Uzasadnienie

## I. Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Nowelizacja rozporządzeniaMinistra Infrastruktury z dnia 10 października 2019 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej, oraz lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 2154), zwanego dalej „obowiązującym rozporządzeniem”, jest niezbędna przede wszystkim ze względu na konieczność wdrożenia do krajowego systemu prawnego najnowszych zamian 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.), zwanego dalej „Załącznikiem 14 Tom I (lub Tom II)”.

Niniejszy projekt ma na celu:

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

2) wprowadzenie zmian w przepisach mających na celu usunięcie sześciu niezgodności (8.147, 8.251, 8.252, 8.253, 8.255, 8.259) z Planu działań naprawczych (CAP[[1]](#footnote-1))) po audycie w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w 2018 r., przeprowadzonym przez ICAO w ramach Globalnego Programu Kontroli Nadzoru Nad Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym (USOAP[[2]](#footnote-2))) opartego na ciągłym monitorowaniu (CMA[[3]](#footnote-3))), w zakresie lotnisk i pomocy naziemnych (AGA[[4]](#footnote-4)));

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

* Zmiany do Załącznika 14 Tom 1 dotyczą niżej wymienionych kwestii.

1) **Zmiana 13B** została wprowadzona pismem ICAO State Letter nr AN 4/1.2.26-16/19 z dnia 5 lutego 2016 r. Zmiana ta wprowadza 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 ta jest szczególnie ważna, gdyż dotyczy nie tyko lotnisk i AIS, ale także służb ruchu lotniczego (ATS), operatorów statków powietrznych i pilotów. Zmiany w tym zakresie zostały wprowadzone jednocześnie do kilku załączników do Konwencji Chicagowskiej (3, 6, 8, 14 i 15) i miały wejść w życie na całym świecie jednoczenie w dniu 5 listopada 2020 r.

W związku z problemami branży lotniczej spowodowanymi pandemią COVID-19, ICAO przedłużyła termin wdrożenia powyższych wymagań o rok, tj. do dnia 4 listopada 2021 r., przez wprowadzenie zmiany nr 16 do Załącznika 14 z 2020 r. Podobnie Komisja Europejska, która ma obowiązek wdrożenia wymagań GRF w kilku rozporządzeniach, w tym rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1, z późn. zm.) dla lotnisk certyfikowanych, zdecydowała się o przesunięciu terminu ich wejścia w życie na 12 sierpnia 2021 r. W UE przyjęto termin o 3 miesiące wcześniejszy, ze względu na prośbę krajów skandynawskich motywowaną wcześniej rozpoczynającym się sezonem zimowym. Dlatego w niniejszym projekcie proponuje się, aby wymagania GRF dla lotnisk podlegających wymaganiom krajowym, w tym lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej, weszły w życie w tym samym terminie, co dla lotnisk podlegających certyfikacji zgodnie z przepisami UE, czyli 12 sierpnia 2021 r. z zachowaniem *vacatio legis* w tym zakresie do 4 listopada 2021 r. Umożliwi to zarządzającym lotniskami skuteczne wdrożenie ww. przepisów.

2) **Zmiana 15** została wprowadzona pismem ICAO State Letter nr AN 4/1.2.28-20/35 z dnia 3 kwietnia 2020 r. Wprowadza 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.

3) **Zmiana 16** wprowadzona w 2020 r. ma charakter porządkowy i zmienia tylko termin 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.
* Wprowadzone w niniejszym projekcie zmiany mające na celu realizację Planu działań naprawczych (CAP) po audycie ICAO USOAP w 2018 r. dotyczą obowiązków państwa w zakresie:

1) zapewnienia, że zarządzający lotniskiem posiada procedury określania i dostarczania istotnych informacji o tym, że droga startowa lub jej część może być śliska, gdy jest mokra, w tym minimalnego poziomu tarcia, ustalonego przez państwo lub określanego za pomocą innych metod (8.147);

2) zapewnienia, że na wszystkich lotniskach, zarządzający opracowali i wdrożyli program utrzymania lotniska w celu zapewnienia bezpieczeństwa, efektywności i regularności operacji lotniczych (8.251);

3) wydania przepisów dotyczących utrzymania lotniska (8.252);

4) zapewnienia, że opracowany przez operatorów lotnisk program utrzymania lotniska zawiera środki ostrożności dotyczące nawierzchni sztucznej drogi startowej, dróg kołowania i płyt postojowych oraz poboczy dróg kołowania w zakresie nierówności nawierzchni oraz drobnych kawałków, zanieczyszczeń i resztek ciał obcych mogących znaleźć się na tych powierzchniach (8.253);

5) wydania przepisów dotyczących pomiaru charakterystyk tarcia nawierzchni drogi startowej, w tym definicji minimalnego poziomu utrzymania (współczynnika tarcia) (8.255);

6) zapewnienia, że operatorzy lotnisk określają cele dotyczące poziomu utrzymania sprawności technicznej dla pomocy wzrokowych, jako część posiadanego programu prewencyjnej konserwacji i utrzymania sprawności technicznej (8.259).

