

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA¹⁾

z dnia 2016 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 2016 r. poz. 605, 904 i 1361) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa wymagania techniczne i eksploatacyjne w stosunku do 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, zwanej dalej „ustawą”.

§ 2. W stosunku do lotnisk, o których mowa w § 1:

- 1) wymagania eksploatacyjne określają także przepisy wydane na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy;
- 2) wymagania techniczne i eksploatacyjne dotyczące przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia, w tym ratownictwa oraz planowania działań w sytuacjach zagrożenia na lotnisku określają także przepisy wydane na podstawie art. 85 ustawy;
- 3) wymagania techniczne i eksploatacyjne dotyczące warunków, jakie powinny spełniać obiekty budowlane oraz naturalne w otoczeniu lotniska, określają także przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 4 ustawy;
- 4) wymagania techniczne dotyczące oznakowania przeszkód lotniczych określają także przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 5 ustawy.

¹⁾ Minister Infrastruktury i Budownictwa kieruje działem administracji rządowej – transport na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 17 listopada 2015 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Budownictwa (Dz. U. poz. 1907 i 2094).

§ 3. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) Załączniku 14 tom I – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy;
- 2) Załączniku 14 tom II – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy;
- 3) drodze startowej, drodze kołowania, polu wzlotów, polu ruchu naziemnego, przeszkodzie, progach, długościach deklarowanych, powierzchni podejścia i powierzchni wznoszenia – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom I;
- 4) drodze startowej bez nawierzchni sztucznej – należy przez to rozumieć drogę startową posiadającą jedną z nawierzchni naturalnych: nawierzchnię darniową, darniową wzmocnioną, gruntową lub gruntową wzmocnioną;
- 5) nawierzchni sztucznej – należy przez to rozumieć nawierzchnię wykonaną z betonu cementowego lub betonu asfaltowego;
- 6) strefie podejścia końcowego i startu (FATO), strefie przyziemienia i wznoszenia (TLOF) oraz długościach deklarowanych lotniska dla śmigłowców należy przez to rozumieć odpowiednio strefę podejścia końcowego i startu (FATO), strefę przyziemienia i wznoszenia (TLOF) oraz długości deklarowane lotniska dla śmigłowców – należy przyjmować ich znaczenie zgodnie z przepisami Załącznika 14 tom II.

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, 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

Wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej

§ 4. 1. Dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, wymagania techniczne i eksploatacyjne, z zastrzeżeniem § 5–11, określają:

- 1) normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:
 - a) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”, z wyłączeniem pkt 1.5.1,
 - b) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.1.7, 2.7.2, 2.9.4, 2.9.7, 2.9.9, 2.9.10 i 2.11.2–2.11.4,
 - c) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.1.16, 3.1.18, 3.1.23, 3.1.25, 3.3, 3.5.2–3.5.4, 3.5.12, 3.9–3.11, 3.12.1, 3.13 i 3.15,
 - d) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji”, z wyłączeniem pkt 5.2.1.7, 5.2.1.8, 5.2.6.5, 5.2.8, 5.2.9, 5.2.13, 5.2.14, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.1.2, 5.3.5.2 lit. a, 5.3.5.6–5.3.5.22, 5.3.5.43, 5.3.5.44, 5.3.7, 5.3.12.2, 5.3.12.4, 5.3.15, 5.3.17–5.3.27, 5.3.29, 5.4.1–5.4.3, 5.4.6, 5.5.2 i 5.5.4–5.5.8,
 - e) rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”,
 - f) rozdziale 8 „Systemy elektryczne”, z wyłączeniem pkt 8.1.4, 8.1.5, 8.1.8–8.1.10, 8.3.1 i 8.3.3–8.3.5,
 - g) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje”, z wyłączeniem pkt 9.1, 9.2, 9.4–9.8 i 9.10,
 - h) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska”, z wyłączeniem pkt 10.2.3–10.2.6, 10.3.2, 10.3.3 i 10.5.13,
 - i) dodatku 1 „Kolory naziemnych świateł lotniczych, oznakowania poziomego, znaków pionowych i tablic”,
 - j) dodatku 2 „Charakterystyki naziemnych świateł lotniczych”,
 - k) dodatku 3 „Oznakowanie poziome nakazu i informacyjne”,
 - l) dodatku 4 „Wymagania dotyczące projektowania znaków pionowych dla dróg kołowania”,
 - m) dodatku 5 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”;
- 2) wskazówki merytoryczne, o których mowa w załączniku A do Załącznika 14 tom I w:
 - a) sekcji 1 „Ilość, położenie oraz kierunki dróg startowych”,

- b) sekcji 2 „Zabezpieczenie wydłużonego startu i zabezpieczenie przerwane startu”,
- c) sekcji 3 „Obliczanie długości deklaryowanych”,
- d) sekcji 4 „Nachylenia drogi startowej”,
- e) sekcji 5 „Równość powierzchni drogi startowej”,
- f) sekcji 8 „Charakterystyka dotycząca odprowadzania wody z pola ruchu naziemnego i obszarów przylegających”, z wyłączeniem pkt 8.3 i 8.4,
- g) sekcji 9 „Pasy dróg startowych”,
- h) sekcji 10 „Strefa bezpieczeństwa końca drogi startowej”,
- i) sekcji 11 „Lokalizacja progu drogi startowej”, z wyłączeniem pkt 11.2.2 i 11.2.4–11.2.6,
- j) sekcji 12 „Systemy świateł podejścia do lądowania”,
- k) sekcji 13 „Priorytet instalacji systemów wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia”,
- l) sekcji 14 „Oznakowanie świetlne stref wyłączonych z użytkowania”,
- m) sekcji 16 „Regulacja intensywności świateł podejścia i świateł drogi startowej”,
- n) sekcji 17 „Pole sygnałowe”,
- o) sekcji 19 „Wymagania dla kierowców pojazdów”,
- p) sekcji 20 „Metoda ACN-PCN określania nośności nawierzchni sztucznej”.

2. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej do obszarów bez nawierzchni sztucznej przeznaczonych do wykonywania operacji lotniczych stosuje się przepisy rozdziału 3.

§ 5. 1. Jeżeli lotnisko dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiada:

- 1) płytę postojową o nawierzchni sztucznej – to stosuje się do niej wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:
 - a) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” w pkt 2.7.2,
 - b) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.13,
 - c) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.2.13, 5.2.14, 5.3.24, 5.3.27, 5.4.1, 5.4.3 i 5.4.6,
 - d) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” w pkt 9.5,
 - e) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” w pkt 10.3.3;

- 2) płaszczyznę zawracania o nawierzchni sztucznej – to stosuje się do niej wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:
 - a) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.3,
 - b) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.2.9 i 5.3.19;
- 3) drogę kołowania o nawierzchni sztucznej – to stosuje się do niej:
 - a) wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:
 - rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.9–3.11, 3.12.1,
 - rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.2.8, 5.2.16, 5.2.17, 5.3.15, 5.3.17, 5.3.18, 5.3.20, 5.3.21, 5.3.23, 5.3.27, 5.3.29, 5.4.1–5.4.3, 5.5.5 i 5.5.6,
 - rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” w pkt 10.3.2,
 - b) wskazówki merytoryczne, o których mowa w sekcji 15 „Światła wskazujące drogę kołowania szybkiego zjazdu” w załączniku A do Załącznika 14 tom I ;
- 4) stanowisko do odladzania o nawierzchni sztucznej – to stosuje się do niego wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania Załącznika 14 tom I, zawarte w:
 - a) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.15,
 - b) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.3.22.

2. W przypadku lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, na których są wykonywane loty handlowe, stosuje się wymagania określone w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w:

- 1) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” w pkt 3.1.25;
- 2) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” w pkt 5.3.1.2, 5.4.1–5.4.3 i 5.4.6;
- 3) rozdziale 8 „Systemy elektryczne” w pkt 8.1.10 i 8.3.3–8.3.5;
- 4) rozdziale 9 „Lotniskowe służby operacyjne, wyposażenie i instalacje” w pkt 9.5–9.7.

§ 6. W przypadku lotnisk dla samolotów posiadających drogę startową nieprzyrządową o nawierzchni sztucznej, o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 1 albo 2, użytkowanych w nocy, wymagania dotyczące systemu świetlnego i jego zasilania określają przepisy § 29 i § 30.

§ 7. W przypadku awarii podstawowego źródła zasilania lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej należy zapewnić rezerwowe źródła zasilania z priorytetem dla urządzeń łączności.

