

Projekt, 19 kwietnia 2013 r.

**ROZPORZĄDZENIE**  
**MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ<sup>1)</sup>**

z dnia ..... 2013 r.

**w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego  
podlegających obowiązkowi certyfikacji**

Na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**  
**Przepisy ogólne**

**§ 1.** Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, zwanej dalej „ustawą”.

**§ 2.** W stosunku do lotnisk dla samolotów wymagania techniczne i eksploatacyjne określają normy i zalecane metody postępowania oraz wskazówki merytoryczne niezbędne do ich stosowania, zawarte w Załączniku 14 tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>3)</sup>), zwanym dalej „Załącznikiem 14 tom I”, w zakresie określonym w niniejszym rozporządzeniu.

**§ 3.** W stosunku do lotnisk dla śmigłowców wymagania techniczne i eksploatacyjne określają normy i zalecane metody postępowania zawarte w Załączniku 14 tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji, o której mowa w § 2, zwanym dalej „Załącznikiem 14 tom II”, w zakresie określonym w niniejszym rozporządzeniu.

---

<sup>1)</sup> 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).

<sup>2)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134.

<sup>3)</sup> 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.

## **Rozdział 2**

### **Lotniska dla samolotów**

§ 4. Do lotnisk dla samolotów, o których mowa w § 2, z zastrzeżeniem § 5 - 11, 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,
  - b) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.9.10,
  - c) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne lotniska”, z wyłączeniem pkt 3.1.12 i 3.7.5,
  - d) rozdziale 5 „Wzrokowe pomoce nawigacyjne”, z wyłączeniem pkt 5.2.2.2, 5.2.4.3, 5.3.1.2, 5.3.5.2 lit. a, 5.3.7, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.5.2 i 5.5.6,
  - e) rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe dla oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”,
  - f) rozdziale 8 „Systemy zasilania elektrycznego”, z wyłączeniem pkt 8.3.4,
  - g) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, ich wyposażenie i instalacje”, z wyłączeniem pkt 9.1 - 9.7 i 9.8.8,
  - h) rozdziale 10 „Utrzymanie lotniska”;
- 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”,
- 3) wskazówki merytoryczne określone w załączniku A do Załącznika 14 tom I w:
  - a) sekcji 1 „Ilość, lokalizacja i kierunki dróg startowych”,
  - b) sekcji 2 „Zabezpieczenie wydłużonego startu i zabezpieczenia przerwanej startu”,
  - c) sekcji 3 „Obliczanie długości deklaryowanych”,
  - d) sekcji 4 „Nachylenie drogi startowej”,
  - e) sekcji 5 „Równość powierzchni drogi startowej”,
  - f) sekcji 6 „Pomiar i określanie charakterystyk tarcia nawierzchni sztucznych, pokrytych śniegiem lub lodem”,
  - g) sekcji 7 „Pomiar i określanie charakterystyk tarcia mokrej drogi startowej, o nawierzchni sztucznej”,
  - h) sekcji 8 „Pasy dróg startowych i dróg kołowania”,
  - i) sekcji 9 „Strefa bezpieczeństwa końca drogi startowej”,

- j) sekcji 10 „Położenie progu drogi startowej”,
- k) sekcji 11 „Systemy świetlne podejścia do lądowania”,
- l) sekcji 12 „Priorytet instalacji systemów wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia”,
- m) sekcji 13 „Oświetlenie stref wyłączonych z użytkowania”,
- n) sekcji 14 „Światła wskazujące drogę kołowania szybkiego zjazdu”,
- o) sekcji 15 „Regulacja intensywności świateł podejścia do lądowania i świateł drogi startowej”,
- p) sekcji 16 „Pole sygnałowe”,
- r) sekcji 19 „Metoda ACN-PCN określania nośności nawierzchni”.

§ 5. 1. Zarządzający lotniskiem może zezwolić na wykonywanie operacji lotniczych przez statki powietrzne, których liczba klasyfikacyjna statku powietrznego (ACN) jest większa od liczby klasyfikacyjnej nawierzchni (PCN) ustalonej dla danej nawierzchni, pod warunkiem, że w instrukcji operacyjnej lotniska zostaną określone procedury i kryteria, o których mowa w rozdziale 2 pkt 2.6.7 Załącznika 14 tom I, pozwalające na kontrolę użytkowania nawierzchni dla tego typu operacji.

2. Kryteria, o których mowa w ust. 1 powinny uwzględniać wskazówki merytoryczne określone w sekcji 19 załącznika A do tego Załącznika.

