

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

z dnia ..... 2013 r.

**w sprawie warunków eksploatacji lotnisk**

Na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.<sup>2)</sup>) zarządza się, co następuje:

**Rozdział 1**

**Przepisy ogólne**

§ 1. Rozporządzenie określa warunki eksploatacji dla lotnisk:

- 1) użytku publicznego:
  - a) podlegających obowiązkowi certyfikacji zgodnie z art. 59a ust.1 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze,
  - b) dla których Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał decyzję o ograniczonej certyfikacji zgodnie z art. 59 a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 2) użytku wyłącznego, o których mowa w art. 54 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

§ 2. 1. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) AIP – (aeronautical information publication) – należy przez to rozumieć zbiór informacji lotniczych AIP-Polska;
- 2) AIS – (aeronautical information service) – należy przez to rozumieć służbę informacji lotniczej, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 132 ustawy;
- 3) ARP – (aerodrome reference point) – należy przez to rozumieć punkt odniesienia lotniska określający geograficzną lokalizację lotniska;
- 4) DOPL – należy przez to rozumieć służbę dyżurnego operacyjnego portu lotniczego;

---

1) Minister Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2011 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej (Dz. U. Nr 248, poz. 1494 oraz z 2012 r. poz. 1396).

2) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2012 r. poz. 951 i 1544 oraz z 2013 r. poz. 134 i 628.

- 5) ILS – (instrument landing system) – należy przez to rozumieć system lądowania według wskazań przyrządów;
- 6) INOPL – należy przez to rozumieć instrukcję operacyjną lotniska, o której mowa w art. 82 pkt 1 ustawy;
- 7) KRN – należy przez to rozumieć służbę koordynatora ruchu naziemnego (marshaller);
- 8) lotnisku certyfikowanym – należy przez to rozumieć lotnisko podlegające obowiązkowi certyfikacji, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 ustawy;
- 9) lotnisku kontrolowanym – należy przez to rozumieć lotnisko, na którym jest ustanowiony TWR;
- 11) lotnisku o ograniczonej certyfikacji – należy przez to rozumieć lotnisko dla którego Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał decyzję, o której mowa w art. 59a ust. 2 ustawy;
- 10) lotnisku użytku wyłącznego - należy przez to rozumieć lotnisko, o którym mowa w art. 54 ust 3 ustawy;
- 12) LVP – (low visibility procedures) – należy przez to rozumieć procedury stosowane na lotnisku w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podejść do lądowania: poniżej standardu w kategorii I, poza standardem kategorii II, w kategorii II i III oraz startów w warunkach ograniczonej widzialności (LVTO - low visibility take-off operation);
- 13) NOTAM – należy przez to rozumieć wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie , których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi;
- 14) operacjach lotniskowych – należy przez to rozumieć start albo lądowanie statku powietrznego, w których za początek operacji uważa się odpowiednio uruchomienie silnika albo silników, a za zakończenie wyłączenie silnika albo silników;
- 15) płycie postojowej – należy przez to rozumieć wyznaczoną powierzchnię na lotnisku lądowym, która przeznaczona jest do zatrzymywania i postoju statków powietrznych w celu przyjmowania pasażerów na pokład lub jego opuszczania, załadunku i wyładunku towarów lub poczty, tankowania paliwa, przeprowadzania czynności obsługowych i parkowania statków powietrznych;

- 16) polu manewrowym – należy przez to rozumieć część lotniska przeznaczoną do startu, lądowania i kołowania statków powietrznych, z wyłączeniem płyt postojowych;
  - 17) pomocach wzrokowych – należy przez to rozumieć wskaźniki i urządzenia sygnalizacyjne, oznakowanie poziome, światła, znaki pionowe, oznaczniki lub ich kombinację.
  - 18) PRN – należy przez to rozumieć pole ruchu naziemnego, czyli część lotniska przeznaczoną do startu, lądowania i kołowania statków powietrznych składającą się z pola manewrowego i płyt postojowych;
  - 19) służbach lotniskowych – należy przez to rozumieć:
    - a) DOPL,
    - b) KRN,
    - c) służbę utrzymania lotniska,
    - d) lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą;
  - 20) SMS – (safety management system) – należy przez to rozumieć system zarządzania bezpieczeństwem, oznaczający systemowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem, które uwzględnia niezbędną strukturę organizacyjną, podział zadań i odpowiedzialności, politykę bezpieczeństwa oraz procedury postępowania;
  - 21) SNOWTAM – należy przez to rozumieć NOTAM oddzielnej serii, zawiadamiający, przy użyciu specjalnego formularza o zaistnieniu lub usunięciu warunków niebezpiecznych w obrębie PRN, spowodowanych przez śnieg, lód lub topniejący śnieg lub związaną ze śniegiem stojącą wodę;
  - 22) stanowisku postojowym – należy przez to rozumieć miejsce na płycie postojowej wyznaczone do postoju lub parkowania statku powietrznego;
  - 23) TWR – (aerodrome control tower) – należy przez to rozumieć organ ustanowiony do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego;
  - 24) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.).
2. Ilekroć w rozdziałach 2 - 5 jest mowa o lotniskach bez bliższego określenia rozumie się przez to lotnisko, o którym mowa w tytule odpowiedniego rozdziału.

## Rozdział 2

### **Organizacja i zarządzanie lotniskiem certyfikowanym**

§ 3. 1. Zarządzający lotniskiem ustanawia przejrzystą strukturę organizacyjną i system zarządzania lotniskiem oraz określa wyraźny podział zadań i obowiązków kadry kierowniczej, komórek organizacyjnych oraz personelu lotniska.

2. W ramach SMS zarządzający lotniskiem opracowuje i zamieszcza w INOPL politykę bezpieczeństwa, która:

- 1) opisuje zakres odpowiedzialności kadry kierowniczej i personelu lotniska w zakresie bezpieczeństwa;
- 2) zawiera oświadczenie zarządzającego lotniskiem o zapewnieniu odpowiednich środków dla realizacji celów związanych z bezpieczeństwem;
- 3) zawiera zobowiązanie zarządzającego lotniskiem do ciągłego zwiększania stanu bezpieczeństwa na lotnisku.

3. Personel lotniska oraz personel podmiotów zewnętrznych prowadzących działalność na lotnisku, powinien posiadać wiedzę w zakresie polityki bezpieczeństwa oraz zadań i obowiązków realizowanych w ramach SMS, które ich dotyczą.

§ 4. 1. Zarządzający lotniskiem powołuje pełnomocnika do spraw systemu zarządzania bezpieczeństwem, zwanego dalej „pełnomocnikiem ds. SMS”.

2. Pełnomocnik ds. SMS na lotnisku:

- 1) opiniuje zmiany eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska, o których mowa w art. 61 ust. 2 ustawy, w zakresie ich wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniskowych;
- 2) opiniuje plan bezpieczeństwa prac, o którym mowa w § 41;
- 3) przeprowadza audyty i inspekcje bezpieczeństwa w służbach lotniskowych i komórkach organizacyjnych lotniska;
- 4) kieruje pracami komórki, o której mowa w § 5 ust. 2;
- 5) koordynuje prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego, o którym mowa w § 6;
- 6) kieruje pracami zespołu, o którym mowa w § 7;
- 7) przeprowadza identyfikację zagrożeń, o której mowa w § 9 ust. 1;
- 8) dokonuje analizy ryzyka, o której mowa w § 9 ust. 3;
- 9) odpowiada za organizację obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych na lotnisku;

10) tworzy i nadzoruje system dobrowolnego zgłaszania okoliczności mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych, o którym mowa w § 8;

11) odpowiada za nadzór nad szkoleniami, o których mowa w § 11.

3. Pełnomocnik ds. SMS podlega bezpośrednio zarządzającemu lotniskiem i nie może w strukturze jednostki zarządzającej lotniskiem sprawować innej funkcji kierowniczej, z zastrzeżeniem § 5 ust 2.

4. Pełnomocnik ds. SMS powinien posiadać:

- 1) co najmniej dwuletnie doświadczenie operacyjne w pracy na części lotniczej lotniska;
- 2) ukończone szkolenie z zakresu SMS obejmujące zagadnienia związane z:
  - a) identyfikacją zagrożeń,
  - b) analizą ryzyka,
  - c) badaniem zdarzeń lotniczych,
  - d) obiegiem informacji mających kluczowe znaczenie dla zarządzania bezpieczeństwem.

§ 5.1 Pełnomocnik ds. SMS powinien mieć zapewnione, przez zarządzającego lotniskiem, warunki umożliwiające wykonywanie obowiązków w PRN oraz dostęp do dokumentów związanych z bezpieczną eksploatacją lotniska.

2. Jeżeli jest to konieczne dla zapewnienia efektywności działań związanych z SMS zarządzający lotniskiem może powołać komórkę wewnętrzną kierowaną przez pełnomocnika ds. SMS.

§ 6.1. Zarządzający lotniskiem powołuje lokalny zespół do spraw bezpieczeństwa lotniskowego, o którym mowa w art. 68 ust. 2 pkt 11 ustawy, w skład którego wchodzi przedstawiciele służb lotniskowych, o których mowa w § 12 ust. 1 i podmiotów wykonujących zadania w części lotniczej lotniska, w tym przedstawiciele:

- 1) agentów obsługi naziemnej;
- 2) użytkowników lotniska;
- 3) służb ochrony lotniska;
- 4) służb ruchu lotniczego.

2. Lokalny zespół do spraw bezpieczeństwa lotniskowego spotyka się nie rzadziej niż raz na kwartał i zajmuje się:

- 1) wymianą informacji na temat okoliczności mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych;

- 2) uzgadnianiem, przygotowanej przez pełnomocnika ds. SMS, identyfikacji zagrożeń związanych z wystąpieniem okoliczności mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych;
- 3) uzgadnianiem przedłożonej przez pełnomocnika ds. SMS analizy ryzyka zidentyfikowanych zagrożeń;
- 4) formułowaniem zaleceń i terminu ich realizacji dla poszczególnych służb lotniskowych i jednostek organizacyjnych działających na operacyjnej części lotniska, wynikających z przeprowadzonej identyfikacji zagrożeń i analizy ryzyka;
- 5) weryfikacją wykonania wcześniejszych zaleceń;
- 6) analizą możliwości wystąpienia na lotnisku zdarzeń lotniczych mających miejsce na innych lotniskach, zakończonych propozycją działań zapobiegawczych.

3. W przypadku niezrealizowania zaleceń, o których mowa w ust. 2 pkt 4, pełnomocnik ds. SMS informuje o tym zarządzającego lotniskiem.

4. Ze spotkań lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego pełnomocnik ds. SMS sporządza sprawozdanie, które przedstawia zarządzającemu lotniskiem.

§ 7. 1. Zarządzający lotniskiem, w ramach SMS, powołuje zespół mający za zadanie wyjaśnianie przyczyn i okoliczności sytuacji zagrażających bezpieczeństwu operacji lotniskowych.

2. Pracom zespołu przewodniczy pełnomocnik ds. SMS, który ustala skład zespołu i zasady jego pracy w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem.

3. Zespół prowadzi postępowania mające na celu wyjaśnienie zaistniałych zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych nawet, jeżeli Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych prowadzi badania w tej sprawie.

4. Zespół przedstawia zarządzającemu lotniskiem propozycje działań profilaktycznych.

5. Zarządzający lotniskiem prowadzi ewidencję podjętych działań profilaktycznych oraz ocenia ich wpływ w kategorii skuteczności na bezpieczeństwo operacji lotniskowych.

