# Uzasadnienie

## I. Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 7 czerwca 2018 r. *w* *sprawie* *wymagań* *technicznych* *i* *eksploatacyjnych* *dla* *lotnisk* *użytku* *wyłącznego oraz sposobu* *i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej* (Dz. U. z 2020 r. poz. 260) wynika przede wszystkim z konieczności wdrożenia do krajowego systemu prawnego najnowszych zmian wprowadzonych przez Radę Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) 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”, Tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” i Tom II „Lotniska dla śmigłowców”.

Niniejszy projekt ma na celu:

1) wdrożenie zmiany nr 13B i 15 i 16 do Załącznika 14 Tom I, oraz zmiany nr 9 do Tomu II;

2) uproszczenie i doprecyzowanie niektórych przepisów zmienianego rozporządzenia oraz ujednolicenie wybranych określeń zgodnie z aktualnym tłumaczeniem Załącznika 14.

Zmiany do Załącznika 14 Tom 1 dotyczą niżej wymienionych kwestii.

**Zmiana 13B** została wprowadzona pismem ICAO State Letter nr AN 4/1.2.26-16/19 z dnia 5 lutego 2016 r. Ustanawia ona nowe wymagania dotyczące tzw. globalnego formatu raportowania (global reporting format − GRF), czyli nowego sposobu oceny warunków panujących na nawierzchni drogi startowej (pokrycie śniegiem, lodem, itp.) oraz zgłaszania (raportowania) tych informacji do Służb Informacji Lotniczej (AIS) celem publikowania depeszy z informacją dla pilotów − SNOWTAM.

**Zmiana 15** została wprowadzona pismem ICAO State Letter nr AN 4/1.2.28-20/35 z dnia 3 kwietnia 2020 r. Ustanawia ona nowe wymagania dotyczące: opracowania planów generalnych dla lotnisk, określania nośności nawierzchni sztucznych dróg startowych metodą ACR/PCR oraz kilka drobnych zmian dotyczących: instalowania poprzeczki zatrzymania w miejscu oczekiwania przed drogą startową, sposobu oznakowania lokalizacji poprzeczki zakazu wjazdu, instalowania świateł linii środkowej drogi kołowani poza poprzeczką zakazu wjazdu oraz zmniejszenia wymiarów znaków pionowych i napisów na znakach.

**Zmiana 16** wprowadzona w 2020 r. ma charakter porządkowy i dotyczy tylko terminu wdrożenia GRF z dania 5 listopada 2020 r. na 4 listopada 2021 r.

**Zmiana 9** do Załącznika 14 Tom II wprowadzona pismem ICAO State Letter nr AN 4/16.10-20/22 z dnia 6 kwietnia 2020 r. wprowadza szereg nowych, istotnych wymagań dotyczących, m.in.: projektowania i eksploatacji lotnisk dla śmigłowców w tym nowych definicji i wymagań dotyczących „lotnisk dla śmigłowców na lądzie”, projektu D, wartości D, dynamicznej powierzchni nośnej, wydłużonego stanowiska postojowego śmigłowca, drogi i trasy kołowania śmigłowca, punktu odniesienia lotniska, obszaru ochronnego, okręgu ustawienia pozycji przyziemienia i jego oznaczenia, charakterystyk fizycznych, pomocy wzrokowych oraz służby ratowniczo-gaśniczej.

Projektowana zmiana rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235), zwanej dalej ustawą – Prawo lotnicze, powinna wejść w życie jednocześnie z nowelizacją rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze dotyczącego lotnisk posiadających odstępstwo od stosowania przepisów UE oraz nowelizacją rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, dotyczącego lotnisk o ograniczonej certyfikacji. Projekty zmian tych rozporządzeń odnoszą się do tej samej – aktualnej wersji Załącznika 14 Tom I i Tom II, która została ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ponadto wdrażają one ten sam zakres wymagań dla lotnisk, w tym GRF, dlatego zmienione przepisy powinny zostać opublikowane w tym samym terminie i w zakresie GRF wejść w życie w tym samym czasie.