3. Zarządzający lotniskiem dokumentuje wszelkie wyniki badań i pomiarów nośności nawierzchni sztucznych pola ruchu naziemnego, wykonywanych prac remontowych i konserwacyjnych oraz okresowych kontroli stanu nawierzchni.

§ 6. 1. Minimalny poziom tarcia, o którym mowa w rozdziale 2 pkt 2.9.6 i 2.9.7 Załącznika 14 tom I, poniżej którego należy opublikować NOTAM, że droga startowa jest uznana za śliską w stanie mokrym, określa kolumna 7 tabeli A-1 w sekcji 8 załącznika A do tego Załącznika.

2. Minimalny poziom tarcia dla nowo wybudowanej lub wyremontowanej nawierzchni drogi startowej, o którym mowa w rozdziale 3 pkt 3.1.23 i pkt 3.1.24 Załącznika 14 tom I, określa kolumna 5 tabeli A-1 w sekcji 8 załącznika A do tego Załącznika.

3. Minimalny poziom tarcia, o którym mowa w rozdziale 10 pkt 10.2.4 i 10.2.5 Załącznika 14 tom I, poniżej którego należy rozpocząć czynności naprawcze, określa kolumna 6 tabeli A-1 w sekcji 8 załącznika A do tego Załącznika.

§ 7. Wymagania określone w rozdziale 3 pkt 3.1.1 – 3.1.8 Załącznika 14 tom I mają zastosowanie przy projektowaniu i budowie dróg startowych.

§ 8. Wymagania określone w Załączniku 14 tom I w:

- 1) rozdziale 5 w pkt 5.1.4 dotyczące pola sygnałowego,
- 2) rozdziale 5 w pkt 5.3.3 dotyczące latarni lotniskowych,
- 3) rozdziale 5 w pkt 5.4.5 dotyczące znaku tożsamości lotniska

- stosuje się wyłącznie do lotnisk, na których nie jest zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego lub lotniskowa służba informacji powietrznej.

§ 9. 1. Wymagania określone w rozdziale 5 pkt 5.3.16.2 Załącznika 14 tom I dotyczące świateł linii centralnej drogi kołowania mają zastosowanie do lotnisk o średnim i dużym poziomie natężenia ruchu, na których wykonywane są operacje lotnicze przy widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

2. Wymagania określone w rozdziale 5 pkt 5.3.22.2 lit. b Załącznika 14 tom I dotyczące świateł ochronnych drogi startowej mają zastosowanie do lotnisk o dużym poziomie natężenia ruchu.

§ 10. 1. Wymagania określone w rozdziale 8 pkt 8.3.1 Załącznika 14 tom I dotyczące systemu monitorowania sprawności systemów świetlnych mają zastosowanie do lotnisk, na których wykonywane są operacje lotnicze przy widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

2. Minimalne poziomy niezawodności systemów świetlnych, o których mowa w rozdziale 8 pkt 8.3.5 Załącznika 14 tom I, dla poszczególnych elementów tych systemów określone są w pkt 10.4.7 - 10.4.11 rozdziału 10 tego Załącznika.

§ 11. 1. Ogrodzenie lotniska, o którym mowa w rozdziale 9 pkt 9.10 Załącznika 14 tom I, powinno spełniać następujące wymagania techniczne:

- 1) być wykonane z metalowych paneli drucianych, paneli siatkowych lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej, o grubości drutu nie mniejszej niż 2,5 mm, którego minimalna wysokość powinna być nie mniejsza niż 1,8 m, nie wliczając w to umieszczonej nad nim zwyżki wykonanej z minimum trzech rzędów drutu kolczastego lub drutu ostrzowego, zamocowanego na stelażach w kształcie litery „V”, lub uformowanego w walec wykonany z minimum jednego drutu kolczastego lub drutu ostrzowego; elementy ogrodzenia mogą być również wykonane z innego niż metalowe tworzywa, którego odporność na przecinanie, zginanie, rozrywanie i łamanie jest co najmniej taka sama jak ich metalowych odpowiedników;
- 2) całkowita wysokość ogrodzenia liczona od powierzchni gruntu powinna wynosić w każdym jego punkcie minimum 2,44 m, włącznie ze zwyżkami z drutu kolczastego lub drutu ostrzowego;
- 3) odległość pomiędzy górną krawędzią metalowego panelu drucianego, panelu siatkowego lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej oraz dolną krawędzią zwyżki z drutu kolczastego lub drutu ostrzowego powinna wynosić maksymalnie 200 mm;
- 4) dolna krawędź metalowego panelu drucianego, panelu siatkowego lub rozciągniętej metalowej siatki drucianej powinna być trwale zamocowana w podłożu, poprzez jej zabetonowanie lub inne trwałe osadzenie w gruncie, bądź osadzona w podmurówce;
- 5) całkowita wysokość i konstrukcja bram wjazdowych i furt osobowych powinna spełniać

wymagania określone w pkt 1-3, z uwzględnieniem zapewnienia ich funkcjonalności;

