

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI
MORSKIEJ¹⁾

z dnia 2013 r.

**w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego,
dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji**

Na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, o której mowa w art. 59a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) drodze startowej bez nawierzchni sztucznej – należy przez to rozumieć drogę startową posiadającą jedną z następujących nawierzchni naturalnych: darniową, darniową wzmocnioną, gruntową, gruntową wzmocnioną;
- 2) 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).

- 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.

Rozdział 2

Wymagania 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 lub z betonu cementowego powinny posiadać równość, współczynnik tarcia oraz wytrzymałość określone w Polskich Normach w warunkach technicznych i eksploatacyjnych: PN-EN 13036-4:2004, PN-EN13036-7:2004, PN-EN13036-8:2004.

3. Dla lotnisk z drogą startową o nawierzchni sztucznej, do obszarów bez nawierzchni sztucznej, przeznaczonych do wykonywania operacji lotniczych, 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:

- 1) droga startowa,
- 2) droga kołowania,
- 3) pole wlotów,
- 4) pole ruchu naziemnego,
- 5) kod referencyjny lotniska,

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.

- 6) strefa startu,
- 7) przeszkoda lotnicza,
- 8) wskaźnik kierunku wiatru,
- 9) próg,
- 10) rozporządzalna długość drogi startowej,
- 11) rozporządzalna długość rozbiegu,
- 12) powierzchnia podejścia do lądowania,
- 13) powierzchnia wznoszenia,
- 14) wzrokowe pomoce nawigacyjne

- należy przyjmować ich znaczenie zgodne z przepisami Załącznika 14 tom I.

§ 5. 1. Lotnisko powinno mieć wyznaczoną co najmniej jedną drogę startową.

2. Na lotnisku z kilkoma drogami startowymi powinna być wyznaczona główna droga startowa - najdłuższa lub najczęściej użytkowana.

§ 6. 1. Kształt i wymiary pola wlotów 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 wlotów.

§ 7. Na lotnisku z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mogą być stosowane nawierzchnie sztuczne na innych niż drogi startowe częściach pola ruchu naziemnego, 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 statku powietrznego 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 powierzchni 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 powierzchni wznoszenia
- w zależności od tego, która z tych długości jest większa.

2. Wymagania określone w ust. 1 pkt 2 stosuje się również dla zespołu samolotu holującego i statku powietrznego holowanego.

§ 10. 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.

§ 11. 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 wlotów 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 w ten sposób powierzchni pola wlotów zgodnie z wymogami określonymi w § 15.

§ 12. 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 podłużne 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 podłużnych 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 podłużnego niwelety osi drogi startowej powinny być nie mniejsze niż 40 m.

5. Dla lotnisk położonych w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego ich wykorzystywania do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych, odległość między załamaniami sąsiednich prostych profilu podłużnego niwelety osi drogi startowej powinna wynosić nie mniej niż 20 m.

§ 13. 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;
- 3) 15 % w przypadku lotnisk położonych w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego ich wykorzystywania do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych.

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

- 1) 0,5 % w przypadkach określonych w ust. 5;
- 2) 1 % w przypadkach określonych w ust. 4.

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. Profil poprzeczny drogi startowej powinien być wypukły, dwukierunkowy-symetryczny lub jednokierunkowy, z zastrzeżeniem ust. 5.

5. Dopuszcza się poprzeczny profil poziomy lub wklęsły drogi startowej w przypadku występowania w jej strukturze gruntu gliniasto-piaszczystego z przewagą frakcji piaskowej zapewniającego przepuszczalność wody.

§ 14. 1. 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.

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

3. 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.

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

5. Urządzenia, o których mowa w ust. 3 i 4, nie powinny stanowić przeszkody lotniczej.

6. Obszar pola naziemnego ruchu lotniczego, w tym w szczególności pole wlotów, powinien być pozbawiony uszkodzeń i zanieczyszczeń, lokalnych wzniesień, zagłębień, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu wykonywanych operacji lotniczych.

§ 15. 1. Nawierzchnia pola wlotów powinna charakteryzować się 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 i wysokości trawy nie przekraczającej 15 cm.

3. Nawierzchnie darniowe pola wlotów powinny być zakładane na gruncie o takiej wytrzymałości, aby odkształcenie pionowe nawierzchni podczas przejazdu koła eksploatowanego statku powietrznego o największych wymiarach, największym ciężarze oraz ciśnieniu jednostkowym na badaną powierzchnię ok. 6 kG/cm² (0,6 MPa), wynosiło nie więcej niż 2 cm.

4. Nawierzchnie darniowe pola naziemnego ruchu lotniczego inne niż określone w ust. 1, powinny być tak zagęszczone, aby w czasie ruchu statków powietrznych nie powstawały koleiny głębsze niż 5 cm.

