# Uzasadnienie

## I. Wyjaśnienie potrzeby i celu nowelizowania rozporządzenia

Nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 października 2019 r.w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji(Dz. U. poz. 2156) wynika przede wszystkim z konieczności 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.), 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, 15 i 16 do Załącznika 14 Tom I, oraz zmiany nr 9 do Tomu II;

2) wprowadzenie zmian w przepisach mających na celu usunięcie kilku niezgodności (8.147, 8.251, 8.252, 8.253, 8.255, 8.259) z Planu działań naprawczych (CAP[[1]](#footnote-2))) 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-3))) opartego na ciągłym monitorowaniu (CMA[[3]](#footnote-4))), w zakresie lotnisk i pomocy naziemnych (AGA[[4]](#footnote-5)));

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

Zmiany do Załącznika 14 Tom I 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. 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.

2) **Zmiana 15** została wprowadzona pismem ICAO State Letter nr AN 4/1.2.28-20/35 z dnia 3 kwietnia 2020 r. Ustanawia 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 dotyczy tylko przesunięcia terminu wdrożenia GRF z dnia 5 listopada 2020 r. na 4 listopada 2021 r.

1. **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 projektowania i eksploatacji lotnisk dla śmigłowców, w tym m.in.: 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.
2. Wprowadzone w projekcie zmiany mające na celu realizację Planu działań naprawczych (CAP) po audycie ICAO USOAP w 2018 r. dotyczą obowiązków państwa w zakresie:

a) 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);

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

c) wydania przepisów dotyczących utrzymania lotniska (8.252);

d) 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);

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

f) 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 rozporządzenia wydanego na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.), 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. 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, ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i wdrażają ten sam zakres nowych wymagań dla lotnisk.

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

Zgodnie z upoważnieniem ustawowym z art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze rozporządzenie MI wdraża do krajowego systemu prawnego większość wymagań technicznych i eksploatacyjnych Załącznika 14 Tom I i II, potrzebnych do projektowania i eksploatacji lotniska oraz zapewnienia bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych dla tzw. lotnisk o ograniczonej certyfikacji. Pozostałe wymagania Załącznika 14 dla tych lotnisk zostały wdrożone w przepisach wydanych na podstawie art. 83 ust. 1, art. 85 i art. 92 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze.

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

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

Obowiązujące rozporządzenie MI w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, wdraża wymagania Załącznika 14 Tom I w wersji ogłoszonej w załączniku do obwieszczenia nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 r. (Dz. Urz. ULC poz. 41) oraz Tom II w wersji ogłoszonej w załączniku do obwieszczenia nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia z dnia 2 lipca 2021 r. (Dz. Urz. ULC poz. 42).

Projekt nowelizuje powyższe rozporządzenie w zakresie nowych wymagań ICAO wprowadzonych zmianą nr 13B, 15 i 16 do Tomu I oraz zamianą nr 9 do Tomu II aktualnej wersji Załącznika 14 ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym ULC.

## IV. Zakres regulacji

Projekt przewiduje następujące zmiany w obowiązującym rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze:

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, usunięcia definicji strefy podejścia końcowego i startu (FATO), strefy przyziemienia i wznoszenia (TLOF), strefy FATO typu „droga startowa” oraz długości deklarowanych lotniska dla śmigłowców, gdyż nie występują już w treści rozporządzenia, oraz zmian publikatora Załącznika 14 Tom I i II w Dzienniku Urzędowym ULC.

W § 3 (§ 1 pkt 2 rozporządzenia zmieniającego) dodano wyraz „Państwa” w celu uszczegółowienia przepisów Załącznika 14, w których to określenie występuje i rozstrzygnięcia, że zadania państwa w nich wskazane realizuje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Zmiana w § 4 ust. 1 we wprowadzeniu do wyliczenia (§ 1 pkt 3 lit. a tiret pierwsze rozporządzenia zmieniającego) ma na celu objęcie zastrzeżeniem nowego przepisu w § 4 a.

Zmiana w § 4 ust. 1 pkt 1 (§ 1 pkt 3 lit. a tiret drugie rozporządzenia zmieniającego) dotyczy wyłączenia wymagań Załącznika 14 dotyczących planu generalnego lotniska, które są uregulowane w ustawie – Prawo lotnicze i nie dotyczą lotnisk o ograniczonej certyfikacji.