- 6) przebieg ogrodzenia, w celu zapewnienia jego optymalnego monitorowania i maksymalnego ograniczenia obszarów niemożliwych do obserwowania podczas patrolowania ogrodzenia, powinien być wytyczony w miarę możliwości po liniach prostych;
- 7) wokół ogrodzenia powinna być zapewniona całkowicie wolna przestrzeń o szerokości minimum 3 m po jego obu stronach - w celu zapewnienia możliwości jego skutecznego obserwowania i patrolowania;
- 8) wokół ogrodzenia powinny być umieszczone w odstępach nie większych niż 100 m prostokątne tablice informacyjne, o wymiarach 300 na 600 mm, koloru białego z czerwoną obwolutą, wykonane z tworzywa sztucznego lub aluminium, zawierające napis o treści: „TEREN LOTNISKA - WSTĘP SUROWO WZBRONIONY!"; grubość liter, wysokość i odstęp między wierszami powinny wynosić odpowiednio: 8 mm, 60 mm i 40 mm; nie naruszając powyższych postanowień dopuszcza się zamieszczenie na tych tablicach angielskiego tłumaczenia wyżej wymienionego tekstu, o treści: "AERODROME AREA – ACCESS STRICTLY FORBIDDEN", z możliwością odpowiedniego powiększenia wielkości tablicy informacyjnej;
- 9) wokół ogrodzenia, po jego wewnętrznej stronie, powinna być poprowadzona droga patrolowa, pozwalająca na systematyczne dokonywanie jego oglądu z pojazdu samochodowego.

2. W przypadku, gdy ukształtowanie terenu lub obiekty budowlane nie pozwalają na zastosowanie ogrodzenia odpowiadającego wymaganiom określonym w ust. 1, zarządzający lotniskiem w programie ochrony lotniska określa sposób zabezpieczenia lotniska.

**§ 12.** Jeżeli w uwagach do norm albo zalecanych metod postępowania określonych w przepisach wskazanych w niniejszym rozdziale 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.

### **Rozdział 3** **Lotniska dla śmigłowców**

**§ 13.** 1. Do lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w § 3, stosuje się normy i zalecane metody postępowania określone w Załączniku 14 tom II w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.2;
- 2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.1.4, 3.2.5 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.

## **Rozdział 4**

### **Inne przepisy określające wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk**

**§ 14.** Wymagania dotyczące:

- 1) warunków eksploatacji lotnisk, w tym służb i procedur operacyjnych, o których mowa w rozdziale 9 pkt 9.3 - 9.7 Załącznika 14 tom I – określają przepisy wydane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy;
- 2) przygotowania lotniska do sytuacji zagrożenia oraz lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych, o których mowa w rozdziale 9 pkt 9.1 i 9.2 Załącznika 14 tom I oraz w rozdziale 6 pkt 6.1 Załącznika 14 tom II – określają przepisy wydane na podstawie art. 85 ustawy;
- 3) warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska, o których mowa w rozdziale 4 Załącznika 14 tom I oraz w rozdziale 4 Załącznika 14 tom II - określają przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy;
- 4) sposobu zgłaszania oraz oznakowania przeszkód lotniczych, o których mowa w rozdziale 6 Załącznika 14 tom I oraz w rozdziale 5 pkt 5.3.5.22 - 5.3.5.26 Załącznika 14 tom II - określają przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 5 ustawy.

## **Rozdział 5**

### **Odstępstwa i różnice w stosunku do norm i zaleceń Załącznika 14**

**§ 15.** 1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zawiadamia Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) o różnicach w rozumieniu art. 38 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

2. Różnice, o których mowa w ust. 1 są ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska).

## **Rozdział 6**

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

**§ 16.** Wymagania techniczne i eksploatacyjne określone w przepisach dotychczasowych stosuje się do postępowań dotyczących certyfikacji lotnisk wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

**§ 17.** Lotniska posiadające certyfikat w dniu ogłoszenia rozporządzenia są obowiązane w terminie do dnia 1 stycznia 2018 r. dostosować się do norm i zalecanych metod postępowania, o których mowa w § 4 pkt 1:

- 1) lit. c w zakresie wymagań określonych w rozdziale 3 pkt 3.1.13 – 3.1.20, 3.3, 3.4.12 – 3.4.14, 3.9.9 – 3.9.13, 3.11.5, 3.14.2 i 3.15.1 Załącznika 14 tom I;
- 2) lit. d w zakresie wymagań określonych w rozdziale 5 pkt 5.2.1.7 i 5.3.22.2 lit. b Załącznika 14 tom I;
- 3) lit. f w zakresie wymagań określonych w rozdziale 8 pkt 8.1.8 – 8.1.10 Załącznika 14 tom I.