Projektowana zmiana obowiązującego rozporządzenia, wydanego na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784 i 847), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, powinna wejść w życie łącznie z nowelizacją rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie wydane na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze dotyczącego lotnisk o ograniczonej certyfikacji oraz nowelizacją rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie wydane na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy – Prawo lotnicze dotyczącego lotnisk użytku wyłącznego. 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, w tym GRF, dlatego zmienione przepisy powinny zostać opublikowane i wejść w życie w tym samym terminie.

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

Zgodnie z upoważnieniem ustawowym określonym w art. 59a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze obowiązujące rozporządzenie wdraża do krajowego systemu prawnego większość wymagań technicznych i eksploatacyjnych Załącznika 14 Tom I, potrzebnych do projektowania i utrzymania lotniska oraz zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych dla lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej. Pozostałe wymagania Załącznika 14 dla tych lotnisk zostały wdrożone w przepisach wydanych na podstawie m.in. art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

Wymagania Załącznika 14 podlegają okresowym zmianom w celu poprawy bezpieczeństwa operacji lotniczych przez stosowanie najnowszych osiągnięć technicznych dotyczących urządzeń, systemów i wyposażenia lotniska oraz doświadczeń w zakresie utrzymania i zarządzania lotniskiem w tym systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Obowiązujące rozporządzenie wdraża większość wymagań Załącznika 14 Tom I dla lotnisk posiadających zwolnienie od stosowania przepisów UE, w tym wymagania Rozdziału 2 „Dane dotyczące lotniska”. Nowe wymagania GRF wprowadzone zmianą 13B do Załącznika 14 zmieniają głównie podrozdział 2.9 „*Warunki panujące w polu ruchu naziemnego oraz status operacyjny urządzeń z nim związanych”.* Dlatego w projektowanym rozporządzeniu uzasadnione jest wdrożenie GRF oraz uszczegółowienie wymagań określonych w pkt 2.9.2 Załącznika 14 w zakresie wzorów formularzy oraz warunków wydawania i sposobu sporządzania depesz NOTAM i SNOWTAM.

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

Obowiązujące rozporządzenie wdraża Załącznik 14 Tom I w wersji ogłoszonej w załączniku do obwieszczenia nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 41) (w brzmieniu z dnia 2 lipca 2021 r.) oraz Tom II w wersji ogłoszonej w załączniku do obwieszczenia nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 42) (w brzmieniu z dnia 2 lipca 2021 r.).

Projekt przewiduje nowelizację obowiązującego rozporządzenia 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, do której odnosi się projektowane rozporządzenie.

## IV. Zakres regulacji

Projekt wprowadza niżej opisane zmiany obowiązującego rozporządzenia.

Zmiany w **§ 2** (§ 1 pkt 1 rozporządzenia zmieniającego) dotyczą wprowadzenia nowych określeń: wskaźnik klasyfikacji statku powietrznego *(ACR)*, wskaźnik klasyfikacji nawierzchni *(PCR*) związanych ze zmianą 15 do Załącznika 14 Tom I, zmian publikatora Załącznika 14 Tom I i II w Dzienniku Urzędowym ULC oraz dodania terminu SNOWTAM, który jest potrzebny do wdrożenia GRF.

Zmiany w **§ 4** pkt 2 (§ 1 pkt 2 lit. a rozporządzenia zmieniającego) mają na celu wdrożenie nowych wymagań dotyczących GRF.

Zmiana w **§ 4** pkt 8 (§ 1 pkt 2 lit. b rozporządzenia zmieniającego) polega na wyłączeniu pkt 10.2.5 Załącznika 14 (kryteria urządzeń do pomiaru tarcia), bo został wprowadzony bezpośrednio w § 6 ust. 2 rozporządzenia oraz pkt 10.5.13, który jest wdrożony w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze (rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz. U. z 2016 r. poz. 91)).