§ 8. 1. Zarządzający lotniskiem tworzy system dobrowolnego zgłaszania okoliczności mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych.

2. System, o którym mowa w ust. 1, powinien zapewniać możliwość zgłaszania informacji dotyczących sytuacji mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych bez konieczności podawania danych osobowych.

3. Wszystkie zgłoszenia powinny być przekazywane do pełnomocnika ds. SMS.

4. W przypadku podania danych osobowych przez osobę zgłaszającą za pomocą systemu, o którym mowa w ust. 1, system powinien zapewniać poufność tych danych oraz dostęp do nich pełnomocnikowi ds. SMS.

§ 9. 1. Pełnomocnik ds. SMS prowadzi proces identyfikacji zagrożeń w oparciu o informacje pochodzące z:

- 1) systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, o którym mowa w art. 135a ustawy;
- 2) systemu dobrowolnego zgłaszania okoliczności mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych, o którym mowa w § 8;
- 3) ustaleń wynikających ze spotkań lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego, o którym mowa o którym mowa w art. 68 ust. 2 pkt 11 ustawy;
- 4) prac zespołu, o którym mowa w § 7;
- 5) audytów i inspekcji służb lotniskowych;
- 6) własnych obserwacji;
- 7) z innych źródeł.

2. Proces identyfikacji zagrożeń powinien polegać na wskazaniu czynnika mającego negatywny wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych.

3. Pełnomocnik ds. SMS przeprowadza analizę ryzyka polegającą na określeniu prawdopodobieństwa wystąpienia oraz możliwych skutków:

- 1) zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych, w oparciu o zidentyfikowane zagrożenia;
- 2) planowanych zmian mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych.

§ 10. Pełnomocnik ds. SMS przeprowadza weryfikację stanu bezpieczeństwa polegającą na ustaleniu, czy nie pojawił się nowy czynnik mający negatywny wpływ na bezpieczeństwo, lub nie zmieniła się skala jego oddziaływania, nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy dla następujących zagrożeń:

- 1) wypadnięcie statku powietrznego z drogi startowej lub przyziemienie statku powietrznego przed drogą startową;
- 2) wtargnięcia nieuprawnionych osób, pojazdów lub statków powietrznych na drogę startową;
- 3) pojawienie się dzikich zwierząt w PRN i zderzeń statków powietrznych z ptakami.

§ 11. 1. Osoby zajmujące stanowiska kierownicze na lotnisku oraz osoby wykonujące zadania w części lotniczej lotniska, przechodzą szkolenie z zakresu SMS.

2. Szkolenie z zakresu SMS dla osób wykonujących zadania w części lotniczej lotniska obejmuje:

- 1) podstawowe zasady zarządzania bezpieczeństwem;
- 2) politykę bezpieczeństwa oraz standardy bezpieczeństwa;
- 3) znaczenie realizacji polityki bezpieczeństwa oraz wymaganych procedur, które tworzą SMS;
- 4) organizację, rolę i odpowiedzialność personelu lotniska w zakresie bezpieczeństwa;
- 5) historię zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu na lotnisku, łącznie z ich zidentyfikowanymi przyczynami;
- 6) wymóg ciągłej oceny realizacji założeń bezpieczeństwa w organizacji;
- 7) zgłaszanie wypadków i incydentów lotniczych oraz dostrzeganych zagrożeń;
- 8) komunikację dotyczącą zagadnień bezpieczeństwa;
- 9) metody uzyskiwania informacji i komunikacji dla potrzeb rozpowszechniania informacji dotyczących bezpieczeństwa;
- 10) audyty bezpieczeństwa;
- 11) promocję bezpieczeństwa i rozpowszechniania informacji dotyczących bezpieczeństwa;
- 12) strukturę dobrowolnego systemu zgłaszania okoliczności mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych.

3. Szkolenie dla osób zajmujących kierownicze stanowiska na lotnisku obejmuje:

- 1) zasady funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- 2) zadania i obowiązki osób zajmujących kierownicze stanowiska na lotnisku w zakresie bezpieczeństwa;
- 3) badanie zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo;
- 4) monitorowanie realizacji zaleceń bezpieczeństwa.

§ 12. 1. W celu zapewnienia ciągłego i sprawnego działania lotniska oraz warunków do bezpiecznego wykonywania operacji lotniskowych, zarządzający lotniskiem zapewnia służby lotniskowe:

- 1) DOPL;
- 2) KRN, z zastrzeżeniem § 16 ust. 1;
- 3) służba utrzymania lotniska;
- 4) lotniskowa służba ratowniczo-gaśnicza, o której mowa w art. 84 ust. 2 pkt 3 ustawy.

2. Służby lotniskowe zapewniane są przynajmniej w godzinach otwarcia lotniska.

§ 13. 1. Do zadań DOPL należy:



- 1) prowadzenie inspekcji PRN w celu sprawdzenia stanu lotniska i oceny warunków do wykonywania operacji lotniskowych;
- 2) zgłaszanie do AIS wniosków o wydanie NOTAM lub SNOWTAM;
- 3) nadzór nad bezpieczną eksploatacją lotniska zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz procedurami zawartymi w INOPL;
- 4) podejmowanie niezbędnych działań w celu utrzymania ciągłej zdolności lotniska do wykonywania na nim operacji lotniskowych.

2. W celu realizacji zadań, o których mowa w ust. 1 pkt 3, DOPL:

- 1) koordynuje działalność służb lotniskowych;
- 2) współpracuje z TWR i innymi użytkownikami lotniska;
- 3) inicjuje i kontroluje wykonanie działań związanych z:
  - a) pomiarem współczynnika tarcia nawierzchni drogi startowej i oceną skuteczności hamowania,
  - b) oczyszczaniem i odśnieżaniem nawierzchni PRN,
  - c) usuwaniem awarii technicznej lub innych nieprawidłowości w PRN,
  - d) usuwaniem przeszkód lotniczych na lotnisku i w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu,
  - e) eliminowaniem zagrożeń ze strony dzikich zwierząt;
- 4) nadzoruje przestrzeganie zasad bezpieczeństwa przez personel lotniska pracujący w PRN.

3. DOPL uniemożliwia wykonywanie czynności mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniskowych, jeżeli dalsze ich wykonywanie zagrażałoby temu bezpieczeństwu.

§ 14. Osoba pełniąca obowiązki DOPL powinna:

- 1) zostać przeszkolona w zakresie:
  - a) przepisów krajowych i międzynarodowych dotyczących eksploatacji lotniska,
  - b) struktury organizacyjnej i zarządzania lotniskiem,
  - c) infrastruktury lotniskowej, charakterystyk fizycznych i wyposażenia lotniska,
  - d) ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu, z uwzględnieniem istniejących przeszkód lotniczych,
  - e) wydawnictw AIS, o których mowa w art. 132 ust. 2 ustawy,
  - f) ruchu statków powietrznych, pojazdów i osób w PRN,
  - g) zarządzania płytą postojową,
  - h) procedur bezpieczeństwa na płycie postojowej;

- 2) posiadać wiedzę i umiejętności w zakresie:
  - a) prowadzenia inspekcji PRN,
  - b) zgłaszania wniosków o wydanie NOTAM lub SNOTAM,
  - b) posługiwania się środkami łączności radiowej,
  - c) prowadzenia pojazdów na lotnisku.

§ 15. W celu realizacji zadań DOPL zarządzający lotniskiem tworzy centrum operacyjne wyposażone w środki łączności, w tym telefaks i telefon, umożliwiające stały kontakt i współpracę z innymi podmiotami prowadzącymi działalność na lotnisku, oraz udostępnia DOPL pojazd niezbędny do prowadzenia inspekcji PRN.

§ 16. 1. KRN jest zapewniany w przypadku, gdy nie istnieją lub nie są sprawne systemy dokowania, albo gdy prowadzenie statków powietrznych na stanowisko postojowe jest konieczne ze względu na uniknięcie zagrożenia bezpieczeństwa i efektywne wykorzystanie stanowisk postojowych.

2. KRN odpowiada za bezpieczne prowadzenie i ustawianie statków powietrznych na stanowiskach postojowych przy wykorzystaniu wzrokowych sygnałów manewrowania.

§ 17. 1. KRN powinien ukończyć szkolenie przygotowujące do wykonywania zadań na tym stanowisku potwierdzone uprawnieniem wydanym przez zarządzającego lotniskiem.

2. Szkolenie KRN składa się z części teoretycznej i praktycznej na płycie postojowej lotniska i kończy się egzaminem.

3. Szkolenie KRN obejmuje:

- 1) informacje dotyczące planu lotniska, w tym układ dróg startowych, dróg kołowania i stanowisk postojowych;
- 2) zasady przydzielania stanowisk postojowych;
- 3) informacje dotyczące pomocy wzrokowych stosowanych w PRN;
- 4) dane techniczno-operacyjne statków powietrznych stale korzystających z lotniska, związane z poruszaniem się w PRN;
- 5) sygnały manewrowania oraz procedury prowadzenia i ustawiania statków powietrznych na płycie postojowej;
- 6) procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej;
- 7) zasady współpracy z TWR, oraz procedury łączności radiowej, jeśli dotyczy,
- 8) procedury ruchu lotniskowego stosowane przez TWR, w tym wydawanie zezwoleń na uruchomienie silników, zezwoleń na wypychanie statków powietrznych i zezwoleń na lot.

§ 18. 1 Na lotnisku, na którym do prowadzenia statków powietrznych używane są pojazdy prowadzące „follow me”, kierowcy tych pojazdów powinni posiadać uprawnienia KRN, o których mowa w § 17 ust. 1.

2. Kierowca pojazdu „follow me” zachowuje wszelkie środki ostrożności, z uwzględnieniem prędkości kołowania i odległości między pojazdem, a statkiem powietrznym w celu bezpiecznego prowadzenia statku powietrznego na stanowisko postojowe.

§ 19. 1. Do zadań służby utrzymania lotniska należy ciągle utrzymanie sprawności i właściwego stanu technicznego pomocy wzrokowych, urządzeń i wyposażenia lotniska, nawierzchni PRN oraz innych elementów infrastruktury niezbędnych do wykonywania operacji lotniskowych.

2. Służba utrzymania lotniska opracowuje i realizuje program utrzymania lotniska, którego celem jest zapewnienie właściwego stanu technicznego:

- 1) nawierzchni sztucznych dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych;
- 2) systemów odwadniających PRN;
- 3) nawierzchni darniowych lotniska;
- 4) pomocy wzrokowych;
- 5) systemów zasilania elektrycznego;
- 6) pojazdów, urządzeń i sprzętu specjalistycznego;
- 7) ogrodzenia lotniska;
- 8) innych obiektów wykorzystywanych dla potrzeb operacji lotniskowych.

§ 20. 1. Zarządzający lotniskiem określa wymagania dotyczące kwalifikacji personelu lotniska.

2. Zarządzający lotniskiem opracowuje i realizuje programy szkolenia zapewniające odpowiedni poziom kwalifikacji:

- 1) personelu służb lotniskowych;
- 2) kierowców pojazdów poruszających się po lotnisku, w tym kierowców pojazdów „follow me”;
- 3) osób samodzielnie wykonujących zadania w PRN – w zakresie procedur bezpieczeństwa na płycie postojowej i w polu manewrowym.