§ 8. Urządzenia niezbędne do celów nawigacyjnych, znajdujące się w pasie drogi startowej lub w jego pobliżu, stanowiące przeszkodę:

- 1) umieszcza się jak najbliżej podłoża;
- 2) oznakowuje się zgodnie z wymaganiami dla oznakowania przeszkód;
- 3) mają konstrukcję łamliwą.

§ 9. Kąt wzniesienia wiązki światła latarni lotniczej, o którym mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.3.7 i 5.3.3.11 Załącznika 14 tom 1, określa zarządzający lotniskiem w instrukcji operacyjnej lotniska.

§ 10. Nie zezwala się na wznoszenie nowych lub powiększanie istniejących obiektów, które wystawałyby ponad powierzchnię zabezpieczenia przeszkodowego, o której mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.5.41 Załącznika 14 tom I, chyba, że nowy lub powiększany obiekt znajduje się w cieniu stałego obiektu już istniejącego.

§ 11. Lotnisko dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 3

Wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej

§ 12. 1. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się, co najmniej jedną drogę startową.

2. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mającego kilka dróg startowych, jako główną drogę startową wyznacza się drogę startową najdłuższą lub najczęściej używaną.

§ 13. 1. Kształt i wymiary pola wlotów lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej uwzględniają kierunki dominujących wiatrów, topografię terenu w otoczeniu lotniska oraz rodzaje statków powietrznych wykonujących na tym lotnisku operacje lotnicze.

2. Na lotnisku dla samolotów z jedną drogą startową bez nawierzchni sztucznej granicami tej drogi startowej są granice pola wlotów.

§ 14. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mogą być stosowane nawierzchnie sztuczne na innych niż drogi startowe częściach pola ruchu naziemnego.

§ 15. 1. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej określa się wyłącznie cyfrę kodu referencyjnego lotniska.

2. Cyfra kodu referencyjnego lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej jest określana dla głównej drogi startowej.

§ 16. 1. Długość drogi startowej bez nawierzchni sztucznej zapewnia co najmniej:

- 1) bezpieczne wyhamowanie podczas lądowania statku powietrznego o dopuszczalnych największych wymiarach i największym ciężarze dla tego lotniska, aż do jego zatrzymania się, przy założeniu, że przelot nad początkiem drogi startowej następuje na wysokości co najmniej 10 m lub nad obiektami budowlanymi lub naturalnymi występującymi w strefie powierzchni podejścia na wysokości co najmniej 15 m albo
- 2) 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. W przypadku wykonywania na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej lotu zespołu samolotu holującego i statku powietrznego holowanego długość drogi startowej odpowiada wymogom określonym w ust. 1 pkt 2.

§ 17. 1. Na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej wyznacza się długości deklarowane dla każdego kierunku drogi startowej.

2. Sposób wyznaczania długości deklarowanych, o których mowa w ust. 1 określa się zgodnie z sekcją 3 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

3. Jeżeli na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej zastosuje się zabezpieczenie wydłużonego startu lub zabezpieczenie przerwane startu, to wyznacza się je zgodnie z sekcją 2 załącznika A do Załącznika 14 tom I.

§ 18. Szerokość drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może być mniejsza niż:

- 1) 50 m dla kodu referencyjnego 1 i 2;
- 2) 80 m dla kodu referencyjnego 3 i 4.

§ 19. 1. Ukształtowanie podłużne drogi startowej umożliwia widoczność dowolnego punktu znajdującego się na wysokości 2 m nad powierzchnią drogi startowej, z odległości równej co najmniej połowie 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.

3. Zastosowanie powiększenia, o którym mowa w ust. 2, jest uwarunkowane przygotowaniem powiększonej w ten sposób powierzchni pola wlotów zgodnie z wymogami określonymi w § 23.

§ 20. 1. Nachylenie podłużne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej, obliczone poprzez podzielenie różnicy pomiędzy maksymalną i minimalną wysokością drogi startowej wzdłuż jej linii środkowej przez długość tej drogi startowej, nie może przekraczać:

- 1) 2,5 % dla kodu referencyjnego 1 i 2;
- 2) 1,5 % dla kodu referencyjnego 3 i 4;
- 3) 18 % dla lotniska, położonego w obszarach górskich, pod warunkiem, że nie jest ono wykorzystywane do lotów handlowych.

2. Miejscowe nachylenie podłużne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może przekraczać:

- 1) 3 % dla kodu referencyjnego 1 i 2;
- 2) 2,5 % dla kodu referencyjnego 3 i 4;
- 3) 20 % dla lotniska, położonego w obszarach górskich, pod warunkiem, że nie jest ono wykorzystywane do lotów handlowych.

3. Zmiany nachylenia podłużnego drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów są łagodne, o minimalnym promieniu krzywizny:

- 1) 5000 dla kodu referencyjnego 1 i 2;
- 2) 10000 dla kodu referencyjnego 3 i 4.

4. Odległość między załamaniami sąsiednich prostych nachylenia podłużnego drogi startowej wynosi nie mniej niż 40 m.

5. W przypadku lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej położonego w obszarach górskich, odległość między załamaniami sąsiednich prostych nachylenia podłużnego drogi startowej wynosi nie mniej niż 20 m, pod warunkiem, że lotnisko nie jest wykorzystywane do lotów handlowych.

§ 21. 1. Nachylenie poprzeczne drogi startowej bez nawierzchni sztucznej na lotnisku dla samolotów nie może być większe niż:

- 1) 3 % dla kodu referencyjnego 1 i 2;
- 2) 2,5 % dla kodu referencyjnego 3 i 4.

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

- 1) 1 % w przypadku określonym w ust. 4.
- 2) 0,5 % w przypadku określonym w ust. 5;

3. Zmiany nachylenia poprzecznego drogi startowej, o której mowa w ust. 1, są łagodne, z zastosowaniem krzywych o minimalnym promieniu 3000 m.

4. Profil poprzeczny drogi startowej jest wypukły, dwukierunkowy symetryczny lub jednokierunkowy.

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

§ 22. 1. Ukształtowanie powierzchni drogi startowej umożliwia szybkie odprowadzanie wód opadowych z nawierzchni. W celu ułatwienia szybkiego odprowadzania wód opadowych z nawierzchni ukształtowanie powierzchni drogi startowej uwzględnia rzeźbę terenu, rodzaj gruntu, poziom wód gruntowych, a także skrzyżowanie z inną drogą startową.

2. Nawierzchnie pola ruchu naziemnego inne niż nawierzchnie drogi startowej mają spadki uzależnione od rodzaju gruntu, zapewniające skuteczny odpływ wód opadowych.

3. Do odprowadzania wód opadowych stosuje się urządzenia wspomagające:

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

4. W przypadkach nadmiernego nawilgocenia gruntu na całym obszarze lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, należy stosować drenowanie lub rowy melioracyjne zlokalizowane poza zabezpieczeniem pola wzlotów, które przechwytyują wodę z terenów położonych wyżej.

5. Urządzenia i obiekty budowlane, o których mowa w ust. 3 i 4, nie mogą stanowić przeszkody.

6. Na obszarze pola ruchu naziemnego nie mogą występować uszkodzenia, zanieczyszczenia, lokalne wzniesienia lub zagłębienia, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu wykonywanych operacji lotniczych.

§ 23. 1. Wytrzymałość nawierzchni pola wlotów określa się na podstawie przyjętych obciążeń eksploatowanych statków powietrznych z uwzględnieniem tych obciążeń na jednostkę powierzchni i częstotliwości ich występowania.

2. Nawierzchnia darniowa pola wlotów ma jednakową nośność na całej powierzchni oraz równomierny porost traw o mocnym i gęstym systemie korzeniowym i wysokości trawy nieprzekraczającej 15 cm.

3. Nawierzchnie darniowe pola wlotów zakłada się na gruncie o takiej wytrzymałości, aby odkształcenie pionowe nawierzchni podczas przejazdu koła statku powietrznego o największych wymiarach, największym ciężarze oraz ciśnieniu jednostkowym na badaną powierzchnię około 10 kG/cm^2 (1,0 MPa), wynosiło nie więcej niż 2 cm.

4. Nawierzchnie darniowe pola ruchu naziemnego, inne niż nawierzchnie pola wlotów są tak zagęszczone, aby w czasie ruchu statków powietrznych nie powstawały koleiny głębsze niż 5 cm.