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

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

7. Dopuszcza się gruntową nawierzchnię pola wzlotów wykazującą nośność, określoną w ust. 3, jednak taką, aby nawierzchnia ta chroniła przed powstawaniem zastoisk wody, błota oraz pyłu, które mogłyby powodować uszkodzenia statku powietrznego.

8. 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.

§ 16. 1. Granica pola wzlotów 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 wzlotów.

2. Znaki graniczne powinny być rozmieszczone na granicy pola wzlotów lub na zewnątrz pola wzlotów 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 wzlotów, znaki graniczne powinny być umieszczone również we wszystkich miejscach załamania granicy pola wzlotów.

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.

§ 17. 1. W warunkach zimowych, jeżeli znaki graniczne, o których mowa w § 16, są niewidoczne dla pilotów z powietrza, powinno się odpowiednio stosować znaki dla drogi startowej pokrytej śniegiem.

2. Znaki dla drogi startowej pokrytej śniegiem powinny być używane do oznaczenia granicy użytkowej części drogi startowej pokrytej śniegiem.

3. Znaki, o których mowa w ust. 2, 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. 2, powinny być umieszczone poprzecznie do drogi startowej pokrytej śniegiem dla wskazania progu i końca tej drogi.

5. Znaki, o których mowa w ust. 2, 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.

§ 18. 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 światłość nie mniejszej niż 25 kandel i być widoczne ze wszystkich kierunków niezbędnych wykonywania operacji startu lub lądowania oraz wysyłać wiązkę świetlną pod kątem co najmniej 15° 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 15° 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 15° 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 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 zastosowania świateł na zasadach określonych 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 dobiegu, strefy przyziemienia lub drogi kołowania.

11. W każdym przypadku zarządzający lotniskiem ma obowiązek:

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

§ 19.1. Poza granicą pola wlotów powinno być zapewnione zabezpieczenie pola wlotów, 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.

§ 20. 1. Urządzenia nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku powinny posiadać 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.

§ 21. Lotnisko powinno być zabezpieczone przed dostępem nieupoważnionych pojazdów oraz osób postronnych, do przebywania na nim bez zgody zarządzającego lotniskiem 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

§ 22. 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 - 8.1.5, 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 wymienionych w ust. 1 mowa jest o dokumentach (Doc) opublikowanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) uwag tych nie stosuje się.

§ 23. 1. Jeżeli występuje lotnisko wyposażone jest w:

- 1) płytę postojową – powinna ona spełniać wymagania normy i zalecanych metody 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 i 5.3.23;
- 2) płaszczyznę zawracania – powinna ona spełniać wymagania normy i zalecanych metody 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) drogę kołowania – powinna ona spełniać wymagania normy 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 odladzania – powinno ono spełniać wymagania normy 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) radiolatarnię VOR – powinna ona spełniać wymagania normy 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 na których wykonywane są loty handlowe, powinny spełniać wymagania normy i zalecanych metod postępowania określone w Załączniku 14 tom I w:

- 1) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” w pkt 2.10.2;
- 2) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska” w pkt 3.1.2.4, 3.4.11 i 3.14;
- 3) 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;
- 4) rozdziale 8 „Systemy elektroenergetyczne” w pkt 8.1.3 i 8.1.10;
- 5) rozdziale 10 „Utrzymanie lotniska” w pkt 10.4.

3. Przepis § 22 ust. 2 stosuje się odpowiednio.

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

2. Sposób wyznaczania długości deklarowanych 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), to powinien wyznaczyć je zgodnie z pkt 2 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

§ 25. Do lotnisk dla samolotów z nieprzyrządową drogą startową o nawierzchni sztucznej o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 1 albo 2, użytkowanych w nocy, wymagania dotyczące systemu świetlnego i jego zasilania określa § 18 i § 20.

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

§ 27. Dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej § 21 stosuje się odpowiednio.

§ 28. Urządzenia niezbędne 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

§ 29. 1. Do lotnisk dla śmigłowców, z zastrzeżeniem § 30 - 33, 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 wymienionych w ust. 1 mowa jest o dokumentach (Doc) opublikowanych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), uwag tych nie stosuje się.

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

§ 31. 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.

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

§ 33. W przypadku gdy strefa końcowego podejścia i startu (FATO) pokrywa się ze strefą przyziemia i utraty siły nośnej (TLOF), wymiary i charakterystyka FATO powinny być przyjęta jak dla TLOF.

§ 34.. Strefa FATO na lotnisku dla śmigłowców powinna być pozbawiona uszkodzeń i zanieczyszczeń, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu wykonywanych operacji lotniczych.

§ 35. Dla lotnisk dla śmigłowców § 21 stosuje się odpowiednio.