3. Program szkolenia powinien określać:

- 1) wymagania szkoleniowe dla poszczególnych specjalności, o których mowa w ust. 2;
- 2) zakres tematyczny, wymiar godzinowy i metody szkolenia;
- 3) miejsce i zasady organizowania szkoleń;

- 4) system oceny wyników szkolenia;
- 5) wzory dokumentów potwierdzających ukończone szkolenie lub uzyskane uprawnienie.

4. Programy szkolenia, o których mowa w ust. 2 powinny uwzględniać szkolenia:

- 1) podstawowe, dla nowych pracowników;
- 2) okresowe, mające na celu utrzymanie i doskonalenie wiedzy i umiejętności;
- 3) uzupełniające, organizowane w razie potrzeby, w szczególności przed wprowadzeniem nowych urządzeń i procedur lub nowych przepisów.

5. Szkolenie KRN i kierowców pojazdów poruszających się po lotnisku, w tym kierowców pojazdów „follow me”, powinno się składać z części teoretycznej i praktycznej w PRN;

6. Zarządzający lotniskiem przechowuje dokumenty dotyczące szkoleń, o których mowa w ust. 2, przez okres 5 lat.

§ 21. 1. Zarządzający lotniskiem opracowuje dwa egzemplarze INOPL w wersji papierowej oraz odpowiednią ilość kopii INOPL, w wersji papierowej lub elektronicznej, dla potrzeb komórek organizacyjnych lotniska realizujących zadania określone w INOPL oraz instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego na lotnisku.

2. INOPL jest publikowana w formie pozwalającej na łatwą wymianę stron, chyba, że przy każdej zmianie wydawany jest cały dokument.

3. Każda strona INOPL powinna zawierać: numer strony, skrót „INOPL”, nazwę lotniska lub oznaczenie lokalizacji, o którym mowa w pkt 1.9 tomu II Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym ogłoszonego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego (Dz. Urz. ULC z 2012 r. poz. 127) i datę opracowania ostatniej zmiany.

4. Zarządzający lotniskiem wyznacza osobę odpowiedzialną za administrowanie INOPL, w tym monitorowanie dokładności i aktualności informacji zawartych w INOPL, inicjowanie, opracowanie i uzgadnianie zmian, wprowadzanie zatwierdzonych zmian do INOPL i ich dystrybucję do użytkowników INOPL.

5. Wykaz informacji, które powinny być zawarte w INOPL lotniska określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

### Rozdział 3

#### **Procedury operacyjne na lotniskach certyfikowanych**

§ 22. Zarządzający lotniskiem opracowuje i zamieszcza w INOPL oraz wdraża i realizuje na lotnisku procedury operacyjne, dotyczące:

- 1) zgłaszania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych;
- 2) inspekcji PRN;
- 3) kontroli dostępu do PRN;
- 4) ruchu pojazdów na lotnisku;
- 5) zarządzania płytą postojową,
- 6) bezpieczeństwa na płycie postojowej;
- 7) operacji w warunkach ograniczonej widzialności, jeśli są wykonywane;
- 8) ochrony radiowych pomocy nawigacyjnych przed zakłóceniami;
- 9) eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego;
- 10) eksploatacji i utrzymania nawierzchni PRN;
- 11) odśnieżania PRN, jeśli lotnisko jest użytkowane w zimie;
- 12) bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie prac na lotnisku;
- 13) kontroli przeszkód lotniczych w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu;
- 14) przeciwdziałania zagrożeniom ze strony dzikich zwierząt;
- 15) postępowania z materiałami niebezpiecznymi;
- 16) usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN ;
- 17) systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej;
- 18) udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.

§ 23. W celu realizacji procedury, o której mowa w § 22 pkt 1, zarządzający lotniskiem zawiera porozumienie z AIS, w którym ustala zasady współpracy i wymiany informacji zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 132 pkt 4 ustawy.

§ 24. 1. Zarządzający lotniskiem stale monitoruje warunki panujące na lotnisku i przeprowadza inspekcje PRN w celu wyeliminowania ewentualnych zagrożeń, niesprawności i usterek oraz ciągłego utrzymania warunków do bezpiecznego wykonywania operacji lotniskowych.

2. Inspekcje PRN powinny być prowadzone:

- 1) co najmniej raz dziennie na lotniskach o kodzie referencyjnym 1 lub 2;
- 2) co najmniej dwa razy dziennie na lotniskach o kodzie referencyjnym 3 lub 4;
- 3) po przejściu burzy lub wichury;
- 4) każdorazowo po zaistnieniu zdarzenia lotniczego w PRN;
- 5) w dowolnej fazie prac budowlanych, konserwacyjnych lub napraw urządzeń lotniskowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych;
- 6) na żądanie TWR, jeśli jest zapewniana na lotnisku;
- 7) w każdym przypadku, gdy zaistnieją warunki mogące zagrażać bezpieczeństwu operacji lotniskowych.

3. Inspekcje PRN obejmują sprawdzenie, co najmniej:

- 1) stanu nawierzchni sztucznych PRN oraz przylegających powierzchni darniowych;
- 2) pomocy wzrokowych dróg startowych i dróg kołowania;
- 3) przeszkód lotniczych na lotnisku i w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu.

4. Wyniki inspekcji PRN i podjęte działania naprawcze powinny być dokumentowane i przechowywane przez okres 3 lat.

§ 25. 1. Dostęp do PRN powinny mieć wyłącznie osoby i pojazdy, których obecność jest niezbędna do wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem lotniska.

2. Osoby, o których mowa w ust. 1, powinny zostać przeszkolone z zasad bezpieczeństwa na płycie postojowej i poruszania się po lotnisku.

§ 26. 1. Kierowcy pojazdów poruszających się po lotnisku powinni posiadać prawo jazdy odpowiedniej kategorii oraz ukończyć szkolenie z zasad poruszania się po lotnisku.

2. Zarządzający lotniskiem określa program szkolenia i procedury wydawania uprawnień dla kierowców pojazdów poruszających się po lotnisku.

3. Szkolenie dla kierowców pojazdów obejmuje:

- 1) topografię lotniska;
- 2) oznakowanie pionowe, poziome oraz światła na lotnisku;
- 3) procedury używania łączności radiotelefonicznej;
- 4) frazeologię używaną na lotnisku wraz z alfabetem ICAO;
- 5) przepisy ruchu lotniczego w zakresie ruchu pojazdów i statków powietrznych w PRN;
- 6) przepisy i procedury stosowane na lotnisku.

4. Szkolenie kierowców pojazdów z zasad poruszania się po lotnisku powinno zakończyć się egzaminem sprawdzającym:

- 1) wiedzę teoretyczną z zakresu określonego w ust. 3;
- 2) umiejętności praktyczne:
  - a) poruszania się pojazdem w PRN,
  - b) posługiwania się łącznością radiową i komunikowania z TWR, jeżeli TWR jest zapewniana na lotnisku.

§ 27. 1. Zarządzający lotniskiem opracowuje, zamieszcza w INOPL i wdraża zasady ruchu pojazdów na lotnisku, z uwzględnieniem PRN.

2. Zasady ruchu pojazdów na lotnisku powinny określać dozwolone prędkości jazdy i stanowić, że:

- 1) pojazdy nie mogą poruszać się w odległości mniejszej niż 3 m od nieruchomego statku powietrznego z niepracującymi silnikami, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne do jego obsługi;
- 2) pojazd ratowniczy biorący udział w akcji ratowniczej ma pierwszeństwo przed innymi uczestnikami ruchu na lotnisku;
- 3) pojazdy i piesi znajdujące się w PRN ustępują pierwszeństwa:
  - a) statkowi powietrznemu, który startuje, ląduje, kołuje, jest wypychany lub holowany,
  - b) pojazdowi prowadzącemu „follow me” pilotującemu statek powietrzny,
  - c) innym pojazdom zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 i 1448).

3. Pojazdy użytkowane na lotnisku powinny być sprawne i posiadać obowiązkowe badania techniczne, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 81 ust. 15 ustawy - Prawo o ruchu drogowym, o ile takie badania wymagane są przez tą ustawę.

4. Zarządzający lotniskiem prowadzi doraźne kontrole przestrzegania zasad ruchu pojazdów na lotnisku.

§ 28. 1. Na lotnisku kontrolowanym poruszanie się pojazdów i pieszych w polu manewrowym może się odbywać wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia TWR.

2. Na lotnisku kontrolowanym pojazd poruszający się w polu manewrowym powinien posiadać środki łączności zapewniające dwukierunkową łączność radiową z TWR, z wyjątkiem sytuacji, gdy towarzyszy mu inny pojazd wyposażony w takie środki łączności lub jest używany zgodnie z planem uzgodnionym wcześniej z TWR.

3. Na lotnisku kontrolowanym kierowca pojazdu poruszającego się w polu manewrowym ma obowiązek:

- 1) nawiązać łączność z TWR i uzyskać zezwolenie na wjazd na pole manewrowe;
- 2) prowadzić ciągły nasłuch radiowy na kanale łączności z TWR;
- 3) stosować się do poleceń wydanych przez TWR;
- 4) zgłaszać do TWR opuszczenie pola manewrowego.

4. Niezależnie od otrzymanego zezwolenia TWR na wjazd na pole manewrowe, każdy wjazd na drogę startową lub pas startowy albo jakakolwiek zmiana w działaniu, na które uprzednio wydano zezwolenie, wymaga uzyskania ponownego, wyraźnego zezwolenia TWR.

5. Kierowca pojazdu poruszającego się w polu manewrowym stosuje się do obowiązujących na lotnisku zasad ruchu, w tym oznakowania poziomego i znaków pionowych chyba, że otrzyma zezwolenie TWR na niestosowanie się do tych zasad.

§ 29. 1. Zarządzający lotniskiem opracowuje i wdraża procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej, które mają na celu zapewnienie bezpiecznych warunków dla znajdujących się na płycie postojowej osób, statków powietrznych, pojazdów oraz urządzeń.

2. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej dotyczą:

- 1) zachowania się w strefach niebezpiecznych wokół statku powietrznego, w szczególności w pobliżu silnika i śmigła;
- 2) ruchu pojazdów na płycie postojowej;
- 3) wykonywania prac związanych z obsługą naziemną;
- 4) tankowania statków powietrznych;
- 5) sprzątanía zanieczyszczeń stałych i płynnych oraz kontroli czystości płyty postojowej;
- 6) poruszania się pieszych po płycie postojowej.

3. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej powinny być opracowane z uwzględnieniem przepisów bezpieczeństwa i higieny pracy oraz przepisów o ochronie przeciwpożarowej.

4. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej powinny uwzględniać sytuacje szczególne, takie jak konieczność obsługi dodatkowej liczby statków powietrznych skierowanych z innych lotnisk lub niekorzystne warunki atmosferyczne stwarzające zagrożenie dla statków powietrznych.

§ 30. 1. Personel lotniska pracujący na płycie postojowej lotniska powinien posiadać:

- 1) wiedzę w zakresie procedur bezpieczeństwa na płycie postojowej;
- 2) sprzęt potrzebny do wykonywania zadań, w tym środki łączności i sygnalizacji oraz ubiór wyposażony w elementy odblaskowe;
- 3) dostęp do środków ochrony przeciwpożarowej.