5. Jakość nawierzchni darniowych pola ruchu naziemnego, na których znajdują się samoloty z pracującymi silnikami, nie może być gorsza, od jakości nawierzchni pola wlotów.

6. Części pola ruchu naziemnego, inne niż nawierzchnie pola wlotów, urządza się w taki sposób, aby kołowanie statków powietrznych z własnym napędem lub holowanych, odbywało się bez narażania innych statków powietrznych na uszkodzenia, z uwzględnieniem parametrów fizycznych i eksploatacyjnych statków powietrznych.

7. Dopuszcza się gruntową nawierzchnię pola wlotów wykazującą wytrzymałość, określoną w ust. 3, pod warunkiem, że nawierzchnia ta będzie 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 wytrzymałości, pod warunkiem zachowania jednorodnej nawierzchni darniowej na całej powierzchni.

§ 24. 1. Granicę pola wlotów oznacza się za pomocą oznaczników, które zapewnią jego identyfikację z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu lub na ziemi oraz wykonywanie operacji lotniczych bez możliwości niezamierzonego wykołowania poza granicę pola wlotów.

2. Oznaczniki rozmieszcza się na granicy pola wlotów lub na zewnątrz pola wlotów w odległości do 3 m od jego granicy.

3. Oznaczniki rozmieszcza się w miarę możliwości w jednakowej odległości, nie większej niż 100 m od siebie.

4. Wzdłuż poprzecznej granicy drogi startowej lub przesuniętego progu rozmieszcza się co najmniej 3 oznaczniki.

5. W przypadku krzyżujących się dróg startowych na polu wzlotów oznaczniki rozmieszcza się również we wszystkich miejscach załamania granicy pola wzlotów.

6. Oznacznik:

- 1) jest przenośny;
- 2) ma konstrukcję łamliwą;
- 3) jest wykonany w kolorze białym albo pomarańczowym albo w kombinacji tych kolorów w celu zapewnienia jak największego kontrastu z tłem.

7. W przypadku utrzymywania trawy o wysokości do 5 cm dopuszcza się rozmieszczenie na poziomie terenu oznaczników płaskich w kolorze białym lub innym zapewniającym jak największy kontrast z tłem.

8. Kształt i wymiary oznaczników granicy pola wzlotów określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 25. 1. W przypadku wyznaczenia na lotnisku dróg kołowania bez nawierzchni sztucznej należy również stosować oznaczniki dla drogi kołowania, o parametrach określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia, w odległości nie większej niż 3 m od jej krawędzi, na odcinkach prostych drogi kołowania w jednakowej odległości nie większej niż 80 m od siebie, a na łukach drogi kołowania w odległości maksymalnej 50 m pomiędzy znakami.

2. Oznaczniki dla drogi kołowania są:

- 1) łamliwe;
- 2) wykonane w kolorze niebieskim;
- 3) odblaskowe – w przypadku lotnisk obsługujących loty w porze nocnej.

3. W przypadku utrzymywania trawy o wysokości do 5 cm dopuszcza się rozmieszczenie na poziomie terenu, wzdłuż dróg kołowania, oznaczników płaskich w kolorze niebieskim, o kształcie i wymiarach określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia.

4. W przypadku konieczności ograniczenia lub wyłączenia z eksploatacji drogi startowej lub drogi kołowania należy stosować normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I w rozdziale 7 „Pomoce wzrokowe do oznakowania stref o ograniczonym użytkowaniu”.

§ 26. 1. W warunkach zimowych, jeżeli oznaczniki, o których mowa w § 24, są niewidoczne z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu lub na ziemi, stosuje się oznaczniki dla drogi startowej pokrytej śniegiem.

2. Do oznaczenia granicy używanej części drogi startowej pokrytej śniegiem stosuje się oznaczniki dla drogi startowej pokrytej śniegiem.

3. Oznaczniki, o których mowa w ust. 2, rozmieszcza się wzdłuż boków pokrytej śniegiem drogi startowej, w odstępach nie większych niż 100 m od siebie, symetrycznie względem linii środkowej drogi startowej i w odległości poprzecznej od linii środkowej drogi startowej nie mniejszej niż 1,5 szerokości statku powietrznego.

4. Oznaczniki, o których mowa w ust. 2, rozmieszcza się poprzecznie do drogi startowej pokrytej śniegiem dla wskazania progu i końca tej drogi.

5. Oznaczniki, o których mowa w ust. 2:

- 1) są przenośne;
- 2) są dobrze widoczne;
- 3) mają konstrukcję łamliwą,
- 4) mają kolor na przemian czarny i pomarańczowy;
- 5) są umieszczone pionowo;
- 6) mają wysokość od 0,5 do 1,5 m i długość 3 m.

6. Zapewnia się możliwość umocowania odnośników na pokrywie śnieżnej lub w gruncie, również jako oznaczników poziomych widocznych z kabiny statku powietrznego znajdującego się w powietrzu lub na ziemi.

7. Kształt oznaczników dla drogi startowej pokrytej śniegiem odpowiada kształtowi oznaczników granicy pola wlotów, o których mowa w § 24 ust. 1.

§ 27. 1. Lotnisko dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej posiada co najmniej jeden wskaźnik kierunku wiatru.

2. Wskaźnik kierunku wiatru jest:

- 1) widoczny ze statku powietrznego znajdującego się na polu ruchu naziemnego lub będącego w locie z wysokości co najmniej 300 m;
- 2) oddalony od zawirowań powietrza wywołanych przez sąsiednie obiekty.

3. Wskaźnik kierunku wiatru jest wykonany z tkaniny i ma kształt ściętego stożka o długości co najmniej 3,6 m, a średnica jego większej podstawy wynosi nie mniej niż 0,9 m. Tkanina jest wykonana w kolorach: białym i czerwonym lub białym i pomarańczowym, ułożonych naprzemiennie.

4. Położenie wskaźnika kierunku wiatru na powierzchni terenu lotniska jest oznaczone okręgiem w postaci białego pasa o szerokości 1,2 m i o średnicy 15 m ze środkiem w miejscu usytuowania konstrukcji wsporczej wskaźnika.

5. W przypadku umieszczenia wskaźnika kierunku wiatru na obiekcie, w instrukcji operacyjnej lotniska należy wskazać dokładną lokalizację wskaźnika podając jego współrzędne geograficzne oraz lokalizację obiektu, na którym się on znajduje.

6. Kształt i wymiary wskaźnika kierunku wiatru określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 28. 1. Poza granicą pola wlotów, w celu zabezpieczenia statku powietrznego przed uszkodzeniem, zapewnia się obszar o szerokości pola wlotów i długości określonej w ust. 2, zwany dalej „zabezpieczeniem 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. Na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, odległości między granicą pola wlotów a granicą zabezpieczenia pola wlotów wynoszą co najmniej:

- 1) na możliwych kierunkach startu i podejścia do lądowania:
 - a) 30 m dla kodu referencyjnego 1 i 2,
 - b) 60 m dla kodu referencyjnego 3 i 4;
- 2) na innych kierunkach:
 - a) 10 m dla kodu referencyjnego 1 i 2,
 - b) 15 m dla kodu referencyjnego 3 i 4.

3. Zabezpieczenie pola wlotów ma powierzchnię wyrównaną o nachyleniu nieprzekraczającym 5%, bez nagłych różnic poziomów, zapewniającą ochronę statku powietrznego przed uszkodzeniem w przypadku jego wykołowania poza granicę pola wlotów.

§ 29. 1. W przypadku użytkowania lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, w porze nocnej stosuje się 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:

- 1) są światłami stałymi, koloru białego;

- 2) są rozmieszczone w odstępach nie większych niż 100 m wzdłuż bocznej granicy drogi startowej;
- 3) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandel;
- 4) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem, co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej.
- 5) są widoczne ze wszystkich kierunków niezbędnych do wykonywania operacji startu lub lądowania;

3. Światła początku drogi startowej:

- 1) są światłami stałymi, jednokierunkowymi, koloru zielonego;
- 2) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandel;
- 3) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej;
- 4) są widoczne od strony podejścia do drogi startowej.

4. Światła końca drogi startowej:

- 1) są światłami stałymi, jednokierunkowymi, koloru czerwonego;
- 2) mają światłość nie mniejszą niż 35 kandel;
- 3) wysyłają wiązkę świetlną pod kątem, co najmniej 15° nad poziomem drogi startowej;
- 4) są widoczne od strony środka drogi startowej.