Rozdział 6

Inne przepisy dotyczące eksploatacji lotnisk

§ 36. Wymagania dotyczące:

- 1) warunków eksploatacji lotnisk - określają przepisy wydane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy;
- 2) przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych - 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 7

Przepis końcowy

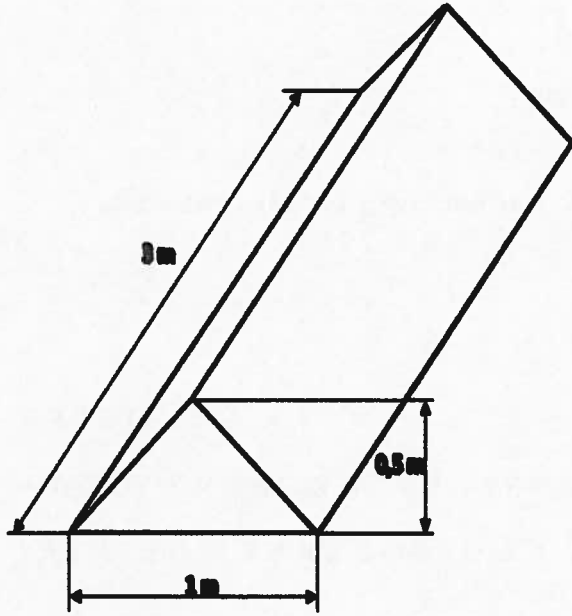
§ 37. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia.