2. Zarządzający lotniskiem prowadzi doraźne kontrole przestrzegania procedur bezpieczeństwa na płycie postojowej.

§ 31. Zarządzający lotniskiem zawiera porozumienia z agentami obsługi naziemnej i innymi podmiotami wykonującymi zadania w PRN, w których określa zasady współpracy oraz zadania i obowiązki tych podmiotów w zakresie przestrzegania procedur dostępu do części lotniczej lotniska, bezpieczeństwa na płycie postojowej oraz ruchu pojazdów w PRN.

§ 32. Na lotnisku kontrolowanym zarządzający lotniskiem, w uzgodnieniu z TWR, określa procedury zarządzania płytą postojową mające na celu:

- 1) zapewnienie uporządkowanego, efektywnego i bezpiecznego przemieszczania się statków powietrznych na płycie postojowej;
- 2) zapobieganie kolizjom statku powietrznego z innym statkiem powietrznym, pojazdem lub obiektem;
- 3) kierowanie wjazdem statków powietrznych na płytę postojową oraz wyjazdu statków powietrznych opuszczających płytę postojową;
- 4) zapewnienie bezpiecznego i sprawnego przemieszczania się pojazdów;
- 5) kontrolę innej działalności na płycie postojowej, która może mieć wpływ na bezpieczeństwo statków powietrznych.

§ 33. 1. Zarządzający lotniskiem określa procedury działania KRN, które obejmują:

- 1) obowiązek stosowania wyłącznie sygnałów manewrowania dopuszczonych do stosowania i określonych w INOPL;
- 2) obowiązek dopilnowania, aby stanowisko postojowe było wolne od przeszkód stałych lub ruchomych;
- 3) warunki, w których konieczne jest zaangażowanie więcej niż jednego KRN do prowadzenia statku powietrznego;
- 4) czynności KRN w przypadku zdarzenia z udziałem statku powietrznego, w tym kolizji, pożaru lub rozlania paliwa.

2. Osoby pełniące obowiązki KRN powinny nosić kamizelki odblaskowe lub odzież z elementami odblaskowymi, w jaskrawych kolorach: czerwonym, pomarańczowym lub żółtym.

§ 34. 1. Na lotnisku kontrolowanym przeznaczonym do wykonywania operacji lotniskowych w warunkach ograniczonej widzialności zarządzający lotniskiem opracowuje procedury LVP, które uzgadnia z TWR.

2. Procedury LVP powinny obejmować etap przygotowania lotniska kontrolowanego do ich wprowadzenia, etap wprowadzenia i stosowania LVP oraz etap odwołania LVP i przywrócenia normalnej zdolności operacyjnej lotniska kontrolowanego.

3. Decyzję o rozpoczęciu przygotowań do wprowadzenia procedur LVP na lotnisku kontrolowanym oraz o ich wprowadzeniu i odwołaniu podejmuje TWR.

4. TWR ogłasza wprowadzenie procedur LVP po uzyskaniu od DOPL potwierdzenia o gotowości lotniska kontrolowanego do ich wprowadzenia.

5. Procedury LVP wprowadza się na lotnisku dla operacji:

- 1) lądowania w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR – runway visual range) poniżej 550 m, lub gdy podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba jest mniejsza niż 60 m;
- 2) startu w warunkach widzialności (LVTO - Low Visibility Take-Off) wzdłuż drogi startowej (RVR – runway visual range) poniżej 400 m.

6. W celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa operacji lotniskowych, zarządzający lotniskiem, w uzgodnieniu z TWR, może opracować procedury LVP, które będą wprowadzone dla startów przy widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

7. Decyzja o rozpoczęciu przygotowań do wprowadzenia LVP powinna być podjęta z wyprzedzeniem uwzględniającym pogarszanie się warunków atmosferycznych i czasu potrzebnego do wykonania niezbędnych czynności na lotnisku.

8. DOPL, na wniosek TWR, inicjuje działania związane z przygotowaniem lotniska kontrolowanego do wprowadzenia LVP, w tym powiadamia służby lotniskowe, agentów obsługi naziemnej i innych użytkowników PRN o ich wprowadzeniu lub odwołaniu oraz koordynuje i nadzoruje ich realizację.

§ 35. 1. Procedury LVP określają:

- 1) warunki i zasady ich wprowadzania, realizacji i odwołania;
- 2) środki łączności oraz system powiadamiania i alarmowania zainteresowanych podmiotów;
- 3) zadania i obowiązki służb lotniskowych i innych użytkowników PRN, w tym agentów obsługi naziemnej;
- 4) zasady współpracy i koordynacji działań służb lotniskowych z TWR;
- 5) zasady ruchu lotniskowego, w tym standardowe trasy kołowania, umożliwiające nieskomplikowany i uporządkowany ruch statków powietrznych w celu zminimalizowania ryzyka przypadkowego wjazdu na drogę startową;

6) opis systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego.

2. Przed wprowadzeniem LVP na lotnisku kontrolowanym:

- 1) wszystkie prace krótkotrwałe i planowe w PRN powinny zostać przerwane, a miejsce prac przywrócone do zdolności operacyjnej lub odpowiednio oznakowane i zgłoszone jako wyłączone z użycia;
- 2) liczba osób i pojazdów przebywających w PRN powinna zostać ograniczona do niezbędnego minimum.

§ 36. 1. Programy szkolenia, o których mowa w § 20 ust. 2, powinny uwzględniać szkolenie personelu lotniska z LVP w zakresie, który ich dotyczy.

2. Zarządzający lotniskiem dokonuje przeglądu procedur LVP przy każdej zmianie na lotnisku kontrolowanym mającej wpływ na wykonywanie operacji lotniskowych, w tym dotyczącej infrastruktury PRN lub procedur operacyjnych i w razie potrzeby zmienia je i aktualizuje.

3. Zarządzający lotniskiem informuje podmioty uczestniczące w realizacji procedur LVP i podmioty wykonujące zadania w PRN o każdej zmianie tych procedur.

§ 37. 1. W celu zapobiegania zakłóceniom pracy ILS powodowanym przez pojazdy, obiekty lub tymczasowe konstrukcje znajdujące się w pobliżu albo przez promieniowanie elektromagnetyczne innych urządzeń, zarządzający lotniskiem w porozumieniu z właścicielem ILS, wyznacza strefę krytyczną i wrażliwą, o których mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 132 pkt 5 ustawy.

2. Zarządzający lotniskiem oznakowuje i zabezpiecza strefę krytyczną i strefę wrażliwą zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz opracowuje procedury ograniczające dostęp do tych stref dla pojazdów i osób.

3. W czasie obowiązywania LVP w strefie wrażliwej i krytycznej ILS nie może znajdować się żaden pojazd bez zgody TWR.

§ 38. Na lotnisku kontrolowanym, zarządzający lotniskiem zawiera porozumienie z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, w którym ustala zasady współpracy służb lotniskowych z TWR oraz koordynacji działań związanych z realizacją procedur operacyjnych określonych w INOPL, w szczególności w zakresie zarządzania płytą postojową, ruchem pojazdów w PRN oraz procedur LVP, jeśli są stosowane na lotnisku.

§ 39. 1. Lotnisko przeznaczone do użytkowania w zimie powinno być wyposażone w sprzęt i środki techniczne potrzebne do usuwania śniegu, lodu i błota pośniegowego z powierzchni PRN.

2. Zarządzający lotniskiem opracowuje plan odśnieżania PRN, który określa szczegółowe procedury i środki techniczne potrzebne do sprawnego i skutecznego prowadzenia akcji odśnieżania.

3. Plan odśnieżania PRN zawiera:

- 1) wykaz sprzętu dostępnego na lotnisku, w tym pługi śnieżne oraz środki techniczne i chemiczne wykorzystywane w czasie akcji odśnieżania;
- 2) wykaz personelu lotniska wchodzącego w skład zespołu do odśnieżania wraz z przydzielonymi zadaniami, w tym osobę odpowiedzialną za kierowanie akcją odśnieżania;
- 3) środki łączności umożliwiające kontakt ze służbami lotniskowymi i TWR jeśli jest zapewniana;
- 4) kolejność i zasady odśnieżania poszczególnych nawierzchni PRN;
- 5) miejsca wyznaczone do składowania i topnienia śniegu uwzględniające wymagania bezpieczeństwa.

4. Plan odśnieżania PRN określa:

- 1) zasady i metody wykonywania pomiarów tarcia nawierzchni drogi startowej;
- 2) zasady zbierania danych oraz przesyłania wniosku o wydanie NOTAM lub SNOWTAM;
- 3) kryteria podejmowania decyzji o zamknięciu drogi startowej dla operacji lotniskowych na czas akcji odśnieżania lub o zamknięciu lotniska ze wskazaniem osoby upoważnionej do jej podjęcia.

§ 40. 1. Prace na lotnisku mogą być prowadzone, jako prace krótkotrwałe lub prace planowe.

2. Prace krótkotrwałe związane są z bieżącym utrzymaniem PRN i są prowadzone w taki sposób, aby przeszkody i zagrożenia powstałe w trakcie ich trwania mogły być usunięte bez zbędnej zwłoki i nie zakłócały operacji lotniskowych.

3. Prace krótkotrwałe są prowadzone w PRN lub w jego pobliżu i dotyczą w szczególności:

- 1) przeglądów i napraw pomocy wzrokowych;
- 2) czyszczenia nawierzchni sztucznych, w tym usuwania śniegu;
- 3) koszenia i usuwania trawy;
- 4) pomiarów i inspekcji.

4. Na lotniskach kontrolowanych prace krótkotrwałe w polu manewrowym mogą być realizowane wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia TWR.

§ 41. 1. Prace planowe są prowadzone zgodnie z uprzednio opracowanym przez zarządzającego lotniskiem planem bezpieczeństwa prac, zwanym dalej „PBP”.

2. PBP określa:

- 1) zakres prac z wyszczególnieniem poszczególnych ich etapów, terminów rozpoczęcia i zakończenia prac;
- 2) ograniczenia dla operacji lotniskowych;
- 3) obowiązki wykonawcy prac związane z zachowaniem bezpieczeństwa operacji lotniskowych;
- 4) plan rejonu prac z zaznaczeniem:
  - a) obszaru każdego etapu prac i dróg dojazdowych,
  - b) obszaru wyłączonego z użytkowania,
  - c) ograniczeń dla ruchu statków powietrznych i tymczasowych dróg kołowania,
  - d) lokalizacji radiowych pomocy nawigacyjnych,
  - e) przeszkód lotniczych wznoszonych w związku z prowadzeniem prac,
  - f) miejsca postoju pojazdów i składowania materiałów;
- 5) sposób zabezpieczenia rejonu prac, w tym ogrodzenie i oznakowanie;
- 6) sposób oznakowania pojazdów, maszyn budowlanych i urządzeń;
- 7) wykaz użytkowników PBP oraz dane kontaktowe osób odpowiedzialnych za jego realizację.

3. Prace na lotnisku powinny być prowadzone w sposób:

- 1) niestwarzający zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych;
- 2) niepowodujący uszkodzenia urządzeń lotniskowych lub kabli zasilających;
- 3) nie zakłócający pracy radiowych pomocy nawigacyjnych.

4. PBP nie jest wymagany dla prac związanych z:

- 1) doraźną naprawą uszkodzonej części PRN;
- 2) usuwaniem awarii wzrokowych i radiowych pomocy nawigacyjnych oraz innych urządzeń lotniskowych;
- 3) usuwaniem przeszkód lotniczych;
- 4) wykonywaniem czynności, które nie zakłócają operacji lotniskowych.