## II. Przedstawienie rzeczywistego (faktycznego) stanu w dziedzinie, która ma zostać uregulowana

Zgodnie z upoważnieniem ustawowym z art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze rozporządzenie Ministra Infrastruktury określa wymagania eksploatacyjne w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego. Zostały one opracowane na podstawie norm i zalecanych metod postępowania Załącznika 14 ICAO Tom I i II przy uwzględnieniu konieczności zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotnisk oraz potrzeby zróżnicowania tych wymagań w zależności od typu i charakterystyk technicznych lotniska, w tym rodzaju nawierzchni pola ruchu naziemnego, rodzaju ruchu lotniczego oraz specyfiki wykonywanych operacji lotniczych (lotnictwo ogólne).

Wymagania Załącznika 14 ICAO podlegają okresowym zmianom, ze względu na zmiany wprowadzane przez Radę ICAO, mające na celu poprawę bezpieczeństwa i skuteczności operacji lotniczych przez stosowanie najnowszych osiągnięć technicznych, dotyczących urządzeń, systemów i wyposażenia lotniska oraz doświadczeń w zakresie utrzymania i zarządzania lotniskiem.

Rozporządzenie wydane na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze wdraża większość wymagań Załącznika 14 ICAO Tom I, w tym wymagania rozdziału 2 „Dane dotyczące lotniska”. Nowe wymagania GRF wprowadzone zmianą 13B do Załącznika 14 dotyczą głównie podrozdziału 2.9 „*Warunki panujące w polu ruchu naziemnego oraz status operacyjny urządzeń z nim związanych”,* dlatego w projektowanym rozporządzeniu uzasadnione jest wdrożenie GRF.

## III. Wskazanie różnic między dotychczasowym a projektowanym stanem prawnym

Aktualnie obowiązujące rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej wdraża Załącznik 14 ICAO Tom I w wersji ogłoszonej w załączniku do obwieszczenia nr 3 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2019 r. (Dz. Urz. ULC poz. 4) oraz Tom II w wersji ogłoszonej w załączniku do obwieszczenia nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2019 r. (Dz. Urz. ULC poz. 5).

Projekt znowelizuje powyższe rozporządzenie w zakresie nowych wymagań ICAO wprowadzonych zmianą nr 13B i 15 do Tom I oraz zamianą nr 9 do Tomu II w aktualnej wersji Załącznika 14.

## IV. Zakres regulacji

Projekt przewiduje następujące zmiany w obowiązującym rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze:

Zmiany w § 2 (§ 1 pkt 1 rozporządzenia zmieniającego) dotyczą nowego publikatora Załącznika 14 Tom I i II w Dzienniku Urzędowym ULC oraz usunięcia definicji, które zgodnie z proponowanymi zmianami nie będą występowały już w przedmiotowym rozporządzeniu.

Jednocześnie w § 2 ust. 2 (§ 1 pkt 1 rozporządzenia zmieniającego) dodano wyraz „Państwa” w celu doprecyzowania przepisów Załącznika 14, w których to określenie występuje i rozstrzygnięcia, że zadania państwa w nich wskazane realizuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Zmiana w § 3 ust. 1 pkt 1 (§ 1 pkt 2 lit. a rozporządzenia zmieniającego) dotyczy wyłączenia ze stosowania norm i zalecanych metod postępowania określonych w Załączniku 14 tom I w zakresie wymagań dla planu generalnego lotniska, które są uregulowane w ustawie – Prawo lotnicze i nie dotyczą lotnisk użytku wyłącznego.

Zmiany w § 3 ust. 1 pkt 2 i 7 (§ 1 pkt 2 lit. a tiret pierwsze i drugie rozporządzenia zmieniającego) mają na celu wdrożenie nowych wymagań dotyczących GRF.

W § 3 ust. 1 uchyla się pkt 8–11 (§ 1 pkt 2 tiret trzecie rozporządzenia zmieniającego) ze względu na brak potrzeby wskazywania w rozporządzeniu, które dodatki i sekcje w załącznikach A i B do Załącznika 14 obowiązują. Wynika to z  treści punktów w rozdziałach 1–10 Załącznika 14, w których są one przywołane. Takie samo stanowisko prezentuje ICAO, która nie zamieszcza dodatków i załączników w listach kontrolnych (PQs) do audytu USOAP CMA[[1]](#footnote-1)), a także nie wymaga zgłaszania różnic w tym zakresie w systemie zgłaszania on-line EFOD *(Electronic Filling of Differences)*.