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 instaluje się w liczbie co najmniej sześciu lamp równomiernie rozmieszczonych pomiędzy rzędami świateł krawędziowych drogi startowej oraz symetrycznie względem jej linii środkowej, w dwóch grupach, w których światła są równo oddalone od siebie. Odległość pomiędzy grupami świateł jest nie większa niż połowa odległości pomiędzy światłami krawędziowymi drogi startowej.

7. Schemat 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, instaluje się w odległości nie większej niż 0,5 m od wewnętrznej strony znaków granicznych drogi startowej.

9. Zarządzający lotniskiem dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, w przypadku wykonywania lotów w porze nocnej zapewnia, aby:

- 1) wskaźniki kierunku wiatru i lądowania były oświetlone;
- 2) zainstalowane światła nie były zasłaniane przez znaki graniczne i inne przedmioty lub przeszkody.

§ 30. 1. Urządzenia nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej mają system zasilania elektroenergetycznego.

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

§ 31. Lotnisko dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 4

Wymagania dla lotnisk dla śmigłowców

§ 32. W przypadku lotnisk dla śmigłowców, z zastrzeżeniem § 33–38, stosuje się normy i zalecane metody postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom II w:

- 1) rozdziale 1 „Wymagania ogólne”;
- 2) rozdziale 2 „Dane lotniska dla śmigłowców”, z wyłączeniem pkt. 2.1.3, 2.1.4 i 2.4.3;
- 3) rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne”, z wyłączeniem pkt 3.1.4, 3.2.5 i 3.3.5;
- 4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe”, z wyłączeniem pkt 5.3.12, 5.3.6.24, 5.3.6.25 i 5.3.13;
- 5) rozdziale 6 „Służby operacyjne na lotnisku dla śmigłowców”, z wyłączeniem pkt. 6.1.9;
- 6) dodatku 1 „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych”;
- 7) dodatku 2 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym oraz odlotami według wskazań przyrządów”.

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

2. Nawierzchnie na lotnisku dla śmigłowców uwzględniają obciążenia pochodzące od eksploatowanych śmigłowców i są odporne na podmuchy z wirników śmigłowca.

§ 34. Długości deklarowane dla lotniska dla śmigłowców wyznacza się w sposób określony w załączniku nr 4 do rozporządzenia.

§ 35. W przypadku lotnisk wyniesionych dla śmigłowców, gdy strefa podejścia końcowego i startu (FATO) pokrywa się ze strefą przyziemienia i wznoszenia (TLOF),

parametry strefy podejścia końcowego i startu (FATO) przyjmuje się jak dla strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF).

§ 36. Na powierzchni strefy podejścia końcowego i startu (FATO) na lotnisku dla śmigłowców nie mogą występować uszkodzenia i zanieczyszczenia, które mogłyby zagrażać bezpieczeństwu operacji lotniczych.

§ 37. Nie zezwala się na wznoszenie nowych lub powiększanie istniejących obiektów, które wystawałyby ponad powierzchnię zabezpieczenia przeszkodowego, o której mowa w rozdziale 5 pkt 5.3.6.22 Załącznika 14 tom II, chyba że nowy lub powiększany obiekt znajduje się w cieniu stałego obiektu już istniejącego.

§ 38. Lotnisko dla śmigłowców zabezpiecza się przed dostępem nieuprawnionych osób i pojazdów oraz przed wtargnięciem na nie zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 39. W sprawach postępowań o wydanie decyzji o ograniczonej certyfikacji, wydanie, zmianę, przedłużenie albo wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, o którym mowa w § 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy § 4–38.

§ 40. 1. Wymagania techniczne i eksploatacyjne zawarte w normach i zalecanych metodach postępowania, o których mowa w Załączniku 14 tom I:

- 1) w rozdziale 3 pkt 3.1.13–3.1.15, 3.1.17, 3.1.19, 3.3.1, 3.3.3–3.3.9, 3.3.12, 3.4.13–3.4.15 i 3.11.5, oraz
 - 2) w rozdziale 5 pkt 5.3.14
- stosuje się od dnia 1 stycznia 2018 r.

§ 41. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. poz. 799).

§ 42. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER INFRASTRUKTURY
I BUDOWNICTWA**

Za zgodność pod
względem prawnym,
legislacyjnym i redakcyjnym

DYREKTOR
Departamentu Prawnego

Anna Kubik

3
3

3
3

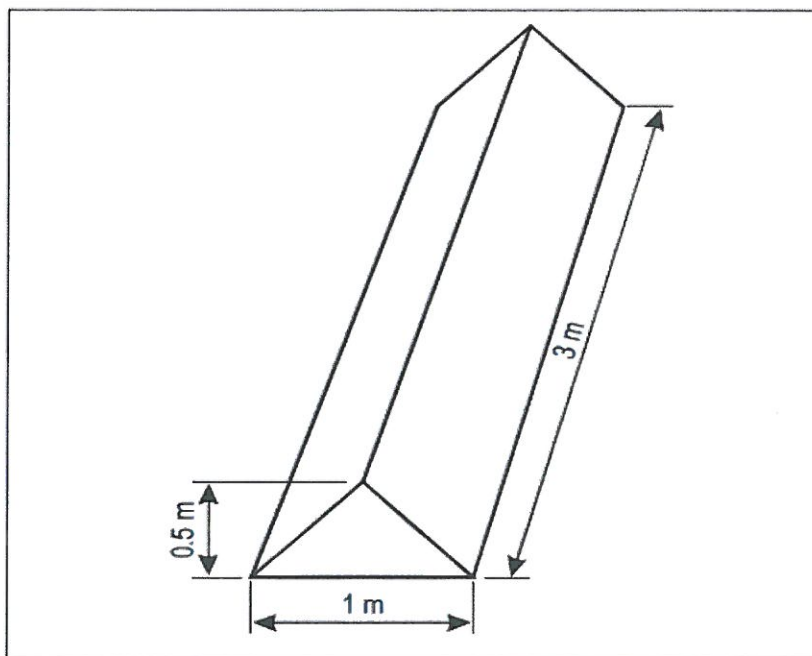
3
3

3
3

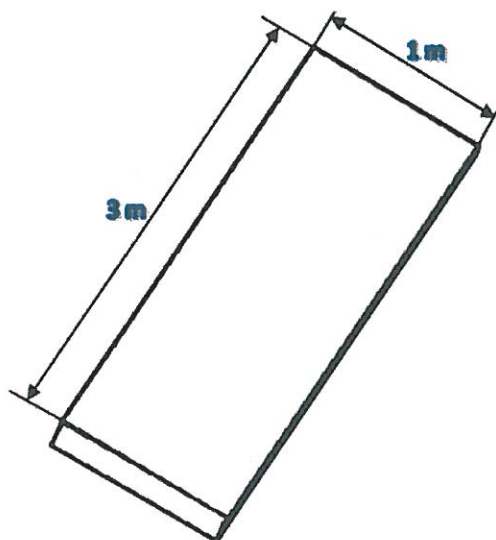
Załączniki do rozporządzenia
Ministra Infrastruktury i
Budownictwa z dnia 2016 r.
(Dz. U. poz)