§ 42. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza koordynatora prac, który zapewnia, że prace planowe prowadzone są zgodnie z PBP.

2. Do obowiązków koordynatora prac należy:

- 1) informowanie DOPL o konieczności wydania NOTAM zgodnie z ustaleniami w PBP;
- 2) utrzymywanie łączności radiowej i koordynację z TWR i DOPL;
- 3) nadzorowanie przebiegu prac, w celu zapobiegania ewentualnym utrudnieniom i zagrożeniom dla operacji lotniskowych;
- 4) zapewnienie, aby oświetlenie reflektorowe lub inne światła stosowane w czasie prac nie stwarzały zagrożenia dla operacji lotniskowych;
- 5) dopilnowanie, aby po usunięciu pojazdów, maszyn i osób z rejonu prac, PRN było bezpieczne dla operacji lotniskowych.

§ 43. 1. Zarządzający lotniskiem opracowuje plan usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN, które ograniczają, uniemożliwiają wykonywanie lub stwarzają zagrożenie dla operacji lotniskowych.

2. Plan usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN powinien być uzgodniony z przewoźnikami lotniczymi wykonującymi planowe operacje lotnicze na tym lotnisku.

3. Plan usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN określa:

- 1) środki techniczne służące do usuwania statku powietrznego dostępne na lotnisku lub pozyskiwane od podmiotów zewnętrznych;
- 2) informacje o uzgodnieniach zawartych z przewoźnikami oraz zasady współpracy;
- 3) osoby odpowiedzialne za kierowanie operacją usuwania statku powietrznego oraz współpracę z przewoźnikiem lub właścicielem statku powietrznego;
- 4) ogólne zasady prowadzenia operacji i koordynacji działań;
- 5) wykaz telefonów kontaktowych do zainteresowanych przewoźników lotniczych oraz zainteresowanych podmiotów;

§ 44. 1. Zarządzający lotniskiem monitoruje, kontroluje oraz rejestruje obecność dzikich zwierząt występujących na lotnisku, które mogą stanowić zagrożenie dla operacji lotniskowych.

2. Zarządzający lotniskiem wyznacza osobę posiadającą przeszkolenie z zakresu zoologii, ornitologii lub ochrony środowiska, która odpowiada za koordynację działań związanych z przeciwdziałaniem i eliminowaniem zagrożeń ze strony dzikich zwierząt.

3. Zarządzający lotniskiem powinien:

- 1) prowadzić codzienne inspekcje lotniska w zakresie:
  - a) oceny stanu ogrodzenia lotniska,

- b) obecności dzikich zwierząt na lotnisku,
  - c) miejsc zlokalizowanych na terenie lotniska mogących potencjalnie sprzyjać żerowaniu ptaków, lub stanowiących dla nich miejsce lęgów, schronienia lub odpoczynku;
- 2) monitorować otoczenie lotniska w zakresie zagrożeń, o których mowa w art. 87 ust. 6 ustawy.

§ 45. 1. Zarządzający lotniskiem opracowuje, zamieszcza w INOPL i wdraża program zarządzania zagrożeniami ze strony dzikich zwierząt, który określa:

- 1) zadania i obowiązki osoby, o której mowa w § 44 ust. 2, w zakresie koordynacji i realizacji działań wynikających z programu;
- 2) zadania i obowiązki personelu lotniska odpowiedzialnego za prowadzenie bieżących działań wynikających z programu, w tym codziennych inspekcji i kontroli obecności dzikich zwierząt oraz przeciwdziałania zagrożeniom dla statków powietrznych z ich strony;
- 3) procedury dotyczące identyfikacji zagrożeń ze strony dzikich zwierząt dla operacji lotniskowych, które obejmują obszar w otoczeniu lotniska, w odległości do 5 km od jego granicy;
- 4) zasady zbierania i rejestrowania danych dotyczących zderzeń statków powietrznych z dzikim zwierzętami oraz obecności ptaków w otoczeniu lotniska, w odległości do 5 km od jego granicy;
- 5) procedury dokonywania analizy danych, o których mowa w pkt 4, dokonywania oceny ryzyka i prawdopodobieństwa zagrożeń dla statków powietrznych oraz środków, które należy podjąć w celu minimalizowania lub eliminowania tych zagrożeń;
- 6) szczegółowe metody stosowane przez zarządzającego lotniskiem w celu kontrolowania, eliminowania lub minimalizowania zagrożeń ze strony dzikich zwierząt, w tym wnioskowanie o dokonanie odstrzału redukcyjnego, o którym mowa w art. 82 pkt 6 ustawy;
- 7) procedury dotyczące postępowania w przypadku stwierdzenia zderzenia statku powietrznego z dzikim zwierzęciem, w tym identyfikacji jego szczątków;
- 8) sposób zagospodarowania terenu lotniska umożliwiający minimalizowanie lub eliminowanie zagrożeń ze strony dzikich zwierząt;
- 9) procedurę dokonywania oceny skuteczności działań związanych z realizacją programu, w tym zmniejszających ryzyko kolizji statków powietrznych z ptakami.

2. Program zarządzania zagrożeniami ze strony dzikich zwierząt powinien być weryfikowany i uaktualniany przynajmniej raz na trzy lata.

§ 46. Zarządzający lotniskiem w zakresie zarządzania zagrożeniami ze strony dzikich zwierząt powinien:

- 1) zapewnić szkolenia dla personelu, o którym mowa w § 44 ust. 2 i § 45 ust. 1 pkt 2, gwarantujące zdobycie wiedzy z zakresu zagrożeń dla operacji lotniskowych powodowanych przez dzikie zwierzęta oraz sposobów ich minimalizowania;
- 2) dokonać uzgodnień z TWR, przewoźnikami lotniczymi i innymi użytkownikami statków powietrznych, w zakresie zgłaszania danych, o których mowa w § 45 ust. 1 pkt 4;
- 3) raz do roku, w terminie do dnia 30 kwietnia, przekazywać Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zbiorcze raporty dotyczące zderzeń z ptakami odnotowanych na danym lotnisku za rok poprzedni, celem wprowadzenia ich do bazy danych Systemu Informacji o Zderzeniach z Ptakami (IBIS) prowadzonego przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

#### Rozdział 4

##### **Warunki eksploatacji lotnisk o ograniczonej certyfikacji**

§ 47. 1. Zarządzający lotniskiem określa strukturę organizacyjną i system zarządzania lotniskiem oraz zatrudnia personel lotniska w liczbie uwzględniającej zakres zadań i obowiązków wynikających z rozporządzenia, z przepisów art. 68 ustawy oraz z posiadanego certyfikatu.

2. Jeżeli zarządzający lotniskiem posiada stałą siedzibę poza terenem lotniska to powinien wyznaczyć osobę, która w jego imieniu realizuje zadania zarządzającego lotniskiem, zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w INOPL.

3. Zarządzający lotniskiem określa w INOPL zadania, obowiązki i zakres uprawnień osoby, o której mowa w ust. 2, oraz personelu lotniska odpowiedzialnego za eksploatację i utrzymanie lotniska oraz bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniskowych.

§ 48. 1. Zarządzający lotniskiem wdraża na lotnisku SMS, o którym mowa w art. 68 ust. 3 pkt 3 ustawy.

2. Zarządzający lotniskiem wyznacza osobę odpowiedzialną za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku, oraz zapewnia warunki umożliwiające jej wykonywanie



obowiązków, w tym dostęp do dokumentów związanych z operacyjnym funkcjonowaniem lotniska.

3. Osoba odpowiedzialna za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku w ramach SMS:

- 1) opiniuje zmiany eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska, o których mowa w art. 61 ust. 1 ustawy, w zakresie ich wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniskowych;
- 2) przeprowadza, nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy, identyfikację zagrożeń, polegającą na wskazaniu czynników mających negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa na lotnisku;
- 3) odpowiada za organizację obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych na lotnisku;
- 4) odpowiada za postępowania mające na celu wyjaśnienie zaistniałych zdarzeń na lotnisku mających wpływ na bezpieczeństwo;
- 5) przeprowadza audyty i inspekcje bezpieczeństwa na lotnisku, nie rzadziej niż raz na 12 miesięcy.

§ 49. 1. Zarządzający lotniskiem ustanawia służbę dyżurnego lotniska, która w godzinach otwarcia lotniska zapewnia ciągłe i sprawne funkcjonowanie lotniska oraz bezpieczne wykonywanie operacji lotniskowych.

2. Do zadań dyżurnego lotniska należy:

- 1) prowadzenie inspekcji PRN w celu sprawdzenia warunków do wykonywania operacji lotniskowych, w tym oceny stanu technicznego nawierzchni PRN i pomocy wzrokowych;
- 2) zgłaszanie do AIS wniosków o wydanie NOTAM lub SNOWTAM;
- 3) nadzór nad bezpieczną eksploatacją i utrzymaniem zdolności operacyjnej lotniska;
- 4) określenie drogi startowej do użytkowania, kierunku startu i lądowania, miejsc ustawienia sprzętu lotniczego oraz organizacji ruchu na lotnisku;
- 5) inicjowanie działań mających na celu usunięcie nieprawidłowości lub awarii, oczyszczanie lub odśnieżanie nawierzchni PRN oraz likwidację zagrożeń dla operacji lotniskowych;
- 6) udzielanie zainteresowanym osobom informacji na temat warunków panujących na lotnisku oraz możliwości wykonywania operacji lotniskowych;
- 7) nadzór nad przestrzeganiem procedur bezpieczeństwa przez personel lotniska pracujący w PRN;

8) inicjowanie działań związanych z udzielaniem pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego otoczeniu.

3. Dyżurny lotniska podejmuje działania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa operacji lotniskowych oraz uniemożliwia wykonywanie czynności, które mogą zagrażać temu bezpieczeństwu.

4. Dla potrzeb służby dyżurnego lotniska zarządzający lotniskiem, tworzy stanowisko operacyjne umożliwiające wzrokową obserwację pola wzlotów, środki łączności, w tym telefaks i telefon oraz pojazd niezbędny do prowadzenia inspekcji PRN.

§ 50. 1. Osoby pełniące obowiązki dyżurnego lotniska powinny posiadać, co najmniej dwuletnie doświadczenie w pracy na lotnisku oraz kwalifikacje i umiejętności pozwalające na wykonywanie obowiązków określonych w § 49 ust. 2.

2. Dyżurny lotniska powinien posiadać wiedzę w zakresie:

- 1) obowiązujących przepisów dotyczących eksploatacji i funkcjonowania lotniska;
- 2) infrastruktury lotniskowej, charakterystyk fizycznych i wyposażenia lotniska;
- 3) przeszkód lotniczych w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu;
- 4) ruchu statków powietrznych, pojazdów i osób w PRN;
- 5) zarządzania płytą postojową;
- 6) procedur bezpieczeństwa na płycie postojowej;
- 7) prowadzenia inspekcji PRN;
- 8) wydawnictw AIS oraz zgłaszania wniosków o wydanie NOTAM lub SNOWTAM.

§ 51. 1. Zarządzający lotniskiem opracowuje INOPL zgodnie z wymaganiami określonymi w § 21 ust. 1– 4.