W § 3 zmieniono ust. 2 (§ 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia zmieniającego), w którym dodano pkt 2 w celu uszczegółowienia wymagań dla lotnisk dla śmigłowców znajdujących się na lotniskach dla samolotów.

W § 6 (§ 1 pkt 3 lit. a rozporządzenia zmieniającego) przepis w ust. 1 został uszczegółowiony w zakresie wymagań dotyczących podświetlenia wskaźnika kierunku wiatru. Jest to niezbędne dla bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych w nocy. W ust. 9 (§ 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia zmieniającego) poprawiono nazewnictwo w związku ze zmianami w § 12 i  § 23.

W § 7 (§ 1 pkt 4 rozporządzenia zmieniającego) dodaje się ust. 4, który określa warunki, kiedy rezerwowe źródło zasilania wzrokowych pomocy nawigacyjnych dla nieprzyrządowej drogi startowej nie musi być zapewnione.

Przepisy w § 12 (§ 1 pkt 5 rozporządzenia zmieniającego) poprawiono w związku ze zmianami w § 23. Do tej pory określały one wymagania dotyczące lokalizacji pola wzlotów, a obecnie określają wymagania dla drogi startowej. Zmiana ta jest konieczna w celu uniknięcia błędnej interpretacji przepisu i jednoznacznego określenia podstawowych wymagań dla najważniejszego elementu lotniska, tj. drogi startowej. Przepis ten ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa operacji na lotnisku. W związku ze zmianą „pola wzlotów” na „drogę startową” konieczne jest dokonanie korekty kilku innych przepisów w rozporządzeniu, o czym mowa w dalszej części uzasadnienia.

W § 13 (§ 1 pkt 6 lit. a rozporządzenia zmieniającego) uszczegółowiono przepis ust. 3 pkt 1 w zakresie wymagań dla miejsc przeznaczonych do sprawdzania wysokościomierza przed lotem zgodnie z Załącznikiem 14 tom I. Dodano ust. 4 (§ 1 pkt 6 lit. b rozporządzenia zmieniającego) celem uszczegółowienia wymagań dla lotnisk dla śmigłowców, znajdujących się na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

Przepis § 14 rozporządzenia uchyla się (§ 1 pkt 7 rozporządzenia zmieniającego). Obecnie kod referencyjny lotniska należy określać przy pomocy cyfry i litery kodu, zgodnie z pkt 1.6 Załącznika 14.

W § 18 uchylono pkt 2 i 3 (§ 1 pkt 8 rozporządzenia zmieniającego) w związku ze zmianami w § 12 i § 23.

W § 21 w ust. 4 (§ 1 pkt 9 rozporządzenia zmieniającego) usunięto wyraz „zabezpieczeniem”. Zgodnie ze zmianą w § 27 ust. 1 pojęcie „zabezpieczenie pola wzlotów” już nie istnieje, gdyż zostało zastąpione przez pojęcie „zabezpieczenie pola wzlotów”.

W § 23 (§ 1 pkt 10 rozporządzenia zmieniającego) ze względu na zmianę w § 12 oznaczniki „granicy pola wzlotów” zastąpiono określeniem oznaczniki „krawędzi dróg startowych”. Celem zmiany jest ujednolicenie nazewnictwa zgodnie z Załącznikiem 14 Tom I pkt 5.5.2. Zmiana sposobu oznakowania ma na celu poprawę bezpieczeństwa. Bez wyznaczonej drogi startowej na polu wzlotów samolot może przyziemić lub wystartować w miejscu do tego nieprzystosowanym. Powierzchnie ograniczające przeszkody, które co do zasady ograniczają przeszkody i zabudowę w rejonie lotniska, są wyznaczane od drogi startowej a nie od pola wzlotów. Z tego względu startując lub lądując z pola wzlotów z miejsca, które nie jest drogą startową, samolot może zderzyć się z  obiektem, który nie jest przeszkodą lotniczą. Proponowane przepisy eliminują to zagrożenie.