**§ 18.** Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 6 miesięcy od dnia ogłoszenia.

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ**

## UZASADNIENIE

### I. Cel wydania rozporządzenia.

Projekt „rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji” stanowi wykonanie delegacji ustawowej zawartej w art. 59a ust. 5 znowelizowanej ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933).

Projekt ma na celu określenie wymagań dla lotnisk objętych obowiązkiem certyfikacji, którymi zgodnie z art. 4 ust. 3a „rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG” rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE” – są lotniska użytku publicznego obsługujące zarobkowy przewóz lotniczy, na których prowadzi się operacje podejścia lub odlotu przy wykorzystaniu procedur instrumentalnych, oraz które dysponują utwardzoną drogą startową o długości, co najmniej 800 metrów, lub obsługujące wyłącznie śmigłowce.

Niniejszy projekt implementuje do krajowego systemu prawnego te wymagania Załącznika 14 ICAO, które do tej pory nie zostały wdrożone w innych aktach prawnych. Wymóg implementacji Załącznika 14 wynika ze statusu prawnego załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Z analizy relacji załączników ICAO do przepisów krajowych, a w szczególności Konstytucji RP wynika, że nie może być do nich zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji RP, stanowiący, iż jeżeli wynika to z ratyfikowanej przez Rzeczpospolitą Polską umowy konstytuującej organizację międzynarodową, prawo przez nią stanowione jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami. Załączniki do Konwencji są bowiem pod względem charakteru prawnego uchwałami organizacji międzynarodowej. Z art. 37 Konwencji wynika zaś wyraźnie, że rolą uchwał ICAO jest „ujednocianie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, nie zaś ich zastępowanie. Ponadto art. 38 Konwencji przewiduje wprost konieczność informowania ICAO o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a normami międzynarodowymi. W związku z tym, że wobec wyraźnego brzmienia i intencji art. 37 i 38 Konwencji, uchwały ICAO nie zawierają norm samowystępujących – warunkiem ich obowiązywania w krajowym porządku prawnym jest ich wdrożenie stosownym aktem prawa krajowego.

W niniejszym projekcie przyjęto technikę odsyłania do przepisów Załącznika 14 ICAO. Metoda odesłań została przyjęta przede wszystkim z uwagi na objętość Załącznika 14, który składa się z dwóch tomów liczących razem ponad 400 stron. Należy podkreślić, że jego treść jest powszechnie dostępna, gdyż została opublikowana w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (tom I - Dz. Urz. ULC z 2009 r. Nr 21, poz. 209, tom II - Dz. Urz. ULC z 2010 r. Nr 25, poz. 100).

Wdrożenie Załącznika 14 ICAO rozporządzeniem krajowym wynika również z faktu,



że składa się on z norm i zalecanych metod postępowania (standards and recommended practices - SARPs) oraz dodatkowych wskazówek merytorycznych. Normy mają charakter obowiązkowy, natomiast zalecenia i wskazówki merytoryczne nie są obowiązkowe, ale w większości przypadków ich wdrożenie jest konieczne dla zachowania spójności i wartości merytorycznej wdrażanych przepisów. Dlatego odwołanie się w niniejszym projekcie zarówno do norm, jak i zaleceń, „zrównuje” je i czyni przepisami powszechnie obowiązującymi z wyjątkiem tych, które zostały w nim wyszczególnione.

W zakresie przepisów UE, kwestie wymagań dla lotnisk zostały uregulowane w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 (zwanym „bazowym”), jednak w sposób bardzo ogólny, określając jedynie zasadnicze wymagania dla lotnisk. Wymagania te nie wchodzą w zakres przedmiotowy niniejszego projektu i w żadnym stopniu z nim nie kolidują. Obecnie Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) prowadzi końcowe prace nad przepisami wykonawczymi do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, które będą określać wymagania dla władz lotniczych i zarządzających lotniskami oraz wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk, a także zasady ich certyfikacji.