2. Wykaz informacji, które powinny być zawarte w INOPL lotniska określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 52. Zarządzający lotniskiem opracowuje i zamieszcza w INOPL oraz wdraża i realizuje na lotnisku procedury operacyjne, które dotyczą:

- 1) zgłaszania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych;
- 2) inspekcji PRN;
- 3) ruchu pojazdów i pieszych w PRN;
- 4) zarządzania płytą postojową;
- 5) bezpieczeństwa na płycie postojowej;
- 6) eksploatacji i utrzymania nawierzchni PRN;

- 7) eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego;
- 8) odśnieżania PRN, jeśli lotnisko jest użytkowane w zimie;
- 9) bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku;
- 10) kontroli przeszkód lotniczych o obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu;
- 11) przeciwdziałania zagrożeniom ze strony dzikich zwierząt;
- 12) udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu;
- 13) operacji w warunkach ograniczonej widzialności, jeśli są wykonywane.

§ 53. W celu realizacji procedur, o których mowa w § 52 pkt 1 zarządzający lotniskiem zawiera porozumienie z AIS, w którym ustala szczegółowe zasady współpracy i wymiany informacji zgodnie z wymaganiami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 132 pkt 4 ustawy.

§ 54. 1. Na lotnisku powinny być prowadzone inspekcje PRN, mające na celu sprawdzenie przygotowania lotniska oraz warunków do bezpiecznego wykonywania operacji lotniskowych.

2. Inspekcje PRN powinny być prowadzone przynajmniej raz dziennie przed rozpoczęciem operacji lotniskowych, po przejściu wichury lub burzy, po zaistnieniu incydentu lub wypadku lotniczego w PRN lub pojawieniu się innych zagrożeń dla operacji lotniskowych.

3. Inspekcje PRN obejmują sprawdzenie, co najmniej stanu technicznego nawierzchni dróg startowych i dróg kołowania, w tym obecności śniegu, lodu lub obcych przedmiotów, sprawności pomocy wzrokowych oraz przeszkód lotniczych na lotnisku i na obszarze powierzchni podejścia, o której mowa w przepisach wydanych na podstawie art. 92 ust. 4 ustawy.

4. W celu usunięcia usterek i nieprawidłowości zlokalizowanych w czasie inspekcji PRN, zarządzający lotniskiem powinien podjąć natychmiastowe działania naprawcze i korygujące.

5. Wyniki inspekcji PRN i podjęte działania naprawcze powinny być dokumentowane i przechowywane przez okres 3 lat.

§ 55. 1. Dostęp do PRN powinny mieć wyłącznie osoby i pojazdy, których obecność jest niezbędna do zabezpieczenia operacji lotniskowych lub wykonywania zadań związanych z funkcjonowaniem lotniska.

2. Zarządzający lotniskiem określa zasady ruchu pojazdów i pieszych na lotnisku i egzekwuje ich przestrzeganie.

3. Kierowca pojazdu poruszającego się w PRN powinien posiadać wiedzę z zakresu topografii lotniska, oznakowania pionowego, poziomego i świateł na lotnisku oraz zostać przeszkolonym z zasad ruchu pojazdów i pieszych na lotnisku.

4. Na lotnisku:

- 1) pojazdy nie mogą poruszać się w odległości mniejszej niż 3 m od nieruchomego statku powietrznego, z niepracującymi silnikami, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne do jego obsługi;
- 2) pojazd ratowniczy biorący udział w akcji ratowniczej ma pierwszeństwo przed innymi uczestnikami ruchu naziemnego;
- 3) pojazd poruszający się po płycie postojowej ustępuje pierwszeństwa statkowi powietrznemu, który kołuje, jest wypychany lub holowany.

§ 56. 1. Na lotnisku, które posiada drogę startową o nawierzchni sztucznej zarządzający lotniskiem opracowuje i wdraża procedury zarządzania płytą postojową, które mają na celu bezpieczne i sprawne przemieszczanie się statków powietrznych i pojazdów na płycie postojowej oraz zapobieganie kolizjom między statkiem powietrznym a innym statkiem powietrznym, pojazdem lub obiektem.

2. Procedury zarządzania płytą postojową określają:

- 1) zasady przydzielania stanowisk postojowych i sposób ustawiania statków powietrznych;
- 2) standardowe drogi kołowania;
- 3) zadania i obowiązki KRN, jeśli taka służba istnieje.

§ 57. 1. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej mają na celu zapewnienie bezpiecznych warunków dla znajdujących się na niej osób, statków powietrznych i pojazdów.

2. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej dotyczą:

- 1) zachowania się w strefach niebezpiecznych wokół statku powietrznego, w tym w pobliżu silnika lub śmigła;
- 2) ruchu pojazdów na płycie postojowej;
- 3) wykonywania prac związanych z obsługą naziemną;
- 4) tankowania statków powietrznych;
- 5) sprzątanía zanieczyszczeń stałych i płynnych;
- 6) poruszania się pieszych po płycie postojowej.

§ 58. Lotnisko przeznaczone do użytkowania w zimie powinno być wyposażone w sprzęt i środki techniczne do usuwania śniegu, lodu, błota pośniegowego z powierzchni PRN.

§ 59. 1. Prace związane z utrzymaniem lotniska powinny być prowadzone w sposób niestwarzający zagrożenia dla operacji lotniskowych.

2. Zarządzający lotniskiem opracowuje i wdraża procedury bezpieczeństwa przy wykonywaniu prac związanych z bieżącym utrzymaniem PRN, w tym dokonywania drobnych napraw nawierzchni i pomocy wzrokowych oraz koszenia trawy, usuwania śniegu i innych prac wykonywanych w pobliżu pasa drogi startowej i dróg kołowania.

§ 60. 1. Na lotnisku, które posiada drogę startową z nawierzchnią sztuczną i obsługuje zarobkowy przewóz lotniczy, zarządzający lotniskiem zapewnia służbę utrzymania lotniska.

2. Do zadań służby utrzymania lotniska należy dbanie o stan techniczny nawierzchni PRN oraz sprawność pomocy wzrokowych, urządzeń i wyposażenia lotniska zapewniającego bezpieczne wykonywanie operacji lotniskowych.

§ 61. 1. Zarządzający lotniskiem monitoruje i kontroluje obecność dzikich zwierząt na lotnisku oraz opracowuje i wdraża procedury mające na celu przeciwdziałanie ewentualnym zagrożeniom dla operacji lotniskowych ze strony dzikich zwierząt.

2. Zarządzający lotniskiem zapewnia bieżące prowadzenie inspekcji lotniska w zakresie:

- 1) oceny stanu ogrodzenia lotniska, jeżeli lotnisko posiada ogrodzenie;
- 2) obecności dzikich zwierząt na lotnisku;
- 3) miejsc zlokalizowanych na terenie lotniska mogących potencjalnie sprzyjać żerowaniu ptaków lub stanowiących dla nich miejsce lęgów, schronienia lub odpoczynku.

3. Zarządzający lotniskiem powinien:

- 1) określić zadania osób odpowiedzialnych za przeciwdziałanie zagrożeniom dla statków powietrznych ze strony dzikich zwierząt;
- 2) identyfikować zagrożenia na lotnisku dla operacji lotniskowych ze strony dzikich zwierząt i oceniać ryzyko ich wystąpienia;
- 3) identyfikować strefy zlokalizowane w otoczeniu lotniska, w których mogą występować potencjalne zagrożenia dla operacji lotniskowych ze strony ptaków;
- 4) określić metody działania stosowane w celu kontrolowania, eliminowania lub minimalizowania zagrożeń ze strony dzikich zwierząt, w tym wnioskowania o dokonanie odstrzału redukcyjnego, o którym mowa w art. 82 pkt 6 ustawy;
- 5) opracować procedury dotyczące postępowania w przypadku stwierdzenia zderzenia statku powietrznego z ptakiem;

- 6) dokonywać oceny skuteczności stosowanych działań zmniejszających ryzyko kolizji statków powietrznych z ptakami i innymi dzikimi zwierzętami.

## Rozdział 5

### **Warunki eksploatacji lotnisk użytku wyłącznego**

§ 62. 1. Zarządzający lotniskiem określa strukturę organizacyjną i system zarządzania lotniskiem oraz zapewnia personel lotniska i środki techniczne w liczbie uwzględniającej zakres zadań i obowiązków wynikających z rozporządzenia oraz z przepisów art. 68 ustawy.

2. Jeżeli zarządzający lotniskiem posiada stałą siedzibę poza terenem lotniska to powinien, wyznaczyć osobę, która w jego imieniu realizuje zadania zarządzającego lotniskiem zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w INOPL.

§ 63. 1. Zarządzający lotniskiem wyznacza osobę pełniącą obowiązki dyżurnego lotniska, która w godzinach otwarcia lotniska dla operacji lotniskowych odpowiada za jego eksploatację oraz bezpieczne wykonywanie operacji lotniskowych.

2. Do zadań dyżurnego lotniska należy:

- 1) prowadzenie inspekcji PRN w celu sprawdzenia warunków do wykonywania operacji lotniskowych, w tym oceny stanu technicznego nawierzchni PRN i pomocy wzrokowych;
- 2) zgłaszanie do AIS wniosków o wydanie NOTAM lub SNOWTAM;
- 3) nadzór nad bezpieczną eksploatacją lotniska;
- 4) określenie drogi startowej do użytkowania, kierunku startu i lądowania;
- 5) inicjowanie działań mających na celu oczyszczanie lub odśnieżanie nawierzchni PRN, usunięcie awarii oraz likwidację zagrożeń dla operacji lotniskowych;
- 6) podejmowanie działań związanych z udzielaniem pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu;
- 7) udzielanie zainteresowanym osobom informacji na temat warunków panujących na lotnisku oraz możliwości wykonywania operacji lotniskowych.

3. Dyżurny lotniska powinien posiadać wiedzę w zakresie:

- 1) przepisów dotyczących eksploatacji i funkcjonowania lotniska;
- 2) infrastruktury lotniskowej, charakterystyk fizycznych i wyposażenia lotniska;
- 3) przeszkód lotniczych w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu;
- 4) ruchu statków powietrznych, pojazdów i osób w PRN;

- 6) procedur bezpieczeństwa na płycie postojowej;
- 6) prowadzenia inspekcji PRN;
- 7) wydawnictw AIS oraz zgłaszania wniosków o wydanie NOTAM lub SNOWTAM.

§ 64. 1. Zarządzający lotniskiem opracowuje INOPL zgodnie z wymaganiami określonymi w § 21 ust. 1–4.

2. Zarządzający lotniskiem opracowuje i zamieszcza w INOPL oraz wdraża na lotnisku procedury operacyjne, o których mowa w § 52, z uwzględnieniem wymagań, o których mowa w § 53–59.

3. Wykaz informacji, które powinny być zawarte w INOPL lotniska użytku wyłącznego określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 65. W zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony dzikich zwierząt zarządzający lotniskiem powinien:

- 1) identyfikować zagrożenia dla operacji lotniskowych ze strony dzikich zwierząt;
- 2) opracować i aktualizować procedury zapobiegania zagrożeniom ze strony dzikich zwierząt;
- 3) kontrolować stan ogrodzenia lotniska, jeżeli takie ogrodzenie na tym lotnisku istnieje;
- 4) określić metody stosowane w celu kontrolowania oraz minimalizowania lub eliminowania zagrożeń ze strony dzikich zwierząt, w tym wnioskowania o dokonanie odstrzału redukcyjnego, o którym mowa w art. 82 pkt 6 ustawy;
- 5) dokonywać oceny skuteczności stosowanych działań zmniejszających ryzyko kolizji statków powietrznych z ptakami i innymi dzikimi zwierzętami.