Na lotnisku bez nawierzchni sztucznej zmiana sposobu oznakowania nie będzie generowała kosztów. Jest to kwestia przeniesienia ograniczników (kształt i wymiary ograniczników pozostają bez zmian), co uzasadnia *vacatio legis* dla tego działania, nie dłuższe niż 6 miesięcy od nie ogłoszenia projektowanego rozporządzenia.

W § 24ust. 1 (§ 1 pkt 11 lit. a rozporządzenia zmieniającego) zostaje zmieniony ze względu na zmianę w § 12 (oznaczniki granicy pola wzlotów zastępuje się oznacznikami krawędzi drogi startowej).

W § 24 uzupełniono przepis ust. 3 pkt 4 (§ 1 pkt 11 lit. b rozporządzenia zmieniającego) dotyczący odblaskowego oznacznika dla drogi kołowania bez nawierzchni sztucznej użytkowanej w nocy. Niektóre lotniska mają podwyższony poziom bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych w porze nocnej przez zastosowanie nieobowiązkowych świateł dróg kołowania. W tym przypadku zastosowanie oznaczników odblaskowych dla dróg kołowania jest niecelowe.

W § 24 dodano ust. 7 (§ 1 pkt 11 lit. c rozporządzenia zmieniającego) dotyczący sposobu określania szerokości dróg kołowania bez nawierzchni sztucznej na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej. Zmiana ta uzupełnia lukę w przepisach.

W § 25 ust. 5 (§ 1 pkt 12 rozporządzenia zmieniającego) zmieniono wymagania dotyczące oznaczników dla drogi startowej pokrytej śniegiem, w tym pkt 4 dotyczący kolorów oznaczników. Wprowadzenie nowych kolorów oznaczników zapewni ich widoczność w warunkach zimowych, które będą odpowiednio kontrastowały z tłem. Te same oznaczniki będą mogły być stosowane w warunkach zimowych i letnich. Zmiana wynika z potrzeby doprecyzowania obecnie obowiązujących przepisów. Dotychczasowy pkt 7 został uchylony, ponieważ w przypadku, gdy lotnisko jest użytkowane w nocy, stosowane jest oświetlenie drogi startowej. Nie ma zatem konieczności stosowania oznaczników odblaskowych. W § 25 poprawiono przepis ust. 7 w związku ze zmianami w § 12 i § 23.

W § 27 poprawiono przepisy w ust. 1, 2 i 3 (§ 1 pkt 13 rozporządzenia zmieniającego) w związku ze zmianami w § 12 i § 23.

§ 28 ust. 1 (§ 1 pkt 14 rozporządzenia zmieniającego) został uszczegółowiony w zakresie wymagań dotyczących podświetlenia wskaźnika kierunku wiatru. Jest to niezbędne dla bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych w nocy.

Dodaje się § 31a (§ 1 pkt 15 rozporządzenia zmieniającego), który wskazuje wymagania dotyczące zgłaszania danych lotniczych dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 32 pkt 3 i 4 (§ 1 pkt 16 rozporządzenia zmieniającego) dokonano korekty ze względu ze względu na zmianę numeracji przepisów w  Załączniku 14 tom II. Ponadto uchyla się pkt 6 ponieważ nie ma potrzeby wskazywania określonego w tym przepisie dodatku. Obowiązek jego stosowania wynika z treści rozdziałów Załącznika 14 tom II.

Przepisy § 33–36 zostały uchylone (§ 1 pkt 17 rozporządzenia zmieniającego) – przedmiotowe wymagania uwzględnione są już w przepisach Załącznika 14 tom II, które uwzględniono w
§ 32 rozporządzenia. Analogiczną przyczyną było uchylenie załącznika nr 4 do rozporządzenia (§ 1 pkt 19 rozporządzenia zmieniającego).