**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
I GOSPODARKI MORSKIEJ**

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

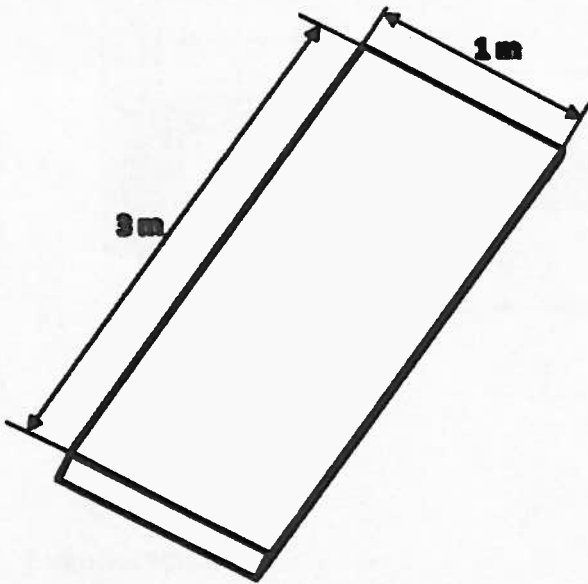
Załącznik nr 1

Kształt i wymiary znaków granicznych



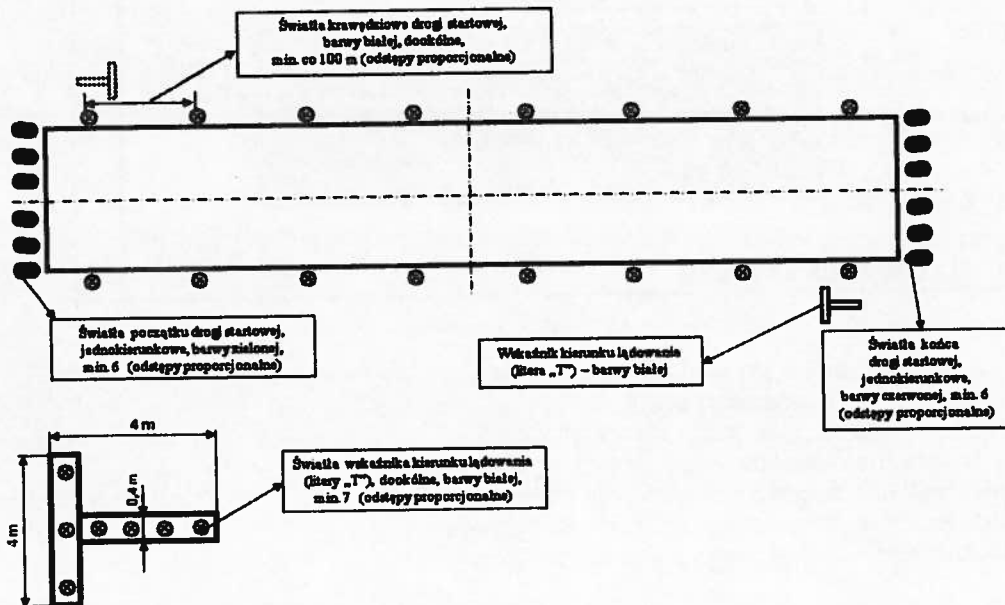
Załącznik nr 2

Wymiary płaskich znaków poziomych



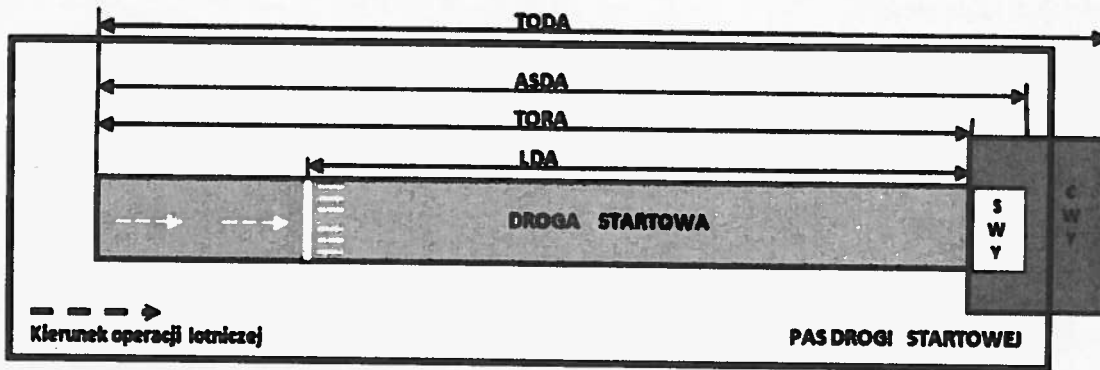
Załącznik nr 3

Schemat układu świateł drogi startowej bez nawierzchni sztucznej



Załącznik nr 4

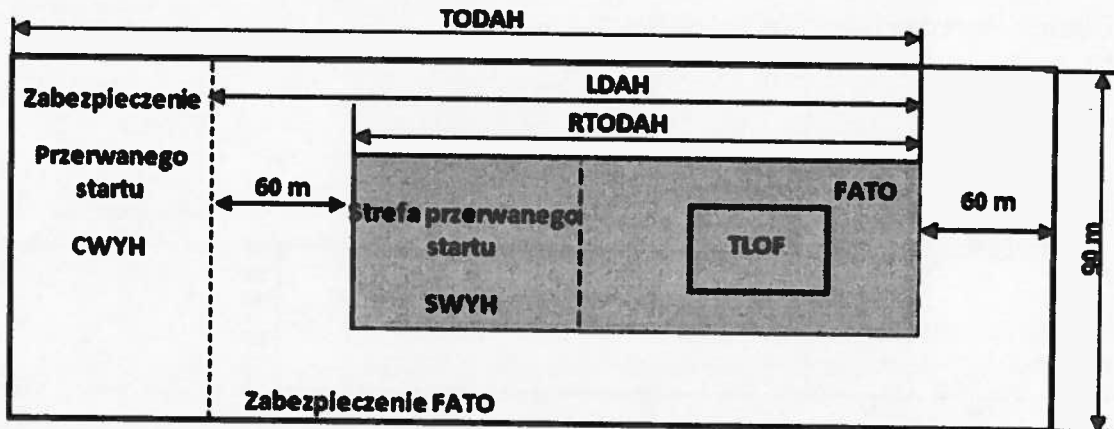
Rozporządzone długości elementów drogi startowej



- TORA - Rozporządzone długość rozbiegu
- TODA - Rozporządzone długość startu
- ASDA - Rozporządzone długość przerwanej startu
- LDA - Rozporządzone długość lądowania
- SWY - Zabezpieczenie przerwanej startu
- CWY - Zabezpieczenie wydłużonego startu

Załącznik nr 5

Długości deklarowane lotniska dla śmigłowców



- TLOF - Strefa przyziemienia i utraty siły nośnej
- FATO - Strefa końcowego podejścia i startu
- TODAH - Rozporządzone długość startu dla śmigłowca
- RTODAH - Rozporządzone długość startu przerwanej dla śmigłowca
- LDAH - Rozporządzone długość lądowania dla śmigłowca
- SWYH - Zabezpieczenie przerwanej lądowania dla śmigłowca
- CWYH - Zabezpieczenie wydłużonego 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 publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 59a ust. 6 znowelizowanej ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134). Projekt ma na celu określenie wymogów technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których wydano decyzję o ograniczonej certyfikacji, o której mowa 59a ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze, w której określa się:

- 1) rodzaje lotów, jakie mogą być wykonywane na tym lotnisku;
- 2) czas, w jakim mogą być obsługiwane loty na tym lotnisku;
- 3) charakterystykę techniczną statków powietrznych, jakie mogą lądować i startować z tego lotniska.

Pojęcie „ograniczonej certyfikacji” lotnisk zostało wprowadzone do ustawy – Prawo lotnicze w/w nowelizacją. W porównaniu z lotniskami podlegającymi „pełnej” certyfikacji, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 ustawy, których dotyczy rozporządzenie nr 216/2008/WE – w niniejszym projekcie przyjęto wstępne założenie, że wymagania dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji powinny być łagodniejsze.

Mając na uwadze powyższe, projektując przedmiotowe rozporządzenie jako podstawę wymagań technicznych przyjęto wymagania jak dla lotnisk użytku wyłącznego.

Biorąc pod uwagę, iż wytyczne zawarte w delegacji do wydania rozporządzenia wskazują, że wymagania dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji 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 śmigłowców. Ze względu na rodzaj wykonywania operacji lotniczych rozrózniono wymagania dla lotnisk eksploatowanych tylko w dzień oraz dla lotnisk wykorzystywanych także nocą, a także zastosowano szczególne wymagania dla lotnisk, z których wykonywane są loty handlowe.