## Rozdział 6

### **Przepisy przejściowe i końcowe**

§ 66. 1. Zarządzający lotniskami wpisanymi do rejestru lotnisk przed dniem wejścia w życie rozporządzenia dostosują lotniska do wymagań określonych w rozporządzeniu w terminie do 12 miesięcy od dnia wejścia w życie rozporządzenia.

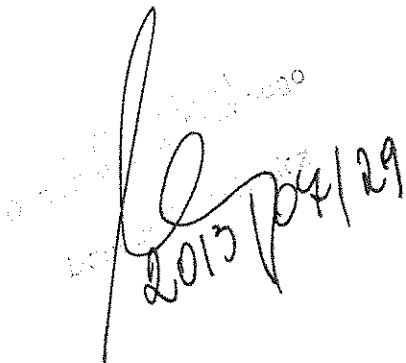
2. Wymagań określonych w rozporządzeniu nie stosuje się do oceny wniosków, o których mowa w art. 59 ust. 2 i 161 ust. 1 ustawy, złożonych przed dniem wejścia w życie rozporządzenia.

3. Zarządzających lotniskami, których wnioski rozpatrzono zgodnie z ust. 2, dostosują lotniska do wymagań określonych w rozporządzeniu w terminie 12 miesięcy od dnia

uprawomocnienia się decyzji dotyczącej odpowiednio wpisania lotniska do rejestru lotnisk lub wydania certyfikatu lotniska.

§ 67. Rozporządzenie wchodzi w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia.

**MINISTER TRANSPORTU,  
BUDOWNICTWA I GOSPODARKI  
MORSKIEJ**



Handwritten signature and date: 2013/04/29



Załączniki  
do rozporządzenia Ministra  
Transportu, Budownictwa  
i Gospodarki Morskiej  
z dnia ..... 2012 r.

**Załącznik nr 1**

**ZAWARTOŚĆ INOPL LOTNISKA CERTYFIKOWANEGO**

Strony organizacyjne:

- 1) Strona tytułowa;
- 2) Strona z podpisami (Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i zarządzającego lotniskiem);
- 3) Rejestr wprowadzonych zmian (numer kolejny zmiany i data jej opracowania, termin wejścia w życie zmiany);
- 4) Wykaz kontrolny stron zawierający numery i aktualne daty poszczególnych stron (jeśli INOPL jest wydana w formie pozwalającej na łatwą wymianę);
- 5) Wykaz użytkowników INOPL;
- 6) Dane kontaktowe kadry kierowniczej lotniska odpowiedzialnej za zadania określone w INOPL (imię i nazwisko, stanowisko służbowe, telefon, telefax i e-mail) oraz służb lotniskowych. Dane te nie podlegają obowiązkowi zatwierdzania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i powinny być aktualizowane na bieżąco;
- 7) Spis treści;

**CZĘŚĆ 1 INFORMACJE OGÓLNE**

1.1 Wprowadzenie

- 1) Cel i zakres INOPL;
- 2) Wymagania prawne dla certyfikatu lotniska i INOPL wynikające z obowiązujących przepisów;
- 3) Opis systemu administrowania INOPL, w tym oznaczania stron, opracowania i wprowadzania zmian oraz ich dystrybucji do użytkowników INOPL. Zadania i obowiązki osoby odpowiedzialnej za administrowanie INOPL;
- 4) Określenia i skróty stosowane w INOPL;

1.2 Informacje dotyczące zarządzającego lotniskiem

- 1) Nazwa lotniska (także w języku angielskim, jeśli istnieje), wskaźnik lokalizacji ICAO, adres i dane kontaktowe (tel., telefax, e-mail);

- 2) Nazwa zarządzającego lotniskiem, imię, nazwisko i stanowisko służbowe osoby pełniącej tę funkcję oraz adres i dane kontaktowe (tel., telefax, e-mail);
- 3) Dane dotyczące właściciela lotniska lub informacje dotyczące prawa użytkowania nieruchomości w okresie eksploatacji lotniska, zgodnie z art. 68 ust. 2 pkt 13 ustawy;
- 4) Oświadczenie zarządzającego lotniskiem, że INOPL spełnia wymagania obowiązujących przepisów i warunki wynikające z certyfikatu oraz, że procedury zawarte w INOPL są stosowane przez personel lotniska i wszystkich użytkowników lotniska w zakresie, który ich dotyczy;
- 5) Oświadczenie zarządzającego lotniskiem, że lotnisko użytku publicznego zawsze, gdy jest otwarte dla operacji lotniczych, jest dostępne dla wszystkich użytkowników na równych warunkach.

### 1.3 Przeznaczenie lotniska i rodzaj wykonywanych operacji.

- 1) Przeznaczenie lotniska i rodzaj prowadzonej działalności (np.: lotnisko krajowe lub międzynarodowe, przewozy komercyjne pasażerów lub towarów w tym rozkładowe i czarterowe, szkolenie lotnicze, loty rekreacyjne, inne usługi lotnicze);
- 2) Kod referencyjny lotniska i typ największego statku powietrznego, dla którego lotnisko jest przeznaczone;
- 3) Rodzaj operacji lotniczych na każdym kierunku podejścia dróg startowych (VFR/IFR, kat. I, II lub III);
- 4) Godziny otwarcia i warunki korzystania z lotniska, w tym możliwość wykonywania operacji lotniczych w nocy;
- 5) Opis systemu prowadzenia ewidencji ruchu statków powietrznych, wielkości ruchu pasażerskiego i przewozu ładunków, o którym mowa w art. 68 ust. 2 pkt 8 ustawy.
- 6) Służby żeglugi powietrznej dostępne na lotnisku.
- 7) Agenci obsługi naziemnej działający na lotnisku oraz dostępne usługi dla statków powietrznych (urządzenia do tankowania, odladzania, obsługi towarów, możliwość hangarowania i dokonywania napraw statków powietrznych).

## **CZĘŚĆ 2 SYSTEM ZARZĄDZANIA LOTNISKIEM ORAZ KWALIFIKACJE I SZKOLENIE PERSONELU**

### 2.1 Opis systemu zarządzania lotniskiem.

- 1) Struktura organizacyjna i sposób zarządzania lotniskiem;
- 2) Zadania i obowiązki zarządzającego lotniskiem i kadry kierowniczej;

- 3) Zadania i obowiązki służb lotniskowych i komórek organizacyjnych oraz osób odpowiedzialnych za bezpieczną eksploatację lotniska.

#### 2.2 System zarządzania bezpieczeństwem (SMS).

- 1) Struktura i zakres SMS;
- 2) Polityka bezpieczeństwa;
- 3) Personel odpowiedzialny za SMS;
- 4) Upoważnienia i obowiązki osoby odpowiedzialnej za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku;
- 5) Procedury związane z identyfikacją zagrożeń;
- 6) Procedury związane z analizą ryzyka;
- 7) Procedury badania zdarzeń i incydentów na lotnisku;
- 8) Procedury związane z obowiązkowym i dobrowolnym systemem zgłaszania zdarzeń mających negatywny wpływ na bezpieczeństwo;
- 9) System szkoleń związanych z SMS.

#### 2.3 Kwalifikacje i szkolenie personelu.

Opis systemu szkolenia personelu lotniska, w tym wykaz służb lotniskowych i stanowisk funkcyjnych objętych programami szkolenia, zasady opracowania i realizacji programów szkolenia oraz metody i zasady organizacji i prowadzenia szkoleń.

### **CZĘŚĆ 3 SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE POŁOŻENIA LOTNISKA**

3.1 Informacje ogólne dotyczące położenia i otoczenia lotniska oraz opis głównych elementów infrastruktury lotniczej.

3.2 Mapa lotniska w skali 1:5000 (lub w innej, umożliwiającej jak najlepsze zobrazowanie informacji) pokazująca główne elementy infrastruktury lotniskowej, w tym układ dróg startowych i dróg kołowania, rozmieszczenie stanowisk postojowych, pomoce wzrokowe i radiowe pomoce nawigacyjne, ARP, wskaźniki kierunku wiatru i inne elementy potrzebne do zabezpieczenia operacji na lotnisku.

3.3 Mapa lotniska w skali 1:25000 (lub w innej, umożliwiającej jak najlepsze zobrazowanie informacji) pokazująca granice części lotniczej lotniska, powierzchnie ograniczające i lokalizację przeszkód lotniczych oraz położenie wszelkich urządzeń lotniskowych leżących poza granicami lotniska.

3.4 Mapa lub plan pokazujący odległości lotniska od najbliższego miasta lub miejscowości, jeśli nie jest to zobrazowane na mapie wymienionej powyżej.

#### **CZĘŚĆ 4 SZCZEGÓLOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE ZGŁASZANIU DO SŁUŻB INFORMACJI LOTNICZEJ**

W tej części należy zamieścić informacje i dane dotyczące lotniska podlegające publikacji w AIP, określone w Załączniku 15 ICAO, Dodatek 1 „Treść zbioru informacji lotniczych (AIP)”, Część 3 – Lotniska (AD 2), w niżej wymienionym zakresie.

4.1 Dane i informacje dotyczące charakterystyk fizycznych i infrastruktury lotniska, zgłoszone przez zarządzającego lotniskiem do publikacji w AIP:

- 1) Wskaźnik lokalizacji lotniska i nazwa (AD 2.1);
- 2) Dane geograficzne i administracyjne lotniska (AD 2.2);
- 3) Służba ratowniczo-gaśnicza (AD 2.6);
- 4) Sezonowa dostępność lotniska i oczyszczanie (AD 2.7);
- 5) Płyty postojowe, drogi kołowania i punkty kontroli wskazań przyrządów pokładowych (AD 2.8);
- 6) System kierowania ruchem naziemnym i oznakowanie (AD 2.9);
- 7) Przeszkody lotnicze w rejonie lotniska (AD 2.10);
- 8) Charakterystyki fizyczne dróg startowych (AD 2.12);
- 9) Długości deklarowane (AD 2.13);
- 10) Światła podejścia i światła drogi startowej (AD 2.14);
- 11) Inne światła i zasilanie awaryjne (AD 2.15);
- 12) Strefa lądowania dla śmigłowców (AD 2.16);
- 13) Informacje dodatkowe (AD 2.23);

4.2 Informacje dotyczące procedur podejścia do lądowania i procedur odlotu, uwzględniające lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska, które zostały opublikowane w AIP (przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego na danym lotnisku) w następującym zakresie:

- 1) Przestrzeń powietrzna służb ruchu lotniczego (AD 2.17);
- 2) Urządzenia łączności służb ruchu lotniczego (AD 2.18);
- 3) Radiowe pomoce nawigacyjne i lądowania (AD 2.19);
- 4) Lokalne przepisy ruchu (AD 2.20);
- 5) Procedury ograniczenia hałasu (AD 2.21);
- 6) Procedury lotu (AD 2.22);
- 7) Mapy ICAO dotyczące lotniska (AD 2.24);
  - a) mapa lotniska,

- b) mapa parkowania/dokowania statków powietrznych,
- c) mapa naziemnego ruchu lotniskowego,
- d) mapa przeszkód lotniskowych (typu A) dla każdej drogi startowej,
- e) mapa terenu i przeszkód lotniskowych (elektroniczna),
- f) mapa terenu dla podejścia precyzyjnego, dla dróg startowych podejścia precyzyjnego kategorii II i III,
- g) mapa podejścia według wskazań przyrządów dla każdej drogi startowej i rodzaju procedury,
- h) mapa podejścia z widocznością,
- i) diagram obrazujący gromadzenie się ptaków w pobliżu lotniska.