Na gruncie krajowych przepisów, zgodnie z obowiązującym stanem prawnym duża część SARPs Załącznika 14 ICAO została częściowo wdrożona w niżej wymienionych aktach prawnych:

- 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.). Zostało ono opracowane w oparciu o Załącznik 14 ICAO i za jego pomocą wdrożono do krajowego porządku prawnego znaczną część SARPs. Jednakże przepisy te są już nieaktualne, gdyż rozporządzenie nie uwzględnia zmian, które od czasu jego wydania były wprowadzane przez ICAO do Załącznika 14. Między innymi z tego powodu w części dotyczącej lotnisk certyfikowanych przepisy te zostały przeniesione do niniejszego projektu. Jednocześnie w chwili obecnej w ULC prowadzone są prace nad nowelizacją w/w rozporządzenia;
- 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.). Implementuje ono wymagania rozdziału 4 Załącznika 14 ICAO dotyczące przeszkód lotniczych i powierzchni ograniczających;
- 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.). Implementuje ono wymagania Załącznika 14 ICAO (rozdział 6) dotyczące oznakowania przeszkód lotniczych.

## **II. Zakres regulacji.**

Niniejszy projekt implementuje przede wszystkim wymagania Załącznika 14 ICAO, dotyczące infrastruktury lotniskowej, tj: dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych, wzrokowych pomocy nawigacyjnych i systemów zasilania oraz danych lotniczych podlegających publikacji w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP - Polska.

Przepisy § 1 - 3 określają zakres regulacji i stanowią, że wymagania dla lotnisk

certyfikowanych określają SARPs Załącznika 14 ICAO tom I i II.

W § 4 ust. 1 wyszczególniono wszystkie wdrażane części Załącznika 14 tom I, tj. rozdziały, dodatki i załączniki oraz wskazuje SARPs, które nie będą obowiązywały w Polsce. Przepisy zawarte w § 5 – 11 określają natomiast dodatkowe warunki do stosowania wybranych wymagań wymienionych w § 4. Jednocześnie w § 12 wyłączono ze stosowania uwagi do SARPs zawierające odwołanie do podręczników ICAO (Doc), które to dokumenty nie mają charakteru obowiązkowego. Zawierają one materiał doradczy i dlatego będą wdrażane w trybie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy – Prawo lotnicze w formie wytycznych oraz publikowane w Dz. Urz. ULC. Analogiczny przepis został zamieszczony w § 13 ust. 2 projektu w odniesieniu do „Doc” występujących w Załączniku 14 tom II.

Przepisy § 5 uzupełniają SARPs zawarte rozdziale 2, pkt 2.6.7 Załącznika 14 tom I, dotyczące określania nośności nawierzchni sztucznych pola ruchu naziemnego oraz wykonywania operacji lotniczych z przeciążeniem, tj. gdy liczba klasyfikacyjna statku powietrznego (ACN) jest większa od liczby klasyfikacyjnej nawierzchni (PCN).

Przepis § 6 dotyczy wprowadzonych w Załączniku 14 ICAO wymagań w zakresie dokonywania pomiarów współczynnika tarcia nawierzchni sztucznych drogi startowej. Informacja taka musi być jednoznacznie określona i przekazana załogom statków powietrznych (NOTAM). Zgodnie z wymaganiami ICAO obowiązkiem władz lotniczych jest ustalenie minimalnych poziomów tarcia, przy których podejmuje się określone czynności.

Przepis § 7 określa, że wymagania zawarte w rozdziale 3 pkt 3.1.1 – 3.1.8 Załącznika 14 tom I mające zastosowanie tylko przy projektowaniu i budowie dróg startowych, co oznacza, że nie trzeba ich stosować w codziennej działalności operacyjnej lotniska.

Przepis § 8 precyzuje wymagania Załącznika 14 dotyczące pola sygnałowego, latarni lotniskowych i znaku tożsamości lotniska, które nie są stosowane obecnie w portach lotniczych, ze względów operacyjnych. Ze względu na bezpieczeństwo operacji lotniczych wymagania te powinny mieć jednak zastosowanie dla lotnisk, na których nie ma służby kontroli lotniska TWR, co zostało określone w tym przepisie.

Przepis § 9 ust. 1 ogranicza stosowanie zalecania Załącznika 14 tom I, dotyczącego oznakowania linii centralnej (osi) drogi kołowania do lotnisk, na których wykonywane są operacje lotnicze przy widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) poniżej 550 m. Natomiast przepis w § 9 ust. 2 ogranicza wymagania dotyczące świateł ochronnych drogi startowej do lotnisk o dużym poziomie natężenia ruchu.