Jako podstawę dla projektowanych wymagań przyjęto wymogi określone 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 publicznego, dla których wydano decyzję o ograniczonej certyfikacji, 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.

Zgodnie z art. 39 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. istnieje możliwość niestosowania przez państwo członkowskie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania. Wówczas, państwo członkowskie informuje o tym fakcie Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Projektowane przepisy w zakresie wymagań dla przedmiotowych lotnisk 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.

II. Zakres regulacji.

Projekt rozporządzenia został podzielony na rozdziały określające odpowiednio:

- 1) przepisy ogólne;
- 2) wymagania ogólne dla lotnisk dla samolotów;
- 3) wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej;
- 4) wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk z drogą startową o nawierzchni sztucznej;
- 5) wymagania dla lotnisk dla śmigłowców;
- 6) 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 elementy pola ruchu naziemnego 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 wprowadza wymóg określenia przez zarządzającego lotniskiem, które posiada kilka dróg startowych, głównej drogi startowej, kierując się przy tym kryterium długości tej drogi lub częstotliwością jej użytkowania.

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 w ust. 1 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.

W ust. 2 wprowadzono 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 i § 7 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.

Przepis § 8 określa zasadę, zgodnie z którą dla lotnisk nie posiadających dróg startowych o nawierzchni sztucznej, nie określa się litery kodu referencyjnego lotniska. ust. 2 wskazuje także zasady określania cyfry 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 § 7. 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 i szerokości drogi startowej (§ 9 i § 10), ukształtowanie podłużne drogi startowej (§ 11), dane i zasady dotyczące nachylenie osi drogi startowej (§ 12), , profil poprzeczny drogi startowej (§ 13), , zasady dotyczące odprowadzania wód opadowych (§ 14), wskaźniki nośności nawierzchni naturalnej na drogach startowych i zasady utrzymywania nawierzchni (§ 15).

Przepis § 16 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 § 17 określa sposób oznakowania pola wlotów i drogi startowej w warunkach zimowych w przypadku drogi startowej o nawierzchni pokrytej śniegiem. Powyższe jest podyktowane koniecznością zapewnienia prawidłowej widoczności pola wlotów i drogi startowej nawet w przypadku gdy droga startowa jest zaśnieżona.

Przepis § 18 określa sposób oznakowania drogi startowej światłami krawędziowymi w przypadku gdy dane lotnisko jest użytkowane w nocy. 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. W ust. 9 dopuszczono możliwość zastosowania innych zasad oznakowania dla lotnisk na których nie wykonywane są loty handlowe.

Przepis § 19 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 przerwanoego startu.

Przepis § 20 wprowadza obowiązek instalowania urządzeń nawigacyjnych na lotniskach, 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 § 21 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 § 22 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.

Biorąc pod uwagę, że projekt rozporządzenia nie ma na celu wdrażania do polskiego systemu prawnego Załącznika 14 projektodawcy posłużyli się jedynie odesłaniami do norm i zalecanych metod postępowania określonych w Załączniku 14 tom I oraz określili które z nich mają zastosowanie dla poszczególnych lotnisk, a które zostały wyłączone.

Wyłączono:

- 1) pkt 1.2, 1.4, 1.5 i 1.6 - dotyczące zakresu przedmiotowego załącznika, certyfikacji lotnisk i zarządzania bezpieczeństwem;
- 2) pkt 2.1.4, 2.7.2, 2.8 2.9.6 - 2.9.11 oraz pkt 2.10.2 - dotyczące obliczania długości deklarowanych lotniska (sposób ich określania określa załącznik nr 4 do rozporządzenia);
- 3) pkt 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 - dotyczące 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 - dotyczące m. in. konieczności wykorzystywania materiałów odblaskowych 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 8.1.3 - 8.1.5, 8.1.8 - 8.1.11, 8.3.1 i 8.3.3 - 8.3.5 - dotyczące konieczności zapewnienia systemu zasilania elektrycznego urządzeń nawigacyjnych na lotniskach, rezerwowych źródeł zasilania dla radiowych pomocy nawigacyjnych oraz naziemnych elementów systemów łączności oraz systemu monitoringu.

Przepis § 23 w ust. 1 określa wymagania dla płyt postojowych, płaszczyzn zawracania, stanowisk odladania, 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 § 24 ustala obowiązek określenia dla lotniska długości deklarowanych, których sposób obliczania jest ustalony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

Przepis § 25 nakłada wymagania określone w § 20 i § 22 w zakresie systemów świetlnych na lotniskach z drogą startową o nawierzchni sztucznej nieprzyrządową, o cyfrze kodu 1 albo 2.

Przepis § 26 określa konieczność zastosowania awaryjnego źródła zasilania dla stosowanych na lotnisku urządzeń łączności.

