nie wprowadza zasadniczych zmian w stosunku do dotychczas obowiązujących wymagań dla lotnisk użytku wyłącznego (przed nowelizacją ustawy lotnisk „niepublicznych”), jak również częściowo odnosi się do wymogów określonych dotychczas dla lądowisk.

Brak dodatkowych kosztów w omawianym zakresie obejmuje wszelkie czynności związane z utrzymaniem określonych wymiarów i parametrów elementów lotniskowych, oznakowaniem dziennym i nocnym lotnisk, z zabezpieczeniem lotnisk przed dostępem osób postronnych i jego ochroną, jeżeli były wykonane zgodnie z istniejącymi przepisami lotniczymi w tym obszarze tj. rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 31 sierpnia 1998 roku w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych (Dz. U. z 1998 r., Nr 130, poz. 859, z późn. zm.).

Ponadto w celu umożliwienia przekształcenia istniejących lądowisk na lotniska w przepisach opracowanego rozporządzenia w odniesieniu do lotnisk o najmniejszym kodzie referencyjnym, uwzględnione zostały warunki techniczne i eksploatacyjne określone w dotychczasowym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 20 lipca 2004 roku w sprawie wymagań dla lądowisk.

W związku z tym nie przewiduje się aby zarządzający byli zmuszeni do ponoszenia dodatkowych kosztów związanych bezpośrednio ze zmianami przedmiotowego projektu rozporządzenia.

Wpływ na sytuację i rozwój regionalny - poprawa standardów lotnisk poprzez pełne wdrożenie przepisów Załącznika 14 może wpłynąć pozytywnie na rozwój lotnisk, i co za tym idzie na sytuację i rozwój regionalny.