Przepis § 10 ogranicza stosowanie zalecania Załącznika 14 tom I, dotyczącego systemu monitorowania sprawności systemów świetlnych do lotnisk, na których wykonywane są operacje lotnicze przy widzialności (RVR) poniżej 550 m. Ponadto określa minimalne poziomy niezawodności dla elementów systemów świetlnych, poniżej których operacje lotnicze nie mogą być kontynuowane. Przyjęte wartości minimalne poziomów niezawodności odpowiadają dokładnie wartościom zalecanym w Załączniku 14 tom I.

Przepis § 11 precyzuje wymagania określone w rozdziale 9 pkt 9.10 Załącznika 14 tom I dotyczące ogrodzenia na lotniskach certyfikowanych. Proponowane regulacje odzwierciedlają wymogi, które były dotychczas w określone § 17 „*rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3.04.2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych*” i zostały

przeniesione do niniejszego projektu w związku ze zmianą wprowadzoną do ustawy Prawo lotnicze ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. *o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 170, poz. 1015)*.

Przepis § 13 wyszczególnia wszystkie wdrażane części Załącznika 14 tom II, tj. (rozdziały i dodatek) oraz wskazuje SARP, które nie mają zastosowania dla lotnisk dla śmigłowców w Polsce.

W § 15 określono sposób zgłaszania do ICAO różnic pomiędzy przepisami krajowymi a SARP Załącznika 14.

W § 17 projektu, dla lotnisk posiadających certyfikat w dniu ogłoszenia rozporządzenia przewidziany został przepis przejściowy zezwalający na dostosowanie się do wymienionych w tym przepisie wymagań do dnia 1 stycznia 2018 r. Zaproponowany termin został przyjęty w celu umożliwienia lotniskom, które jeszcze nie spełniają tych wymagań zgromadzenie odpowiednich środków finansowych oraz przygotowanie i realizację inwestycji. Należy podkreślić, że wymagania te dotyczą m.in. głównych elementów infrastruktury lotniska, takich jak droga startowa, drogi kołowania, płaszczyzny do zawracania na drodze startowej, a ich wdrożenie wymaga dużych nakładów finansowych oraz ograniczenia lub wstrzymania operacji lotniczych przez długi okres czasu.

W ocenie projektodawcy największe problemy sprawia zarządzającym lotniskami wdrożenie wymagań dotyczących tzw. „niwelety” drogi startowej, czyli szczegółowych parametrów technicznych określających profil drogi startowej, w tym nachylenia (spadki) podłużne i poprzeczne nawierzchni DS wynikające z zaleceń Załącznika 14 ICAO, tom I, rozdział 3, pkt 3.1.13 – 3.1.20. Pomimo, że wymagania dotyczące niwelety obowiązują od 1998 roku i są określone w ww. rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie przepisów techniczno-budowlanych dla lotnisk cywilnych nadal wiele lotnisk nie spełnia niektórych wymagań, co zostało przedstawione w poniższej tabeli.

Lp	Nazwa lotniska	Zalecenie Załącznika 14 ICAO, Rozdział 3			
		3.1.16	3.1.17	3.1.18	3.1.19
1	Gdańsk im. Lecha Wałęsy (EPGD)	x			
2	Katowice – Pyrzowice (EPKT)	x			x
3	Kraków - Balice (EPKK)	x		x	x
4	Poznań - Ławica (EPPO)	x		x	x
5	Szczecin – Goleniów (EPSC)	x		x	x
6	Wrocław - Strachowice (EPWR)	x		x	x
7	Zielona Góra – Babimost (EPZG)	x	x		x

Zaproponowany termin 1 stycznia 2018 r. zbiega się z przepisami przejściowymi na wdrożenie wymagań projektowanego rozporządzenia Komisji Europejskiej „COMMISSION REGULATION (EU) No .../... of [...] laying down requirements and administrative procedures related to aerodromes pursuant to Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council”, które zawiera przepisy wykonawcze do rozporządzenia