Zmiany w § 4 ust. 1 pkt 2 i 7 (§ 1 pkt 3 lit. a tiret drugie i piąte rozporządzenia zmieniającego) mają na celu wdrożenie nowych wymagań dotyczących GRF oraz opracowania programu utrzymania lotniska i jednocześnie stanowią realizację Planu działań naprawczych (CAP) po audycie ICAO USOAP CMA AGA[[5]](#footnote-6)) w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego 2018 r, w zakresie usunięcia 6 niezgodności (PQs: 8.147, 8.251, 8.252, 8.253, 8.255, 8.259).

Zmiany w § 4 ust. 1 pkt 3, 4, 6 i 6a (§ 1 pkt 3 lit. a tiret drugie,trzecie i czwarte rozporządzenia zmieniającego) mają na celu uaktualnienie wykazu norm i zalecanych metod postępowania Załącznika 14 Tom I, które są stosowane na lotniskach oraz tych, które są całkowicie wyłączone ze stosowania, uwzględniając ostatnie zmiany do Załącznika 14.

W **§** 4 ust. 1 uchyla się pkt 8–11 (§ 1 pkt 3 lit a tiret szóste rozporządzenia zmieniającego), ponieważ nie ma potrzeby wskazywania, które dodatki i sekcje obowiązują w załącznikach A i B do Załącznika 14. Wynika to bowiem 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 on-line zgłaszania różnic EFOD *(Electronic Filling of Differences)*.

W § 4 ust. 2 dodano pkt 2 (§ 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia zmieniającego) celem uszczegółowienia wymagań dla obszarów bez nawierzchni sztucznej znajdujących się na lotniskach dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej oraz dla obszarów przeznaczonych wyłącznie do wykonywania operacji lotniczych przez śmigłowce.

Zmiana w § 4 ust. 3 (§ 1 pkt 3 lit. b rozporządzenia zmieniającego) ma na celu wdrożenie wymagań zmiany 15 do Załącznika 14, dotyczącej nowego sposobu określania nośności nawierzchni sztucznej drogi startowej.

W § 4 uchyla się ust. 4 (§ 1 pkt 3 lit. c rozporządzenia zmieniającego) ponieważ punkty 2.6.1 i 2.6.2 Załącznika 14, do których się odnosi, nie mają już zastosowania. Wyniki badania nośności nawierzchni sztucznych pola ruchu naziemnego obecnie są podawane w teczce rejestracyjnej lotniska, instrukcji operacyjnej lotniska (INOP) i publikowane w AIP zgodnie z art. 66 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze.

Dodano przepis w § 4a (§ 1 pkt 4 rozporządzenia zmieniającego) ze względu na konieczność wdrożenia do prawa krajowego norm z rozdziału 10 Załącznika 14 Tom I, zgodnie z którymi 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). Wymagania te zostały szczegółowo określone w dodanych do rozporządzenia Załącznikach nr 1 i 1a.

Zmiana w § 5 pkt 3 (§ 1 pkt 5 rozporządzenia zmieniającego) ma na celu uaktualnienie wymagań Załącznika 14, które mają zastosowanie do lotniska dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej posiadającego drogę kołowania o nawierzchni sztucznej.

Natomiast w § 6 (§ 1 pkt 6 rozporządzenia zmieniającego) uaktualniono listę wymagań, które mają zastosowanie tylko do lotnisk dla samolotów z drogą startową o nawierzchni sztucznej, na których wykonuje się loty handlowe.

W § 7 przepis ust. 1 (§ 1 pkt 7 lit a rozporządzenia zmieniającego) został uszczegółowiony w zakresie wymagań dotyczących podświetlenia wskaźnika kierunku wiatru, które ma kluczowe znaczenie dla operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku w nocy.

Zmiany § 7 ust. 2 pkt 2, ust. 3 pkt 2 i ust. 4 pkt 2 (§ 1 pkt 7 lit. b-d rozporządzenia zmieniającego) mają na celu ujednolicenie wymagań z pkt 5.3.9.9 Załącznika 14 Tom I, w którym jest mowa o światłości 25 zamiast 35 kandeli.

W § 7 ust. 8 (§ 1 pkt 7 lit. f rozporządzenia zmieniającego) uaktualniono odesłania do załączników. Ust. 9 przepis został poprawiony w związku ze zmianami w § 13 i § 24.

W § 8 dodano ust. 4 (§ 1 pkt 8 rozporządzenia zmieniającego) określający warunek, kiedy nie musi być zapewniane rezerwowe źródło zasilania wzrokowych pomocy nawigacyjnych na lotnisku z drogą startową nieprzyrządową.