W związku ze zmianą przepisów w § 12 i § 23 załącznik nr 2 do rozporządzenia otrzymał nowy tytuł „Kształt i wymiary oznaczników krawędzi drogi startowej i oznaczników płaskich” i  został odpowiednio poprawiony (§ 1 pkt 18 rozporządzenia zmieniającego).

Do spraw wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia takich jak: wpisanie lotniska do rejestru lotnisk, wydanie zezwolenia, o którym mowa w art. 61 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze oraz do kontroli sprawdzającej rozpoczętej i niezakończonej przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, przewidziano stosowanie przepisów dotychczasowych.

W przepisach przejściowych przewidziano dłuższe terminy na wdrożenie niektórych nowych wymagań, ze względu na ich złożoność i konieczność zapewnienia zarządzającym lotniskami wystarczającego czasu na ich wdrożenie, lub terminy wejścia w życie ustalone przez ICAO.

1) Nowe wymagania dotyczące:

1. lotnisk dla śmigłowców znajdujących się na lotniskach dla samolotów (§ 3 ust. 2 pkt 2 i § 13 ust. 4 rozporządzenia),
2. położenia i wymiarów drogi startowej oraz instalowania oznaczników drogi startowej (§ 12 i § 23 rozporządzenia),
3. podświetlenia wskaźnika kierunku wiatru (§ 6 ust. 1 i § 28 ust. 1 rozporządzenia),

powinny być wdrożone w ciągu 6 miesięcy od dnia ogłoszenia rozporządzenia.

2) Wymagania wprowadzone zmianą nr 15 do Załącznika 14 w zakresie rozdziału 5 pkt: 5.3.20.1, 5.3.29.3, 5.3.29.9, 5.4.1.3 i 5.4.1.6 powinny być wdrożone w ciągu 12 miesięcy od dnia ogłoszenia rozporządzenia w celu umożliwienia zarządzającym lotniskami ich skuteczne wdrożenie.

3) Zgodnie z ustaleniami ICAO (Załącznik 14 tom I, podrozdział „Zmiany”) wymagania wprowadzone zmianą nr 15, dotyczące nowego sposobu określania nośności nawierzchni sztucznej drogi startowej *ACR/PCR (Aircraft classification rating / Pavement classification rating), o których mowa* w rozdziale 2 pkt 2.6a Załącznika 14 tom I, mają być stosowane od dnia 28 listopada 2024 r. Zastąpią wówczas metodę *ACN/PCN (Aircraft classification number/Pavement classification number)* określoną w rozdziale 2 pkt 2.6 Załącznika 14 tom I.

 W związku z tym, że wymagania dotyczące GRF powinny zostać wdrożone jak najszybciej zaproponowano wejście w życie projektu po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

## V. Przewidywane skutki finansowe i prawne wejścia w życie rozporządzenia

Wejście w życie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie wydane na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy − Prawo lotnicze nie powoduje dodatkowych obciążeń finansowych dla zarządzających lotniskami ani dla innych podmiotów.

Rozwiązania zawarte w projekcie rozporządzenia nie będą miały wpływu na działalność mikroprzedsiębiorców, małych i średnich przedsiębiorców.

Nie ma możliwości osiągnięcia celu za pomocą innych środków niż zmiana rozporządzenia.

## VI. 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

Projekt rozporządzenia nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej, w tym Europejskiemu Bankowi Centralnemu, w celu uzyskania opinii, dokonania konsultacji albo uzgodnienia.

## VII. Udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej

Zgodnie z **§** 52 uchwały nr 190 Rady Ministrów z dnia 29 października 2013 r. – Regulaminu pracy Rady Ministrów (M.P. z 2022 r. poz. 348) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

## VIII. Ocena organu wnioskującego, 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 oraz z 2004 r. poz. 597), zatem nie podlega ono notyfikacji.

## IX. Oświadczenie organu wnioskującego co do zgodności projektu z prawem Unii Europejskiej

Projekt rozporządzenia jest zgodny z prawem Unii Europejskiej.

Lotniska użytku wyłącznego nie podlegają przepisom art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.).

1. ) *Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach.* [↑](#footnote-ref-1)