(WE) 216/2008. Projekt w/w rozporządzenie jest aktualnie na końcowym etapie konsultacji i uzgodnień w Komisji Europejskiej i wejdzie w życie pod koniec tego roku lub na początku 2014. Zgodnie z projektowanymi przepisami lotniska użytku publicznego posiadające certyfikat wydany przed wejściem w życie przepisów wykonawczych do rozporządzenia (WE) 216/2008, w ciągu 4 lat będą musiały wdrożyć określone w nich wymagania i przejść proces konwersji potwierdzający spełnianie wymagań rozporządzenia (WE) 216/2008 i przepisów wykonawczych, zakończony wydaniem nowego certyfikatu (UE). W czasie prowadzonych przez EASA konsultacji w/w projektu w państwach UE, wiele krajów zgłosiło uwagi i propozycje wydłużenia „vacatio legis” dla wymagań technicznych dotyczących infrastruktury lotniska (w tym niwelety), których część lotnisk europejskich w chwili obecnej nie spełnia. Aby umożliwić lotniskom dostosowanie się do nowych przepisów w projekcie rozporządzenia KE przewidziano czteroletni okres na wdrożenie wszystkich wymagań, a dla niektórych specyfikacji certyfikacyjnych (CS) umożliwiono przedłużenie tego okresu do 2024 roku (art. 7 projektu). Lotniska, które nie zdołają wdrożyć wymagań, o których mowa w § 18 niniejszego projektu do 1 stycznia 2018 r., będą mogły w procesie konwersji istniejących certyfikatów, zgodnie z art. 6 i 7 ww. rozporządzenia KE ubiegać się o przewidziane w nim odstępstwa. W odniesieniu do CS, czyli wymagań dla infrastruktury lotniska, w tym „niwelety”, możliwe będzie przyznanie jednego z 3 rodzajów odstępstw, tj.:

- ELOS (equivalent level of safety) równoważny poziom bezpieczeństwa,
- SC (special conditions) warunki specjalne,
- DAAD (Deviation Acceptance and Action Document) – czyli opracowany przez Urząd dokument określający zaakceptowane odstępstwa i podjęte działania naprawcze.

Należy nadmienić, że niniejszy projekt nie wdraża wszystkich SARPów Załącznika 14 ICAO dotyczących wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk. Niektóre SARPów celowo nie zostały ujęte w projekcie i będą zgłoszone do ICAO, jako różnice (odstępstwa) zgodnie z art. 38 Konwencji. Decydując się na odstępstwo od stosowania danego SARPów brano pod uwagę zarówno uwarunkowania ekonomiczne i możliwości zarządzających lotniskami jak i konieczność zachowania wysokich standardów i zapewnienie bezpieczeństwa operacji lotniczych.

1) W odniesieniu do Załącznika 14 tom I, nie zostały wdrożone niżej wymienione SARPów:

- a) pkt 1.2, 1.4 i 1.5 – zawierające przepisy ogólne skierowane do władz państwowych, nie zaś wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk, których określenie stanowi przedmiot delegacji,
- b) pkt 2.9.10 – zawierający zalecenie, aby odczyty pomiarów z urządzenia do pomiaru tarcia nawierzchni pokrywały się z odczytami jeszcze jednego urządzenia pomiarowego. Uznano, że wdrożenie tego wymagania nie jest wskazane ze względu na koszty i zbytne komplikowanie procedury pomiaru,
- c) pkt 3.1.12 zawierający zalecenie dotyczące jednoczesnego wykorzystania równoległych przyrządowych dróg startowych, na warunkach określonych w „PANS-ATM” (Doc 4444) i „PANS-OPS” (Doc 8168). W praktyce operacje takie nie są wykonywane na lotniskach w Polsce,
- d) pkt 3.7.5, 5.2.2.2, 5.2.4.3 i 5.5.2 – dotyczące nieutwardzonych dróg startowych, które zgodnie z art. 4 ust. 3a lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady z

dnia 20 lutego 2008 r. (WE) nr 216/2008 nie podlegają certyfikacji, a tym samym nie muszą być wprowadzone w niniejszym projekcie,