W § 4 (§ 1 pkt 2 lit. c rozporządzenia zmieniającego) uchyla się również pkt 9−12, gdyż w ocenie projektodawcy nie ma potrzeby wskazywania w rozporządzeniu, które dodatki i sekcje w załącznikach A i B do Załącznika 14-go ICAO obowiązują. Wynika to z treści punktów w rozdziałach 1−10 Załącznika 14, w których są one przywołane. Takie samo stanowisko prezentuje ICAO, które nie zamieszcza dodatków i załączników w listach kontrolnych (PQs) do audytu USOAP CMA, a także nie wymaga zgłaszania różnic w tym zakresie w systemie zgłaszania on-line EFOD *(Electronic Filling of Differences)*.

Zmiana w § 5 ust. 1 (§ 1 pkt 3 rozporządzenia zmieniającego) ma na celu wdrożenie wymagań zmiany 15 do Załącznika 14 dotyczącej nowego sposobu określania nośności nawierzchni sztucznej drogi startowej (ACR/PCR zamiast ANC/PCN).

Dodaje się § 5a (§ 1 pkt 4 rozporządzenia zmieniającego) zawierający przepisy o kluczowym znaczeniu dla wdrożenia GRF na lotniskach. Podobny przepis jest w pkt. AIS.TR.330 lit f rozporządzenia (UE) 2020/469[[5]](#footnote-5) zmieniającego wymagania dla ANS, ale nie wskazuje, kogo dotyczy. Dlatego w zmienionym rozporządzeniu (UE) 139/2014 wprowadzono podobny przepis (ADR.OPS.A.057 lit. d pkt 4), gdzie wskazany jest operator lotniska. Aby skutecznie wdrożyć wymagania GRF na lotniskach, w niniejszym rozporządzeniu (oraz rozporządzeniach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 i 7 ustawy – Prawo lotnicze) należy analogicznie dodać to wymaganie, dla poszczególnych rodzajów lotnisk podlegających przepisom krajowym. Zagadnienia dotyczące oceny stanu pola ruchu naziemnego oraz przekazywania informacji w tym zakresie mają duży wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych na lotnisku i stanowią zasadniczy warunek bezpiecznej eksploatacji lotniska.

Zmiana w § 6 (§ 1 pkt 5 rozporządzenia zmieniającego) dotyczy pomiarów współczynnika tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej, które zgodnie z nowymi wymaganiami GRF nie muszą już być wykonywane dla potrzeb SNOWTAM, a tylko potrzeb utrzymania nawierzchni, zwłaszcza po remoncie lub wymianie nawierzchni drogi startowej. W uzupełnieniu do tych wymagań, w miejsce dotychczasowego załącznika wprowadzono dwa nowe załączniki określające odpowiednio: minimalny współczynnik tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej oraz kryteria działania urządzeń do pomiaru współczynnika tarcia tych nawierzchni. Załączniki te zostały opracowane na podstawie: Podręcznika Służb Portu Lotniczego ICAO DOC 9137, Część 2 „Stan nawierzchni lotniskowych” (pkt 5.2), oraz wydanej przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zmiany 5 do wydania 1-go „Akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań i  materiałów zawierających wytyczne do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 (AMC/GM do wymagań władz, organizacji i wymagań operacyjnych dla lotnisk)” wprowadzonej Decyzją Dyrektora Wykonawczego EASA ED 2021/003/R (pkt AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(3)).

Powyższe zmiany wymagań stanowią jednocześnie realizację działań naprawczych w zakresie usunięcia niezgodności 8.147, 8.251, 8.252, 8.253, 8.255 i 8.259 po audycie ICAO USOAP.

Zmieniono § 10 (§ 1 pkt 6 rozporządzenia zmieniającego), przez wskazanie, że przepisy Załącznika 14 Tom I dotyczące zasilania awaryjnego stosuje się dla świateł przeszkodowych zlokalizowanych w pasie drogi startowej.

Zmiana w § 13 (§ 1 pkt 7 rozporządzenia zmieniającego) ma charakter techniczny i wynika ze zmiany numeracji punktów po zmianie nr 9 do Załącznika 14 tom II.

Dodany załącznik nr 2 do rozporządzenia zawiera wykaz urządzeń do pomiaru współczynnika tarcia nawierzchni wraz z  określonymi dla tych urządzeń minimalnymi wartościami współczynnika tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej. Wymagania te zostały opracowane w oparciu o analogiczne przepisy ustanowione dla lotnisk podlegających certyfikacji zgodnie z wymaganiami UE w „Akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań (AMC) oraz materiałach zawierających wytyczne (GM) w zakresie wymagań dla władz, organizacji i funkcjonowania lotnisk” - AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(3) (zmiana 5 wprowadzona decyzją Dyrektora Wykonawczego EASA nr ED 2021/003/R z dnia 4 marca 2021).