Przepis § 27 nakłada obowiązek zabezpieczenia lotniska przed wstępem osób nieupoważnionych oraz zwierząt.

Przepis § 28 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 § 29 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.

Przepis § 30 dopuszcza możliwość wydzielenia na lotnisku dla samolotów lotniska dla śmigłowców.

Przepis § 31 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 § 32 ustala obowiązek określenia dla lotniska przeznaczonego dla śmigłowców długości deklarowanych oraz określa poprzez odesłanie do załącznika nr 5 do rozporządzenia, sposób ich obliczania.

Przepis § 33 określa wymagania dotyczące wielkości strefy TLOF w przypadku gdy pokrywa się ona ze strefą FATO.

Przepis § 34 inspekcji określa, że strefa TLOF na lotnisku dla śmigłowców wykrycia powinna być pozbawiona uszkodzeń, zanieczyszczeń i innych zagrożeń mających wpływ na wykonywanie operacji lotniczych.

Przepis § 35 poprzez odesłanie do § 29 określa wymagania w zakresie ochrony lotnisk dla śmigłowców.

W rozdziale 6 w § 36 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 wymagania, które dotyczą materii ujętej w projektowanym rozporządzeniu. Wymagania zawarte w tych odrębnych przepisach stanowić 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.

Jako, że forma „ograniczonej certyfikacji” nie funkcjonowała do tej pory w zakresie wymagań dotyczących lotnisk, w § 37 przyjęto 3 miesięczny okres wejścia w życie rozporządzenia.

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 stanowią przepisy techniczne 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 powinny podlegać notyfikacji.

Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingskiej 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 został udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Nie zgłoszono zainteresowania projektem w trybie przepisów o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa.

OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:

- 1) zarządzający lotniskami i zakładający lotniska;
- 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 Trzebownisko;
- 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) Jerzy Wilczewski, Białousy 51A, 16-130 Janów;
- 12) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;
- 13) Polconsult Sp. z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;
- 14) Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 15) Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;
- 16) ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa;
- 17) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 18) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40,

- 00-924 Warszawa;
- 19) Forum Związków Zawodowych, ul. Jaracza 2, pok. 508, 00-378 Warszawa;
- 20) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
- 21) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6,
00-591 Warszawa;
- 22) Business Center Club - Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10,
00-136 Warszawa;
- 23) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa;
- 24) Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego.

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

Uwagi do konsultowanego projektu zgłosiły następujące podmioty: Aeroklub Polski oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej.

Szczegółowy opis wyników przeprowadzonych konsultacji społecznych został ujęty w tabeli stanowiącej załącznik do projektu.

W związku z tym, że wymagania określone w przedmiotowym rozporządzeniu są zasadniczo tożsame z wymaganiami określonymi przez projektowane rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego (delegacja ustawowa z art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze) należy przyjąć, że zarządzający lotniskami nie poniosą dodatkowych kosztów w okresie 3 miesięcy od dnia ogłoszenia projektowanego rozporządzenia oraz roczne koszty eksploatacyjne nie ulegną zmianie.

Obecnie nie wydano jeszcze żadnej decyzji o ograniczonej certyfikacji.

Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego - rozporządzenie bezpośrednio nie będzie powodowało skutków finansowych dla sektora finansów publicznych. Przekształcenie lotniska wyłącznego w lotnisko użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji lub założenie takiego lotniska jest fakultatywne.

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

Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw – projektowana regulacja może wpłynąć pozytywnie zarówno na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość oraz na funkcjonowanie przedsiębiorstw poprzez określenie wymagań zapewniających optymalny poziom bezpieczeństwa na lotniskach użytku publicznego, nie podlegających jednak certyfikacji

na podstawie przepisów międzynarodowych. Standaryzacja wymogów powinna spowodować bezpieczniejsze wykonywanie operacji lotniczych z takich lotnisk, a tym samym wzrost konkurencyjności lotnisk w Polsce względem lotnisk w krajach sąsiadujących.

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

Zestawienie uwag do projektu

rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych oraz eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, zgłoszonych w wyniku przeprowadzonych konsultacji społecznych

LP.	ODNOŚNIK	ZAPIS PROPONOWANEJ POPRAWKI	PROPOZYCJA POPRAWKI	UZASADNIENIE	UWAGI	
I. Uwagi PAŻP						
1	§ 9	2	3	4	5	
1		Zastąpić sformułowanie „na pasie drogi startowej lub jego pobliżu” wyrazami „w pobliżu pasa drogi startowej”. Jest to podjętowane tym, że na pasie drogi startowej zgodnie z § 34 rozporządzenia MTiGM (...) w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych, nie ma możliwości posadowienia stałych obiektów w odległości 45 lub 60m od osi drogi startowej z pomocą precyzyjnym, za wyjątkiem „pomocy wzrokowych niezbędnych do nawigacji lotniczej”.	4	Nie uwzględniono	Należy zwrócić uwagę na § 34 ust. 2 przywołanego rozporządzenia, zgodnie z którym pomoce nawigacyjne, usytuowane w granicach pasa drogi startowej, powinny mieć możliwie małą masę, małą wysokość i łagodną konstrukcję. Tym samym należy uznać, że urządzenia nawigacyjne mogą znajdować się na pasie drogi startowej.	6
2	§ 27					
		Nowe brzmienie: „1. Urządzenia nawigacyjne na lotnisku powinny posiadać system zasilania energetycznego.				