Przepisy w § 13 (§ 1 pkt 9 rozporządzenia zmieniającego) poprawiono w związku ze zmianami w § 24. Do tej pory określały one wymagania dotyczące lokalizacji pola wzlotów, a obecnie określają wymagania dla drogi startowej. Zmiana 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.

Uchyla się § 14 (§1 pkt 10 rozporządzenia zmieniającego), który dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej nakazywał określać tylko cyfrę kodu referencyjnego lotniska. Obecnie kod referencyjny lotniska należy określać przy pomocy cyfry i litery kodu, zgodnie z pkt 1.6 Załącznika 14.

W § 15 (§ 1 pkt 11 rozporządzenia zmieniającego) uszczegółowiono przepis ust. 3 dotyczący płyt postojowych o nawierzchni sztucznej. Dodano ust. 4, który wskazuje wymagania dotyczące znaków pionowych instalowanych na lotniskach dla samolotów posiadających drogę startową, drogę kołowania i płytę postojową o nawierzchni naturalnej. Dodano ust. 5 celem uszczegółowienia wymagań dla lotnisk dla śmigłowców, znajdujących się na lotniskach dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 19 (§ 1 pkt 12 rozporządzenia zmieniającego) uchyla się ust. 2 i 3 dotyczące „pola wzlotów” ze względu na zmianę w § 13 i § 24.

W § 20 (§ 1 pkt 13 rozporządzenia zmieniającego) uchyla się ust. 3 i 4 dotyczące niwelety drogi startowej, ze względu na to że były zbyt restrykcyjne i w praktyce trudne do wyegzekwowania.

W § 22 w ust. 4 (§ 1 pkt 14 rozporządzenia zmieniającego) doprecyzowano przepis ust. 4 Pojęcie „poza zabezpieczeniem pola wzlotów” zastąpiono pojęciem „poza polem wzlotów”. W tym przepisie chodzi o odprowadzenie wody z obszaru pola wzlotów na zewnątrz.

W § 24 (§ 1 pkt 15 rozporządzenia zmieniającego) ze względu na zmianę w § 13, „oznaczniki granicy pola wzlotów” zastąpiono określeniem „oznaczniki krawędzi dróg startowych”. Celem zmiany jest m.in. ujednolicenie nazewnictwa zgodnie z Załącznikiem 14 Tom I pkt 5.5.2. Zmiana sposobu oznakowania ma na celu poprawę bezpieczeństwa. Przy braku wyznaczonej drogi startowej na polu wzlotów samolot może przyziemić lub wystartować w miejscu do tego nieprzystosowanym. Natomiast 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. Projektowane przepisy eliminują to zagrożenie.

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

W § 25 ust. 1 (§ 1 pkt 16 lit. a rozporządzenia zmieniającego) zostaje zmieniony ze względu na zmianę w § 13 (oznaczniki granicy pola wzlotów zastępuje się oznacznikami krawędzi drogi startowej).

W § 25 (§ 1 pkt 16 lit. b rozporządzenia zmieniającego) uzupełniono przepis w ust. 3 pkt 4 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 § 25 (§ 1 pkt 16 lit. c rozporządzenia zmieniającego) dodano ust. 6 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 § 26 ust. 5 (§ 1 pkt 17 lit. a 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. Pkt 7 został usunięty, ponieważ w przypadku, gdy lotnisko jest użytkowane w nocy, stosowane jest oświetlenie drogi startowej. Nie ma zatem konieczności stosowania oznaczników odblaskowych.

W § 26 ust. 7 (§ 1 pkt 17 lit. b rozporządzenia zmieniającego) zostaje zmieniony ze względu na zmianę w § 13 (oznaczniki granicy pola wzlotów zastępuje się oznacznikami krawędzi drogi startowej).

W § 28 (§ 1 pkt 18 rozporządzenia zmieniającego) dokonano kilku poprawek ze względu na zmianę w § 13 (pojęcie „pole wzlotów” zastępowane jest przez pojęcie „droga startowa”).

W § 29 ust. 1 (§ 1 pkt 19 rozporządzenia zmieniającego) uzupełniono przepis o „podświetlenie wskaźnika kierunku wiatru”, które ma kluczowe znaczenie dla operacji lotniczych wykonywanych na lotnisku w nocy.

Dodaje się § 30a (§ 1 pkt 20 rozporządzenia zmieniającego), który wskazuje wymagania Załącznika 14 Tom I rozdział 2 dotyczące zgłaszania danych lotniczych dla lotnisk dla samolotów z drogą startową bez nawierzchni sztucznej.