Załącznik nr 1

KSZTAŁT I WYMIARY OZNACZNIKÓW GRANICY POŁA WZLOTÓW



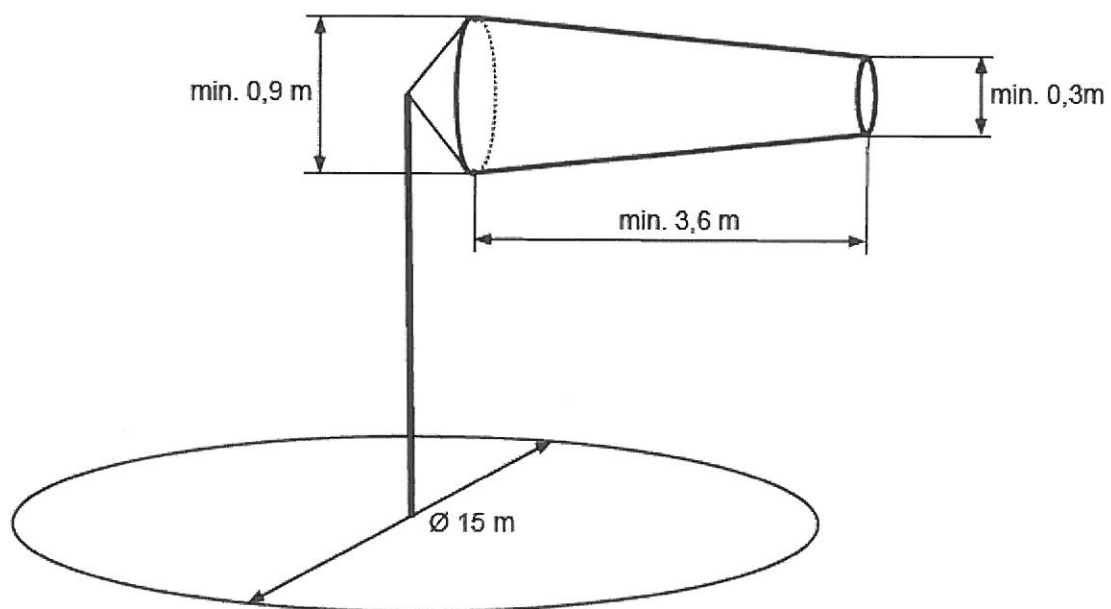
Oznacznik wysoki



Oznacznik płaski

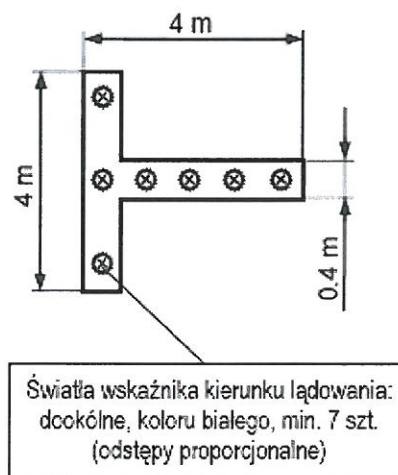
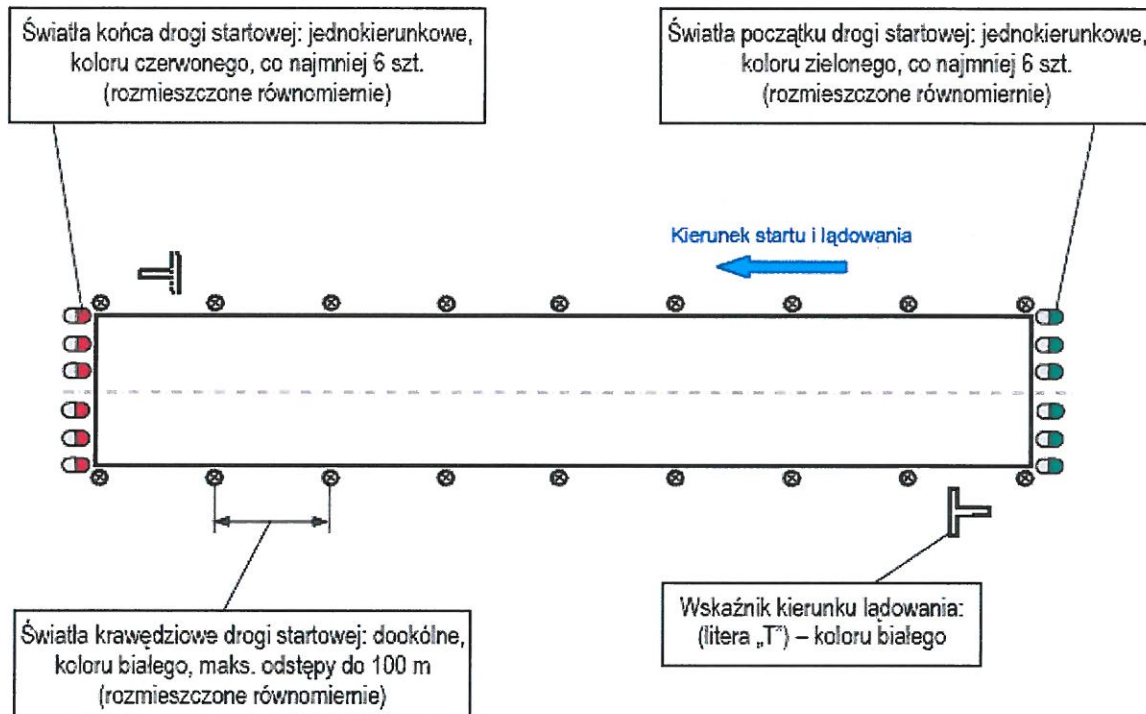
Załącznik nr 2

KSZTAŁT I WYMIARY WSKAŹNIKA KIERUNKU WIATRU

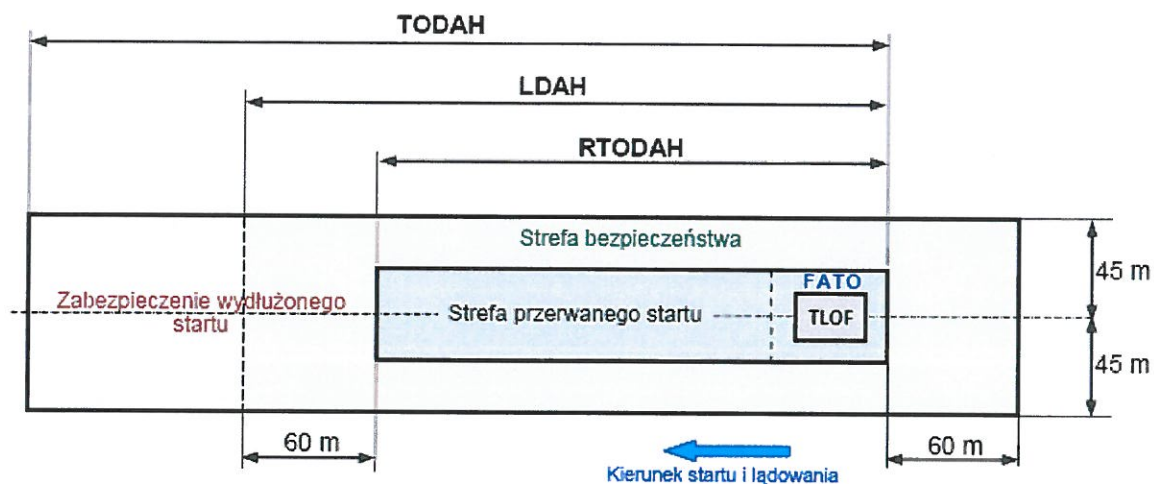


Wskaźnik kierunku wiatru

SCHEMAT UKŁADU ŚWIATEŁ DROGI STARTOWEJ BEZ NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ



SPOSÓB WYZNACZANIA DŁUGOŚCI DEKLAROWANYCH NA LOTNISKACH DLA ŚMIGŁOWCÓW



FATO – (Final approach and take - off area) Strefa podejścia końcowego i startu

TLOF – (Touchdown and lift-off area) Strefa przyziemienia i wznoszenia

TODAH – (Take-off distance available) Rozporządzalna długość startu dla śmigłowca

RTODAH – (Rejected take-off distance available) Rozporządzalna długość przerywanego startu dla śmigłowca

LDAH – (Landing distance available) Rozporządzalna długość lądowania dla śmigłowca

Uzasadnienie

1) Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.) *rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji* (Dz. U. poz. 799), powinno zostać w całości zmienione w związku z koniecznością wdrożenia do krajowego systemu prawnego, nowych norm i zalecanych metod postępowania wprowadzonych ostatnio przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) do Załącznika 14 „Lotniska” (Tom I i II) do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zwanego dalej „Załącznikiem 14”.

Lotniska, dla których Prezes Urzędu wydaje decyzję o ograniczonej certyfikacji, co do zasady nie podlegają wymaganiom międzynarodowym, w tym wymaganiom określonym przez ICAO, ani też przepisom prawa Unii Europejskiej dla lotnisk. Rozporządzenie to zostało jednak oparte na wieloletnich doświadczeniach międzynarodowych w zakresie projektowania i eksploatacji lotnisk określonych w Załączniku 14.

Ze względu na otrzymywane uwagi od zarządzających lotniskami o ograniczonej certyfikacji (bez nawierzchni sztucznej) oraz od użytkowników tych lotnisk, w proponowanych przepisach rozporządzenia uszczegółowiono lub dodano wymagania dla niektórych elementów infrastruktury lotniska, szczególnie w zakresie dróg kołowania i wskaźników kierunku wiatru.