		2. Znajdujące się na lotnisku lotnicze urządzenia naziemne, o których mowa w art. 88 ust. 3 ustawy, powinny posiadać zabezpieczenie systemu zasilania elektroenergetycznego uniemożliwiające w przypadku awarii systemu zasilania wytworzenie błędnych komunikatów dla pilotów". W przedmiotowym projekcie powinny zostać również określone wymagania techniczne i eksploatacyjne na lotnisku (...) ze względu na rodzaj ruchu lotniczego, który na danym lotnisku ma się odbywać.	Uwaga uwzględniona	W § 20 ust. 9 i § 25 ust. 2 uwzględniono lotniska, na których wykonywane są loty handlowe. W § 14 ust. 4 uwzględniono lotniska, na których wykonywane są jedynie loty sportowe, rekreacyjne lub szkoleniowe.	
3			Uwaga uwzględniona		
4		Ponowne przeanalizowanie OSR pod względem jej wpływu na finanse jednostek, na który przedmiotowy projekt będzie miał wpływ.			Ponownie przeanalizowano OSR w proponowanym zakresie

LP.	ODNOŚNIK	ZAPIS PROPONOWANEJ POPRAWKI	PROPOZYCJA POPRAWKI	UZASADNIENIE	UWAGI
1		II. Odniesienie do uwag Pana Piotra Kasprzyka Dyrektora ds. regulacji prawnych Aeroklubu Polskiego z emaila Konieczne jest różnicowanie wymagań technicznych i eksploatacyjnych nie tylko w zależności od typu i charakterystyk lotniska, ale również w zależności od rodzaju ruchu lotniczego (...) Zastosowanie dla lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji – bez lotów handlowych – wymagań jak dla lotnisk użytku wyłącznego, a dla lotnisk użytku publicznego o	Uwaga uwzględniona	W § 20 ust. 9 i § 25 ust. 2 uwzględniono lotniska, na których wykonywane są loty handlowe. W § 14 ust. 4 uwzględniono lotniska, na których wykonywane	

	<p>ograniczonej certyfikacji przewidująca wykonywanie lotów handlowych wyłącznie samolotami o MTOM poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20 miejsc, stosując się przepisy dla lotnisk użytku wyłącznego, na których wykonywane są loty handlowe</p>		<p>są jedynie loty sportowe, rekreacyjne lub szkoleniowe.</p>	
2	<p>Zapis: <i>„W przypadku lotnisk położonych w obszarach górskich, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji nie przewidująca wykonywania lotów handlowych innych niż lokalne dopuszcza się:</i></p> <p>a) <i>większe nachylenie pasa startowego, niż przewidziane w § 16.1,</i></p> <p>b) <i>większe odległości między załamaniami, niż przewidziane w § 16.4,</i></p> <p>c) <i>większe nachylenie poprzeczne powierzchni, niż przewidziane w §19,</i></p> <p>d) <i>większe nachylenie zabezpieczenia pola wlotów, niż przewidziane w §26.3</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>	<p>Dodano w § 11 ust. 3 dopuszczenie <i>zwiększenia nachylenia drogi startowej dla lotnisk położonych w obszarach górskich, a w ust. 5 dopuszczono <i>mniej</i> odległości między załamaniami sąsiednich prostych profilu niwelety osi drogi startowej. W § 14 ust. 4 dopuszczono <i>większe nachylenie</i> poprzeczne powierzchni drogi startowej.</i></p>	
3	<p>Ujednolicenie terminologii/jednoznaczne sklasyfikowanie rodzaju dróg startowych</p>	<p>Uwaga uwzględniona</p>	<p>W § 2 ust. 6 dodano definicję drogi startowej z nawierzchnią sztuczną</p>	
4	<p>- wymogi dla lotnisk z nawierzchnią trawiastą</p>	<p>a) częściowo uwzględniono, b) uwzględniono, c) nie uwzględniono,</p>	<p>Ad. a) Przepis przewiduje możliwość oznakowania poziomego, oznakowanie pionowe stosowane jest wymagane, kiedy oznakowanie poziome, w warunkach zimowych, jest niewidoczne. Jednocześnie w § 19 ust. 5 zmniejszono</p>	