Dodany załącznik nr 3 do rozporządzenia zawiera kryteria działania urządzeń do pomiaru współczynnika tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej, wyposażonych w układ samozraszający. Kryteria te zostały opracowane na podstawie wytycznych ICAO zawartych w Podręczniku służb portu lotniczego, Część 2 „Stan nawierzchni lotniskowych” rozdział 5 pkt 5.2.

Załączniki nr 2 i 3 zostały dodane do rozporządzenia ze względu na konieczność wdrożenie do prawa krajowego norm z rozdziału 10 Załącznika 14 ICAO tom I, które mówią, że to Państwo ma określić minimalne współczynniki tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej (pkt 10.2.3) oraz kryteria działania urządzenia pomiarowego wyposażonego w układ samozraszający (pkt 10.2.5).

Zgodnie z § 4 rozporządzenia zmieniającego wejdzie ono w życie z dniem 4 listopada 2021 r., z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit. a i § 1 pkt 2 lit. a w zakresie pkt 2.6a w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” Załącznika 14 tom I, o którym mowa w § 3, które wejdą w życie z dniem 28 listopada 2024 r.

Zróżnicowanie terminów wejścia w życie rozporządzenia ma celu zapewnienie wystarczającego czasu na wdrożenie niektórych nowych wymagań, ze względu na ich złożoność lub termin wdrożenia przewidziany przez ICAO, która w związku z problemami branży lotniczej spowodowanymi pandemią COVID-19 ICAO dopuściła możliwość wdrożenia określonych wymagań do dnia 4 listopada 2021 r.

1) 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 oraz wymagania pkt 8.1.10 lit. b w rozdziale 8 Załącznika 14 tom I dotyczące rezerwowego źródła zasilania świateł na przeszkodach lotniczych powinny mieć wydłużony termin wdrożenia do 12 miesięcy od dnia ogłoszenia rozporządzenia (§ 3 rozporządzenia zmieniającego).

2) Wymagania wprowadzone zmianą nr 15 do Załącznika 14 tom I, dotyczące nowego sposobu określania nośności nawierzchni sztucznej drogi startowej *ACR/PCR (Aircraft classification rating / Pavement classification rating)* w rozdziale 2 pkt 2.6a, zgodnie założeniami ICAO mają być stosowane od dnia 28 listopada 2024 r. i zastąpią dotychczas stosowaną metodę ACN/PCN *Aircraft classification number/Pavement classification number)* określoną w rozdziale 2 pkt 2.6. (§ 4 rozporządzenia zmieniającego).

V. 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.

## VI. 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 2016 r. poz.1006, z późn. zm.) projekt rozporządzenia zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji w serwisie Rządowy Proces Legislacyjny z chwilą przekazania do uzgodnień międzyresortowych i konsultacji publicznych.

## VII. 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, z późn. zm.), zatem nie podlega ono notyfikacji.

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

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej

Lotniska, którym przyznano zwolnienie od stosowania przepisów UE, o których mowa w art. 2 ust. 7 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 22.8.2018 s.1) zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139/UE”, nie podlegają wymaganiom unijnym. Lotniska dla śmigłowców, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE, będące przedmiotem regulacji obowiązującego rozporządzenia także nie podlegają wymaganiom UE, gdyż Komisja Europejska dotychczas nie opracowała wymagań dla śmigłowców, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. e rozporządzenia nr 2018/1139/UE.

1. ) *Corrective Action Plan* [↑](#footnote-ref-1)
2. ) *Universal Safety Oversight Audit Programme* [↑](#footnote-ref-2)
3. ) *Continuous Monitoring Approach* [↑](#footnote-ref-3)
4. ) *Aerodromes and Ground Aids* [↑](#footnote-ref-4)
5. ) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2020/469 z dnia 14 lutego 2020 r. zmieniające rozporządzenie (UE) nr 923/2012, rozporządzenie (UE) nr 139/2014 i rozporządzenie (UE) 2017/373 w odniesieniu do wymogów dotyczących zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej, projektowania struktur przestrzeni powietrznej i jakości danych, bezpieczeństwa drogi startowej oraz uchylające rozporządzenie nr 73/2010 (Dz. Urz. UE L 104 z 3.4.2020, str. 1). [↑](#footnote-ref-5)