Niniejsze rozporządzenie, podobnie jak rozporządzenie wydawane na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze dotyczące lotnisk podlegających obowiązkowi certyfikacji oraz rozporządzenie wydawane na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze dotyczące lotnisk użytku wyłącznego, odnoszą się obecnie do tego samego wydania Załącznika 14 tom I i II, ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Z tego powodu te trzy rozporządzenia są procedowane równolegle i powinny wejść w życie w tym samym terminie. Aktualne wersje Załącznika 14 Tom I i II zostaną opublikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego przed wejściem w życie tych rozporządzeń.

2) Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji dotyczy lotnisk użytku publicznego, które nie podlegają obowiązkowi certyfikacji zgodnie z wymaganiami UE. Aktualnie obowiązujące rozporządzenie odnosi się do niżej wymienionych wersji Załącznika 14:

- Tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” wydanie piąte z 2009 r. (obejmujące zmiany od 1 do 10B włącznie), ogłoszone w obwieszczenia nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 lutego 2011 r. (Dz. Urz. ULC z 2011 r. Nr 4, poz. 4);

- Tom II „Lotniska dla śmigłowców” wydanie trzecie z 2009 r. (obejmujące zmiany od 1 do 4 włącznie), ogłoszone w obwieszczeniu nr 31 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2010 r. (Dz. Urz. ULC z 2010 r. Nr 25, poz. 100).

Niniejszy projekt ma na celu uaktualnienie przedmiotowego rozporządzenia i wdrożenie nowych norm i zaleceń Załącznika 14 wprowadzonych zmianą: nr 11A z dnia 14.11.2013 r, nr 11B z dnia 13.11.2014 r. i nr 12 z dnia 13.07.2015 r. do Tomu I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk”, oraz zmianą: nr 5 z dnia 14.11.2013 i nr 6 z dnia 13.11.2014 r. do Tomu II „Lotniska dla śmigłowców”.

3) **Wskazanie różnic pomiędzy dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym,**

Zmiana 11A do Załącznika 14 Tom I zmienia lub wprowadza nowe, niżej wymienione wymagania dla lotnisk dla samolotów.

- a) W rozdziale 1 wprowadzono nowe definicje, w tym: miejsca niebezpiecznego, danych kartograficznych lotniska i klasyfikację spójności oraz drogi startowej przyrzadowej i nieprzyrzadowej. Ponadto wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem przeniesiono do Załącznika 19 do Konwencji.
- b) W rozdziale 2 wprowadzono przepisy dotyczące udostępniania danych kartograficznych lotniska oraz zmieniono klasyfikację spójności danych lotniczych. Zmieniono kategorię maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia w oponach oraz sposób oceny stanu nawierzchni drogi startowej.
- c) W rozdziale 3 zmieniono wymagania dotyczące pomiaru charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej oraz wymagania dotyczące strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA)
- d) W rozdziale 5 wprowadzono wymagania dotyczące bardziej wyrazistego oznakowania linii środkowej drogi kołowania, jeśli jest ono zapewniane (5.2.8.9), prostych świateł strefy przyziemia (5.3.14), świateł linii środkowej drogi kołowania (5.3.17.8), poprzeczki zatrzymania (5.3.20.7), świateł ochronnych drogi startowej w układzie A lub B (5.3.23.2 i 5.3.23.3) oraz poprzeczek zakazu wjazdu (5.3.29)
- e) W rozdziale 10 wprowadzono wymagania dotyczące utrzymania nawierzchni drogi startowej i zapewnienia charakterystyki tarcia o minimalnym współczynniku tarcia nawierzchni (10.2.3-5), usuwania zanieczyszczeń z drogi startowej (10.3.1, 10.3.4)
- f) W dodatku 1 określono wymagania dla kolorów i chromatyczności naziemnych świateł LED-owych (2.1) stosowanych na lotnisku.
- g) W załączniku A zmieniono znacznie wskazówki merytoryczne dotyczące:
 - oceny charakterystyk tarcia nawierzchni sztucznych pokrytych warstwą śniegu, błota pośniegowego, lodem i szronem (Sekcja 6),
 - określania charakterystyk tarcia nawierzchni dla celów konstrukcyjnych i naprawczych (budowy i eksploatacji) (Sekcja 7).
 - charakterystyk dotyczących odprowadzania wody z pola ruchu naziemnego i obszarów przylegających (Sekcja 8)
 - strefy bezpieczeństwa końca drogi startowej (RESA) (Sekcja 10)

Zmiana 11B do Załącznika 14 Tom I dotyczy przede wszystkim poprawionych definicji drogi startowej z podejściem nieprecyzyjnym i z podejściem precyzyjnym w związku z nową klasyfikacją podejścia do lądowania.

Zmiana 12 do Załącznika 14 Tom I, dotyczy wdrożenia nowego podręcznika ICAO, tj.: „*Procedury służb żeglugi powietrznej — Lotniska*” (PANS-Aerodromes) Doc 9981. Podręcznik ten nie został wprowadzony przez ICAO jako obowiązkowa norma (Rozdział 1, podrozdział 1.7) dlatego będzie traktowany, jako materiał informacyjny zalecany do stosowania na lotniskach.

Zmiana nr 5 do Załącznika 14 Tom II dotyczy min. niżej wymienionych wymagań dla lotnisk dla śmigłowców.

- a) w rozdziale 1 zmieniono definicje: trasy kołowania śmigłowca, lotniska dla śmigłowców na platformie, wysokości lotniska dla śmigłowców, klasyfikacji spójności danych lotniczych, podejście typu “punkt w przestrzeni”, drogi startowej typu FATO i lotniska dla śmigłowców na powierzchni płaskiej.
- b) jakość i spójność danych lotniczych, charakterystyki fizyczne lotniska dla śmigłowców na platformie i na jednostce pływającej.
- c) środowisko przeszkód lotniczych, w tym wymagania dotyczące powierzchni ograniczających przeszkody oraz dla obszarów i sektorów.
- d) pomoce wzrokowe, w tym: oznakowanie obszaru pracy wyciągarki, oznakowanie identyfikacyjne lotniska dla śmigłowców, oznakowanie maksymalnej dopuszczalnej masy, oznakowanie wartości-D, oznakowanie wymiarów FATO, oznakowanie i oznaczniki obwodu FATO dla lotnisk dla śmigłowców na powierzchni płaskiej, oznakowanie punktu celowania, oznakowanie punktu przyziemienia/postoju, oznakowanie nazwy lotniska dla śmigłowców, oznakowanie sektora wolnego od przeszkód na lotnisku dla śmigłowców na platformie (*chevron*), oznakowanie nawierzchni lotniska dla śmigłowców na platformie i na jednostce pływającej, oznakowanie sektora, na którym nie wolno lądować na lotniskach na platformie, oznakowanie i oznaczniki dróg kołowania śmigłowców po ziemi, oznakowanie i oznaczniki dróg kołowania śmigłowców w powietrzu, oznakowanie stanowisk postojowych dla śmigłowców, wzrokowy wskaźnik ścieżki podejścia,
- e) wprowadzono Dodatek 2 „Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania dla przyrządowych lotnisk dla śmigłowców z podejściem nieprecyzyjnym i/lub precyzyjnym i odlotami według wskazań przyrządów”.

Zmiana nr 6 do Załącznika 14 Tom II poprawia definicję dotyczącą punktu referencyjnego lotniska dla śmigłowców i miejsca lądowania oraz wymagania dotyczące danych lotniczych lotniska dla śmigłowców, a także znacznej mierze zmienia „Wymagania dotyczące jakości danych lotniczych” zawarte w Dodatku 1.

Oprócz ww. zmian związanych z wymaganiami ICAO, w projekcie wprowadzono niżej wymienione zmiany merytoryczne dotyczące eksploatacji lotniska.

W § 17 dodano przepisy, określające sposób wyznaczania długości deklarowanych dla dróg startowych na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 20 ust. 1 pkt 3 zwiększono dopuszczane nachylenie podłużne drogi startowej z 15% na 18 % dla lotnisk położonych w obszarach górskich, które nie są wykorzystywane do lotów

handlowych. Zmiana ta wynika z odmiennych warunków eksploatacji lotnisk z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, położonych w obszarach górskich, pod warunkiem podstawowego ich wykorzystywania jedynie do lotów sportowych, rekreacyjnych lub szkoleniowych, w zakresie różnicy między najwyżej i najniżej położonymi punktami linii środkowej drogi startowej. Poprawiony zapis urzeczywistnia aktualnie już istniejące warunki spadku podłużnego drogi startowej dla specyficznych, wskazanych powyżej rodzaju lotnisk.