				<p>wymagania odnośnie wysokości pionowych znaków granicznych (od 0,5 do 1,5 m) i dodano wymaganie dotyczące łamliwości przedmiotowych znaków.</p> <p>Ad. b) § 8 ust. 2 nadano brzmienie „2. Dla lotniska posiadającego wyłącznie drogi startowe bez nawierzchni sztucznej nie określa się litery kodu referencyjnego lotniska.</p> <p>Ad. c) Przepisy rozporządzenia powinny dokładnie regulować kwestie wytrzymałości pola wzlotów, co pozwoli na jednoznaczną interpretację przepisów.</p> <p>Dodano § 25.</p>	
5		<p><i>W odniesieniu do lotnisk użytku publicznego, które będą obsługiwały wyłącznie taki sam ruch lotniczy jak lotniska użytku wyłącznie (handlowy, nieregularny, do 20 ton, 19 pasażerów) powinno się zastosować taką samą technikę legislacyjną dotyczącą stosowania norm i zaleceń Załącznika 14, jak w § 26 projektu rozporządzenia dotyczącego wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznie. W konsekwencji do lotnisk takich normy i zalecenia Załącznika 14 w odniesieniu do " płyty postojowej, płaszczyzn zawracania, dróg kołowania, stanowisk odladania, radiolatarni VOR czy wartowysokościomierza powinny mieć zastosowanie wyłącznie wówczas, gdy elementy takie występują na danym lotnisku.</i></p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>		

6	<p>Projektowane wymogi krajowe dla oświetlenia lotnisk kodu referencyjnego 1 lub 2 posiadających nieprzyrządową DS. powinny zostać uzupełnione (§ 7) przez stosowne odestanie nie tylko do § 25, ale i do § 27 tj. wymogów zasilania energetycznego. Brak takiego odestania spowoduje, że krajowe wymogi co do oświetlenia będą „uzupełnione” o zalecenia i normy ICAO dla systemów elektrycznych.</p>	<p>Uwaga uwzględniona.</p>	<p>W § 27 dodano odestanie do § 22.</p>
7	<p>Istotą nowej kategorii lotnisk jest „złagodzenie” wymagań technicznych i eksploatacyjnych wobec standardów wynikających z Załącznika 14 dla lotnisk użytku publicznego obsługujących regularny ruch międzynarodowy. Intencją projektodawców było umożliwienie powstania lotnisk „otwartych” dla użytkowników, bez potrzeby spełniania wymogów dla lotnisk obsługujących międzynarodowy ruch handlowy. Projektodawcy założyli tymczasem, że możliwe jest określenie jednego standardu lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, bez możliwości udzielenia dalszych odstępstw przez Prezesa ULC. Zaproponowane odstępstwa są jednoznacznie wskazane, brak jest jednak przepisu umożliwiającego udzielenie indywidualnych odstępstw, choćby przemawiały za tym warunki lokalne danego lotniska, a odstępstwo nie obniżałoby poziomu bezpieczeństwa ruchu lotniczego. W konsekwencji wnosimy o dodanie przepisu umożliwiającego Prezesowi ULC udzielenie indywidualnych odstępstw od wymogów Załącznika 14, pod warunkiem:</p> <ul style="list-style-type: none"> - uzasadnienia wniosku o takie odstępstwo uwarunkowaniami lokalnymi, - braku zagrożenia dla bezpieczeństwa statków powietrznych, na wzór przepisów obowiązujących w odniesieniu do przepisów lotniczych (np. § 6 rozporządzenia w sprawie warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska). Przepisy takie funkcjonują zresztą także w innych rozporządzeniach (np. Załącznik 2 rozporządzenia w sprawie bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych), jak i w innych krajach (np. niemiecka regulacja dla lotnisk VFR). <p>Wprowadzenie proponowanego przepisu umożliwi stosowanie</p>	<p>Nie uwzględniono.</p>	<p>Ustawa - Prawo lotnicze nie daje Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego kompetencji do stosowania „odstępstw” od przepisów powszechnie obowiązujących. W związku z tym nie jest możliwe wprowadzenie zaproponowanego przepisu.</p>

	<p><i>indywidualnych odstępstw dla danego, konkretnego lotniska. Rozwiązanie takie koresponduje zresztą z wymogami odnośnie treści instrukcji operacyjnej INOPL, która przewiduje część „A” instrukcji operacyjnej.</i></p> <p><i>Brak uwzględnienia wyżej proponowanego przepisu spowoduje, iż w każdy zarządzający starający się o status lotniska użytku publicznego będzie zmuszony spełnić wszystkie wymagania stawiane takim lotniskom przez projektodawców, choć mając na uwadze uwarunkowania lokalne czy ruchowe, niektóre wymagania na danym lotnisku nie podniosą poziomu bezpieczeństwa, podnosząc znacznie koszty. 5</i></p> <p><i>W zależności od stanowiska Urzędu odnośnie celowości i sposobu wprowadzenia wnioskowanego rozwiązania, zastrzegamy prawo zgłoszenia dalszych uwag, odnośnie kontennych norm lub zaleceń Załącznika 14 ICAO, których zastosowanie proponuje się w przedmiotowym projekcie.</i></p>			
--	---	--	--	--