- e) pkt 5.3.5.2 lit a – dotyczący systemów wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia T-VASIS, które to urządzenia są starszej generacji, dlatego rezygnuje się z ich stosowania,
  - f) pkt 5.3.7 – dotyczący świetlnego systemu prowadzenia do drogi startowej, który w Polsce nie jest stosowany i nie przewiduje się, aby istniejące i nowe lotniska musiały go wykorzystywać,
  - g) pkt 5.3.12.2 i 5.3.12.4 – zawierający zalecenia, aby światła linii centralnej (osi) drogi startowej były instalowane na drodze startowej z podejściem precyzyjnym kategorii I i dla startów powyżej 400 m RVR. Przedmiotowy wymóg byłby znacznym obciążeniem ekonomicznym dla zarządzających lotniskami. Ponadto uznano, że operacje w tych warunkach widzialności, bez instalacji tej pomocy zapewniają wystarczający poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych,
  - h) pkt. 5.5.6 dotyczący instalowania oznaczników osi drogi kołowania. Zalecenie to nie wydaje się konieczne do stosowania na lotniskach certyfikowanych,
  - i) pkt 8.3.4 – dotyczący minimalnych poziomów niezawodności, który to wymóg został jednoznacznie określony w § 10 ust. 2 projektu wdrażającym zalecenie pkt 8.3.5.
- 2) W odniesieniu do Załącznika 14 tom II, nie zostały wdrożone niżej wymienione SARPs:
- a) pkt 1.2 – zawierający przepisy ogólne skierowane do władz państwowych, nie zaś wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk, których określenie stanowi przedmiot delegacji,
  - b) pkt 3.1.4 – zawierający zalecenie bardziej rygorystyczne niż norma zawarta w pkt 3.1.3 lit b, wystarczająca dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych,
  - c) pkt 3.2.5 – zawierający zalecenie bardziej rygorystyczne niż norma zawarta w pkt 3.2.4 lit b, wystarczająca dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych,
  - d) pkt 3.3.4 – zawierający zalecenie bardziej rygorystyczne niż norma zawarta w pkt 3.3.3 lit b, wystarczająca dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych,
  - e) pkt 5.3.5.22 – 5.3.5.26 – dotyczących przeszkód lotniczych, ponieważ zagadnienia te są ujęte w przepisach krajowych dotyczących zgłaszania przeszkód lotniczych.

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.

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

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.

Projekt rozporządzenia zostanie umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji zgodnie z § 11a Uchwały Nr 49 Rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.).

Podmioty wykonujące działalność lobbingową nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem niniejszego rozporządzenia zgodnie z trybem określonym w przepisach ustawy z dnia 2 lipca 2005 r. o działalności lobbingowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

## **OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)**

### **Podmioty, na które oddziałuje przedmiotowe rozporządzenie:**

- 1) lotniska podlegające obowiązkowi certyfikacji,
- 2) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

### **Konsultacje społeczne:**

W ramach konsultacji społecznych projekt rozporządzenia został wysłany do następujących podmiotów oraz został zamieszczony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 2) Port Lotniczy Bydgoszcz SA, ul. Grodzka 12, 85-109 Bydgoszcz;
- 3) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 4) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., al. Korfanego 38, 40-161 Katowice;
- 5) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medveckiego 1, 32-083 Balice;
- 6) Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 7) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, Łódź 94-328;
- 8) Port Lotniczy „Rzeszów - Jasionka" Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 9) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność, Glewice, 72-100 Goleniów;
- 10) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 11) Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost;
- 12) Port Lotniczy Mazury sp. z o.o., Lotnisko Mazury w Szymanach, 12-100 Szczytno;
- 13) Mazowiecki Port Lotniczy, Warszawa-Modlin, Sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1A, 05-105 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 14) Mazowiecki Port Lotniczy Sochaczew Sp. z o.o., ul. Warszawska 115, 96-500 Sochaczew;

- 15) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Jana Hempla 6, 20-008 Lublin;
- 16) Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o., Al. Marszałka Piłsudskiego 18, 81-378 Gdynia;
- 17) Port Lotniczy Radom S.A., ul. Żeromskiego 53, 26-600 Radom;
- 18) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 19) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 20) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, ul. Gen. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 21) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 22) PLL LOT S.A, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 23) EuroLOT S.A, 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 24) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;
- 25) Polconsult Sp z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;
- 26) Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 27) Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;
- 28) ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa;
- 29) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 30) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 31) Forum Związków Zawodowych, ul. Jaracza 2, pok. 508, 00-378 Warszawa;
- 32) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
- 33) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Klonowa 6, 00-591 Warszawa;
- 34) Business Center Club - Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 35) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa.

Uwagi do konsultowanego projektu zgłosiły następujące podmioty: Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze, Port Lotniczy Bydgoszcz S.A., Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice, Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o., Port Lotniczy Lublin S.A., Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Pan dr Michał Skakuj – Ecographics ekspertyzy środowiskowe i ornitologiczne, Pani mgr inż. Małgorzata Pasek – Warszawa.

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

**Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego** - rozporządzenie bezpośrednio nie spowodowało skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

**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. Pełne wdrożenie przepisów Załącznika 14 wpłynie pozytywnie na rozwój lotnisk, poprawę standardów lotniczych, udoskonalenie organizacji i funkcjonowanie lotnisk, co powinno wpłynąć na zwiększenie bezpieczeństwa operacji lotniczych.

**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.