W § 23 ust. 3 zwiększono parametr maksymalnego ciśnienia jednostkowego na powierzchnię drogi startowej z „6 kG/cm²” do „10 kG/cm²”. Zmiana zapisu wynika z potrzeby zwiększenia możliwości wykorzystania lotniska z drogą startową bez nawierzchni sztucznej w zakresie przyjmowania większego wachlarza rodzajów statków powietrznych.

W § 27 oraz w załączniku 3, dodano przepisy, które precyzują wymogi stosowania wskaźnika kierunku wiatru na lotniskach z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 29 zwiększono wymagania dotyczące poziomu światłości świateł krawędziowych, początku i końca drogi startowej, z 25 na 35 kandel. Zmiana ta została wprowadzona, aby zwiększyć bezpieczeństwo operacji lotniczych w nocy przy jednoczesnym rozszerzeniu spektrum eksploatowanych statków powietrznych na lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji.

Przy okazji niniejszej nowelizacji zmieniono strukturę rozporządzenia, w tym usunięto rozdział drugi, zmieniono kolejność rozdziałów oraz poprawiono brzmienie niektórych przepisów, mając na uwadze zapewnienie większej przejrzystości i spójności projektowanych przepisów.

4) Zakres regulacji.

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 z drogą startową bez nawierzchni sztucznej (o nawierzchni naturalnej) oraz lotnisk dla śmigłowców. Ze względu na rodzaj wykonywania operacji lotniczych rozróżniono wymagania dla lotnisk eksploatowanych tylko w dzień oraz dla lotnisk wykorzystywanych także w nocy. Zastosowano również szczególne wymagania dla lotnisk, na których wykonywane są loty handlowe. Projektowane rozporządzenie posługuje się technicznym podziałem lotnisk ze względu na kod referencyjny i tym samym wiele wymagań jest uzależnionych od kodu referencyjnego danego lotniska.

Projekt rozporządzenia został podzielony na pięć rozdziałów określających odpowiednio:

- 1) przepisy ogólne;
- 2) wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej;
- 3) wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej;
- 4) wymagania dla lotnisk dla śmigłowców;
- 5) przepisy przejściowe i końcowe.

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

Rozdział 2 określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej.

Przepis § 4 wskazuje normy i zalecane metody postępowania oraz wskazówki merytoryczne Załącznika 14 ICAO tom I mające zastosowania do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej. Mając na uwadze charakter operacji lotniczych na lotniskach o ograniczonej certyfikacji, wymagania dla tych lotnisk zostały złagodzone poprzez wyłączenie lub ograniczenie stosowania niektórych norm i zaleceń Załącznika 14.

Przepis § 5 ust. 1 określa wymagania dla płyt postojowych, płaszczyzn zawracania, stanowisk odladania, dróg kołowania oraz stanowiska do odladania o nawierzchni sztucznej, jeśli występują one na lotnisku dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej.

Przepisy § 6–11 uszczegółwiają zakres i sposób realizacji wybranych wymagań dla lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, wynikające z Załącznika 14 Tom I

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

Przepisy § 12–23 określają podstawowe zasady projektowania lotniska dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej, które mają kluczowe znaczenie dla bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. Wymagania te dotyczą w szczególności: wyznaczania dróg startowych, określania ich długości i szerokości, kształtu i wymiarów pola wzlotów, kodu referencyjnego lotniska, dopuszczalnego nachylenia podłużnego i poprzecznego drogi startowej oraz jego zmiany oraz wytrzymałości nawierzchni pola wzlotów.

Przepis § 24 – 26 określa zasady stosowania oznaczników pola wzlotów, w tym dróg startowych i dróg kołowania.

Przepis § 27 (oraz załącznik nr 2) określa wymagania dla wskaźnika kierunku wiatru.

Przepis § 28 określa wymagania dla zabezpieczenia pola wzlotów.

Przepis § 29 określa wymagania dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej użytkowanych w porze nocnej, w tym świateł drogi startowej i dróg kołowania.

Przepis § 30 określa wymagania dotyczące systemu zasilania elektroenergetycznego pomocy nawigacyjnych.

Przepis § 31 określa wymagania dotyczące ochrony lotniska przed nieuprawnionym wtargnięciem osób, pojazdów lub zwierząt.

Rozdział 4 projektu określa wymagania techniczne i eksploatacyjne dla lotnisk dla śmigłowców, dla których Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji.

Przepisy § 32 wskazują normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 tom II, mające zastosowanie do lotnisk dla śmigłowców w Polsce (o ograniczonej certyfikacji).

Przepisy § 33–38 uszczegółwiają lub uzupełniają wymagania o których mowa w § 32 w zakresie nawierzchni lotniska, długości deklarowanych, strefy podejścia końcowego i startu (FATO), strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF), powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego oraz zabezpieczenia lotniska przed wtargnięciem nieuprawnionych osób, pojazdów lub zwierząt mogących stanowić zagrożenie dla statków powietrznych.

Rozdział 5 projektu określa przepisy przejściowe i końcowe.

W § 39 dodano przepis przejściowy określający, że do postępowań o wydanie lub wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, wszczętych i niezakończonych, stosuje się przepisy niniejszego rozporządzenia. Rozwiązanie takie wydaje

się właściwe, ze względu na zakres merytoryczny zmian w niniejszym projekcie rozporządzenia. Przepis ten został dodany w związku z § 30 znowelizowanego ostatnio „Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie Zasad techniki prawodawczej”.

Przepis § 40 określa, że część wymagań dla lotnisk dla samolotów wynikających z Załącznika 14 Tom I, ma zastosowanie od dnia 1 stycznia 2018. Wymagania te dotyczą min. geometrii dróg startowych, dlatego też podobny okres dostosowawczy został zaproponowany w projekcie rozporządzenia w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających „pełnej certyfikacji” (z art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze). W celu uniknięcia sytuacji, w której łagodniejsze wymagania obowiązywałyby dla lotnisk certyfikowanych niż dla lotnisk o „ograniczonej certyfikacji”, zaproponowano analogiczny przepis przejściowy.

5) Przewidywane skutki prawne wejścia w życie rozporządzenia.

Wymagania Załącznika 14, wdrażane w niniejszym projekcie, są wynikiem długotrwałych prac zespołów i grup zadaniowych powołanych przez ICAO, opierają się na doświadczeniach lotniczych wielu krajów oraz branży lotniczej. Ich głównym celem jest umożliwienie stosowania na lotniskach nowych systemów (np. podejścia do lądowania), procedur i rozwiązań technicznych mających na celu zapewnienie ciągłości i efektywności oraz poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych. Nowe wymagania dla lotnisk określone w tym rozporządzeniu wpłyną pozytywnie na poprawę bezpieczeństwa operacji lotniczych.

6) Przedstawienie projektu właściwym organom i instytucjom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania powiadomienia, konsultacji albo uzgodnienia, jeżeli obowiązek taki wynika z odrębnych przepisów.

Nie dotyczy.

7) Oświadczenie organu wnioskującego, co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej:

Przedkładany projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

8) Ocena organu uprawnionego do opracowania projektu rozporządzenia, czy projekt ten podlega notyfikacji zgodnie z przepisami dotyczącymi funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych.