W § 32 pkt 3 i 4 (§ 1 pkt 21 rozporządzenia zmieniającego) dokonano korekty ze względu na zmianę numeracji przepisów w Załączniku 14 Tom II.

Uchylono § 33–36 (§ 1 pkt 22 rozporządzenia zmieniającego) i dotychczasowy załącznik nr 4 do rozporządzenia (§ 1 pkt 26 rozporządzenia zmieniającego), ponieważ wymagania w nich określone są wdrożone w § 32 w treści Załącznika 14 Tom II.

Dodano 2 załączniki (§ 1 pkt 24 rozporządzenia zmieniającego):

Załącznik nr 1 Minimalny współczynnik tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej

Załącznik nr 1a Kryteria dla urządzeń do ciągłego pomiaru współczynnika tarcia wyposażonych w układ samozraszający.

W związku z powyższym dla zachowania kolejności numeracji załączników dotychczasowy załącznik nr 1 do rozporządzenia zostanie oznaczony jako załącznik nr 1b do rozporządzenia (§ 1 pkt 23 rozporządzenia zmieniającego).

Dodany załącznik nr 1 do rozporządzenia zawiera wykaz urządzeń do ciągłego 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 1a do rozporządzenia zawiera kryteria działania dla urządzeń do ciągłego 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 1 i 1a zostały dodane do rozporządzenia ze względu na konieczność wdrożenia do prawa krajowego norm z rozdziału 10 Załącznika 14 Tom I, zgodnie z którymi 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).

Ponadto załącznik nr 2 do rozporządzenia, w związku ze zmianą przepisów w § 13 i § 24, uzyskał nowy tytuł „Kształt i wymiary oznaczników krawędzi drogi startowej i oznaczników płaskich” i został odpowiednio zmodyfikowany (§ 1 pkt 25 rozporządzenia zmieniającego).

Do postępowań o wydanie decyzji o ograniczonej certyfikacji, wydanie, zmianę, przedłużenie albo wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, dla którego została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, o którym mowa w art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze oraz kontroli lotnisk wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia przewidziano stosowanie przepisów dotychczasowych. Wprowadzone rozwiązanie ma na celu eliminację sytuacji, w których podczas kontroli na lotnisku objętym wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 59a ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze nastąpi zmiana części wymagań, wprowadzonych przedmiotowym rozporządzeniem zmieniającym, a inspektorzy ULC będą zmuszeni powtarzać czynności kontrolne w zakresie zmienionych wymagań. Rozwiązanie to zapewni większe poczucie pewności prawnej w odniesieniu do zarządzających lotniskami objętymi zakresem przedmiotowym zmienianego rozporządzenia.

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 (§ 4 ust. 2 pkt 2 i § 15 ust. 4 rozporządzenia),
2. położenia i wymiarów drogi startowej oraz instalowania oznaczników drogi startowej (§ 13 i § 24 rozporządzenia), oraz
3. podświetlenia wskaźnika kierunku (§ 7 ust. 1 i § 29 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, aby umożliwić zarządzającym lotniskami ich skuteczne wdrożenie.

3) Zarządzający lotniskiem wdroży wymagania dotyczące określania litery i cyfry kodu referencyjnego lotniska zgodnie z pkt 1.6 Załącznika 14 Tom I w terminie 24 miesięcy, od dnia ogłoszenia rozporządzenia (w związku z uchyleniem § 14 rozporządzenia).

4) 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. i zastąpią dotychczas stosowaną metodę ACN/PCN (*Aircraft classification number/Pavement classification number)* określoną w Rozdziale 2 pkt 2.6 Załącznika 14 Tom I. ICAO ustaliło późniejszy termin na wejście w życie tych wymagań, mając na uwadze czas potrzebny na wdrożenie ich na lotniskach w państwach należących do ICAO oraz konieczność wprowadzenia tych wymagań jednocześnie w tym samym terminie.

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

Wejście w życie rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie wydane na podstawie art. 59a ust. 6 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 organom i instytucjom 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. – Regulamin 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, z późn. zm.), 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 publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji 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 uchylające 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. ) *Corrective Action Plan.* [↑](#footnote-ref-2)
2. ) *Universal Safety Oversight Audit Programme.* [↑](#footnote-ref-3)
3. ) *Continuous Monitoring Approach.* [↑](#footnote-ref-4)
4. ) *Aerodromes and Ground Aids.* [↑](#footnote-ref-5)
5. ) *Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach.* [↑](#footnote-ref-6)