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 poz. 2039, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

<p>Nazwa projektu Projekt rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji</p> <p>Ministerstwo wiodące i ministerstwa współpracujące Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa</p> <p>Osoba odpowiedzialna za projekt w randze Ministra, Sekretarza Stanu lub Podsekretarza Stanu Jerzy Szmit – Podsekretarz Stanu w MIiB</p> <p>Kontakt do opiekuna merytorycznego projektu Ewelina Gruszewska (tel. 522 50 67, email: Ewelina.Gruszewska@mib.gov.pl)</p>	<p>Data sporządzenia 11.07.2016</p> <p>Źródło: art. 59a ust.5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2016 r. poz. 605, z późn. zm.)</p> <p>Nr w wykazie prac legislacyjnych MIiB 100</p>
<p>OCENA SKUTKÓW REGULACJI</p>	
<p>1. Jaki problem jest rozwiązywany?</p>	
<p>Brak wdrożenia do krajowego systemu prawnego nowych wymagań dla lotnisk, wprowadzonych do Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją chicagowską” przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w wersji z 2013 r.</p>	
<p>2. Rekomendowane rozwiązanie, w tym planowane narzędzia interwencji, i oczekiwany efekt</p>	
<p>Uchylenie dotychczas obowiązującego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji wydanego na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy - Prawo lotnicze oraz wydanie nowego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji.</p>	
<p>3. Jak problem został rozwiązany w innych krajach, w szczególności krajach członkowskich OECD/UE?</p>	
<p>Zgodnie z art. 37 Konwencji Chicagowskiej wszystkie Państwa należące do ICAO (188) są zobowiązane do wdrożenia, w możliwie największym zakresie, norm i zalecanych metod postępowania zawartych w Załącznikach do Konwencji Chicagowskiej oraz wprowadzanych przez ICAO zmianach. Sposób wdrożenia w poszczególnych krajach różni się ze względu na różne systemy i kulturę prawną. Niemniej jednak wszystkie kraje wdrożyły większość norm i zaleceń Załącznika 14 do Konwencji chicagowskiej i powiadomiły ICAO o istniejących różnicach, zgodnie</p>	

z obowiązkiem wynikającym z art. 38 Konwencji chicagowskiej.

4. Podmioty, na które oddziałuje projekt

Grupa	Wielkość	Źródło danych	Oddziaływanie
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	1	Dane własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Bez zmian
Lotniska certyfikowane użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (zarządzający lotniskami)	3 lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji (Radom, Mielec, Kaniów)	Rejestr lotnisk cywilnych i rejestr wydanych certyfikatów przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Konieczność dostosowania lotnisk do nowych wymagań technicznych i eksploatacyjnych

5. Informacje na temat zakresu, czasu trwania i podsumowanie wyników konsultacji

Projekt rozporządzenia zostanie skonsultowany z następującymi podmiotami:

- 1) Port Lotniczy Radom S.A., ul. Kaszubska 2, 26-600 Radom;
- 2) Bielski Park Technologiczny Lotnictwa, Przedsiębiorczości i Innowacji Sp. z o.o., ul. Stefana Kóska 43, 43-512 Kaniów;
- 3) Lotnisko Mielec Sp. z o.o., ul. Lotniskowa 30, 39-300 Mielec;
- 4) Dowództwo Sił Powietrznych, ul. Żwirki i Wigury 103, 00-912 Warszawa;
- 5) Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, ul. Żwirki i Wigury 1C, 00-912 Warszawa;
- 6) WSK "PZL-Świdnik" S.A., ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik;
- 7) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, Al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 8) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa,
- 9) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 10) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn Wilamowo, 11-400 Kętrzyn;
- 11) Aeroklub Poznański im. Wandy Modlibowskiej, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
- 12) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik, skr. poczt. 117;
- 13) Aeroklub Zagłębia Miedziowego w Lubinie, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;
- 14) Biuro Projektowo-Konsultingowe Lotnisk Avia-Projekt, ul. Inżynierska 65/7, 53-230 Wrocław;
- 15) Business Center Club - Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 16) Forum Związków Zawodowych, ul. Smulikowskiego 6/8, 00-379 Warszawa;
- 17) ILF Consulting Engineers Polska Sp. z o.o., ul. Postępu 15B, 02-676 Warszawa;
- 18) Instytut Techniki Wojsk Lotniczych, ul. Księcia Bolesława 6, 01-494 Warszawa;
- 19) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 20) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 21) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów - Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;
- 22) Polconsult Sp. z o.o., ul. Grójecka 34, 02-308 Warszawa;
- 23) Konfederacja Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;

- 24) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03-973 Warszawa;
 25) Samodzielna Pracownia Usług Projektowych, ul. Modlińska 190 lok. 214A, 03-119 Warszawa;
 26) Stowarzyszenie „Inicjatywa dla Infrastruktury”, Pl. Bankowy 2, 00-095 Warszawa,
 27) Strefa Aktywności Gospodarczej Sp. z o.o., Al. Rzeczypospolitej 116, 59-220 Legnica;
 28) Związek Rzemiosła Polskiego, ul. Miodowa 14, 00-246 Warszawa.

6. Wpływ na sektor finansów publicznych

(ceny stałe z 2014 r.)	Skutki w okresie 10 lat od wejścia w życie zmian [mln zł]											
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	Łącznie (0-10)
Dochody ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Wydatki ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
Saldo ogółem	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
budżet państwa	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
JST	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
pozostałe jednostki (oddzielnie)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

Źródła finansowania	Nie dotyczy.
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	

7. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym funkcjonowanie przedsiębiorców oraz na rodzinę, obywateli i gospodarstwa domowe

Niniejsze rozporządzenie nie nakłada na zarządzających lotniskami wymagań, które wiązałyby się z poniesieniem dużych nakładów finansowych. Nowe wymagania wprowadzone zmianą 11A i B, które wiążą się z pewnymi kosztami zostały objęte okresem przejściowym do dnia 1 stycznia 2018 r. Wymagania te dotyczą m.in.: bardziej wyrazistego oznakowania linii środkowej drogi kołowania, jeśli jest ono stosowane (5.2.8.9), prostych świateł strefy przyziemia (5.3.14), świateł linii środkowej drogi kołowania (5.3.17.8), poprzeczki zatrzymania (5.3.20.7), świateł ochronnych

drogi startowej w układzie A lub B (5.3.23.2 i 5.3.23.3) oraz poprzeczek zakazu wjazdu (5.3.29). Pozostałe wymagania wymagają zmiany procedur, zapisów w instrukcji operacyjnej oraz przeszkolenia w tym zakresie zainteresowanego personelu. Nie powodują one dodatkowych bezpośrednich obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami.								
Czas w latach od wejścia w życie zmian		0	1	2	3	5	10	Łącznie (0-10)
W ujęciu pieniężnym (w mln zł, ceny stałe z 2014 r.)	duże przedsiębiorstwa	—	—	—	—	—	—	—
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	—	—	—	—	—	—	—
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	—	—	—	—	—	—	—
W ujęciu niepieniężnym	duże przedsiębiorstwa	Nie dotyczy						
	sektor mikro-, małych i średnich przedsiębiorstw	Nie dotyczy						
	rodzina, obywatele oraz gospodarstwa domowe	Nie dotyczy						
Niemierzalne		Nie dotyczy						
Dodatkowe informacje, w tym wskazanie źródeł danych i przyjętych do obliczeń założeń	Nie dotyczy							
8. Zmiana obciążeń regulacyjnych (w tym obowiązków informacyjnych) wynikających z projektu								
<input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy								
Wprowadzane są obciążenia poza bezwzględnie wymaganymi przez UE (szczegóły w odwróconej tabeli zgodności).				<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy				

<input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zmniejszenie liczby procedur <input type="checkbox"/> skrócenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:	<input type="checkbox"/> zwiększenie liczby dokumentów <input type="checkbox"/> zwiększenie liczby procedur <input type="checkbox"/> wydłużenie czasu na załatwienie sprawy <input type="checkbox"/> inne:
Wprowadzane obciążenia są przystosowane do ich elektronizacji.	<input type="checkbox"/> tak <input type="checkbox"/> nie <input checked="" type="checkbox"/> nie dotyczy
Komentarz: Nie dotyczy.	
9. Wpływ na rynek pracy	
Projektowana zmian rozporządzenia nie ma wpływu na rynek pracy.	
10. Wpływ na pozostałe obszary	
<input type="checkbox"/> środowisko naturalne <input type="checkbox"/> sytuacja i rozwój regionalny <input type="checkbox"/> inne: nie dotyczy	<input type="checkbox"/> demografia <input type="checkbox"/> mienie państwowe
	<input type="checkbox"/> informatyzacja <input type="checkbox"/> zdrowie
Omówienie wpływu	Nie dotyczy.
11. Planowane wykonanie przepisów aktu prawnego	
Planuje się, aby nowe rozporządzenie weszło w życie po upływie 90 dni od dnia ogłoszenia. Niniejsze rozporządzenie powinno wejść w życie w tym samym terminie, co procedowane równoległe rozporządzenia wydawane na podstawie art. 59a ust. 6 i art. 59a ust. 7 ustawy - Prawo lotnicze.	
12. W jaki sposób i kiedy nastąpi ewaluacja efektów projektu oraz jakie mierniki zostaną zastosowane?	
Nie dotyczy.	
13. Załączniki (istotne dokumenty źródłowe, badania, analizy itp.)	