Uwaga: Jeśli niektóre z podanych wyżej informacji lub map nie są publikowane w AIP, należy zamieścić uwagę „nie dotyczy”.

## **CZĘŚĆ 5 SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE DOTYCZĄCE PROCEDUR OPERACYJNYCH, WYPOSAŻENIA I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA STOSOWANYCH NA LOTNISKU**

5.1 Zgłaszanie informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.

Zasady współpracy zarządzającego lotniskiem z AIS oraz przekazywania informacji o zmianach na lotnisku, w tym szczegółowe procedury:

- 1) zgłaszania informacji i danych lotniczych do publikacji w AIP;
- 2) zgłaszania wniosku o wydanie NOTAM;
- 3) powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zmianach eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska, o których mowa w art. 61 oraz zmianach w funkcjonowaniu lotniska, o których mowa w art. 68 ust. 2 pkt 9 ustawy.

5.2 Inspekcje PRN.

Szczegółowy opis procedur wykonywania inspekcji PRN zawierający między innymi:

- 1) metody i częstotliwość prowadzenia inspekcji PRN;
- 2) ustalenia dotyczące pomiaru współczynnika tarcia i grubości warstwy wody na drogach startowych i drogach kołowania;
- 3) środki łączności i sposób komunikowania się z TWR;
- 4) zasady prowadzenia dziennika inspekcji i miejsce jego przechowywania;
- 5) lista kontrolna do inspekcji;
- 6) zasady powiadamiania o wynikach inspekcji oraz podejmowania działań naprawczych;

7) zadania osób odpowiedzialnych za prowadzenie inspekcji.

#### 5.3 Kontrola dostępu do PRN.

Informacje ogólne dotyczące stosowanych na lotnisku procedur dostępu do części lotniczej lotniska w tym zwłaszcza do PRN. Opis ten powinien zawierać obowiązki w tym zakresie i uprawnienia służb lotniskowych i personelu lotniska, organu ochrony lotniska, straży granicznej, służb celnych i paszportowych oraz agentów obsługi naziemnej, przewoźników lotniczych mających stałą bazę na lotnisku i innych użytkowników lotniska.

#### 5.4 Ruch pojazdów na lotnisku.

Opis procedur kontroli ruchu pojazdów na lotnisku, w tym zwłaszcza w PRN, obejmujący między innymi, organizację naziemnego ruchu statków powietrznych, środków transportowych i osób pieszych na terenie lotniska, zasady ruchu drogowego, dozwolone prędkości jazdy, zasady wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów w PRN oraz kontroli przestrzegania obowiązujących przepisów.

#### 5.5 Zarządzanie płytą postojową.

Ogólny opis przedsięwzięć związanych z zarządzaniem płytą postojową zawierający między innymi:

- 1) uzgodnienia pomiędzy zarządzającym lotniskiem, a instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego dotyczące podziału zadań związanych z zarządzaniem płytą postojową oraz zasad współpracy i koordynacji;
- 2) zasady przydzielania stanowisk postojowych;
- 3) zadania i obowiązki KRN oraz kierowcy pojazdu prowadzącego „follow me”;
- 4) wykaz sygnałów manewrowania dopuszczonych do stosowania na lotnisku;
- 5) opis systemu dokowania statków powietrznych.

#### 5.6 Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej.

Szczegółowy opis procedur mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na płycie postojowej dla osób, statków powietrznych i pojazdów, określający między innymi:

- 1) strefy niebezpieczne wokół statku powietrzego (silnik, śmigło);
- 2) środki bezpieczeństwa w czasie tankowania statków powietrznych;
- 3) sprzątanie zanieczyszczeń stałych i płynnych z płyty postojowej;
- 4) ustalenia dotyczące zgłaszania zdarzeń, w tym incydentów i wypadków na płycie postojowej;
- 5) metody kontroli przestrzegania procedur bezpieczeństwa przez personel pracujący na płycie postojowej.

### 5.7 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności.

Opis procedur LVP realizowanych na lotnisku, określający między innymi:

- 1) Zasady współpracy i koordynacji pomiędzy służbami lotniskowymi i TWR;
- 2) Sposób ogłaszania i odwołania procedur LVP;
- 3) Zadania i obowiązki służb lotniskowych i innych komórek organizacyjnych lotniska uczestniczących w realizacji procedur LVP oraz agentów obsługi naziemnej i innych użytkowników lotniska;
- 4) Opis infrastruktury lotniska związanej z LVP wraz z mapą lotniska w skali 1:5000 lub 1:25000 (lub większej), na której zaznaczono elementy takie jak:
  - a) droga startowa przeznaczona do operacji LVP,
  - b) standardowe drogi kołowania i miejsca postojowe,
  - c) wzrokowe i radiowe pomoce nawigacyjne,
  - d) wyznaczone punkty na płycie postojowej, przekazania odpowiedzialności za prowadzenie statku powietrznego pomiędzy TWR i KRN,
  - e) miejsca w PRN szczególnie niebezpieczne dla ruchu pojazdów i statków powietrznych i ich oznaczanie,
  - f) strefy krytyczne i wrażliwe ILS,
  - g) miejsca wyłączone z użytkowania.

### 5.8 Ochrona radiowych pomocy nawigacyjnych przed zakłóceniami.

Opis podejmowanych działań i procedur mających na celu ochronę radiowych pomocy nawigacyjnych znajdujących się w granicach lotniska (w tym zwłaszcza ILS), przed jakimikolwiek czynnikami mogącymi zakłócić ich pracę.

### 5.9 Eksploatacja i utrzymanie pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego.

Opis procedur monitorowania i kontroli stanu technicznego oraz bieżących napraw pomocy wzrokowych, w tym zwłaszcza świateł lotniczych, oświetlenia przeszkód, oznakowania, sygnalizacji oraz systemu zasilania elektrycznego lotniska. Opis ten powinien określać:

- 1) zasady prowadzenia inspekcji w czasie i poza godzinami otwarcia pracy lotniska oraz listę kontrolną do inspekcji;
- 2) zasady dokumentowania rezultatów inspekcji oraz wykonania czynności pokontrolnych w celu naprawy usterek;
- 3) zasady prowadzenia rutynowych konserwacji i napraw awaryjnych;

- 4) ustalenia dotyczące awaryjnego systemu zasilania, jeżeli taki istnieje, oraz, w razie potrzeby, informacje na temat innych metod działania w przypadku całkowitego lub częściowego zaniku zasilania.

#### 5.10 Eksploatacja i utrzymanie nawierzchni PRN.

Szczegółowy opis procedur oraz urządzeń i wyposażenia wykorzystywanego do eksploatacji i utrzymania nawierzchni PRN, w tym nawierzchni sztucznych dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych, nawierzchni darniowych oraz systemu odwadniania lotniska. Procedury te określają częstotliwość prowadzenia inspekcji i wykonywania pomiarów PCN, sposób dokonywania doraźnych napraw i okresowych remontów nawierzchni.

#### 5.11 Plan odśnieżania PRN.

Szczegółowe informacje dotyczące przygotowania lotniska do zabezpieczenia operacji lotniskowych w warunkach zimowych, w tym plan odśnieżania lotniska.

#### 5.12 Bezpieczeństwo operacji lotniskowych w czasie prac na lotnisku.

Szczegółowy opis działań związanych z planowaniem, przygotowaniem i wykonywaniem prac w PRN w tym zasady opracowania i wdrożenia PBP.

#### 5.13 Kontrola przeszkód lotniczych.

Opis stosowanych na lotnisku procedur kontroli powierzchni ograniczających oraz przeszkód lotniczych uwzględniający wymagania art. 82 pkt 8 i art. 87 ustawy Prawo lotnicze oraz przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 4 i 5 ustawy;

#### 5.14 Przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony dzikich zwierząt.

Opis procedur związanych z zapobieganiem i postępowaniem z zagrożeniami dla operacji lotniskowych ze strony dzikich zwierząt, zawierający między innymi opracowany przez zarządzającego lotniskiem program zarządzania zagrożeniami ze strony dzikich zwierząt, sposób wdrożenia i realizacji programu oraz działania podejmowane w celu przeciwdziałania innym zagrożeniom ze strony zwierząt na lotnisku.

#### 5.15 Postępowanie z materiałami niebezpiecznymi.

Opis stosowanych na lotnisku procedur związanych z bezpiecznym obchodzeniem się, przechowywaniem i składowaniem na lotnisku materiałów niebezpiecznych takich jak: materiały łatwopalne płynne i stałe, płyny powodujące korozję, sprężone gazy, materiały radioaktywne i magnetyczne.

#### 5.16 Plan usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN.



Opis procedur i środków technicznych wykorzystywanych do usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN, zawierający między innymi:

- 1) zasady współpracy i koordynacji służb lotniskowych z TWR;
- 2) sposób powiadamiania przewoźnika lotniczego lub właściciela statku powietrznego;
- 2) zadania obowiązki zarządzającego lotniskiem;
- 3) obowiązki przewoźnika lotniczego lub właściciela statku powietrznego;
- 4) środki techniczne będące w dyspozycji zarządzającego lotniskiem;
- 5) uzgodnienia odnośnie pozyskania urządzeń i wyposażenia niezbędnego do usuwania statku powietrznego od podmiotów zewnętrznych.

#### 5.17 System ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska.

Ogólne informacje na temat organizacji systemu ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej lotniska, o którym mowa w art. 68 ust. 2 pkt 10 ustawy, określające między innymi:

- 1) kategorię lotniska w zakresie ochrony p-poż;
- 2) strukturę organizacyjną i obsadę etatową lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej;
- 3) wyposażenie lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej, w tym pojazdy ratowniczo-gaśnicze, sprzęt specjalistyczny oraz rodzaj i ilość środków gaśniczych;
- 4) sprzęt i środki do ratownictwa medycznego;
- 5) wyposażenie lotniska w sprzęt medyczny oraz procedury udzielania niezbędnej pomocy medycznej na lotnisku, o których mowa w art. 68 ust. 2 pkt 5 ustawy.

5.18 Udzielanie pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.

Ogólne informacje dotyczące wyposażenia, środków i procedur stosowanych na lotnisku w zakresie udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu oraz ogólne informacje dotyczące opracowania i wykorzystania planu działania w sytuacjach zagrożenia.



## ZAWARTOŚĆ INOPL LOTNISKA O OGRANICZONEJ CETYFIKACJI ORAZ LOTNISKA UŻYTKU WYŁĄCZNEGO

Strony organizacyjne:

- 1) Strona tytułowa;
- 2) Strona z podpisami (Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i zarządzającego lotniskiem);
- 3) Rejestr wprowadzonych zmian (numer kolejny zmiany i data jej opracowania, termin wejścia w życie zmiany);
- 4) Wykaz kontrolny stron zawierający numery i aktualne daty poszczególnych stron (jeśli INOPL jest wydana w formie pozwalającej na łatwą wymianę);
- 5) Wykaz użytkowników INOPL;
- 6) Spis treści.

### CZĘŚĆ 1 INFORMACJE OGÓLNE

#### 1.1 Wprowadzenie

- 1) Cel i zakres INOPL;
- 2) Wymagania prawne dla lotniska wynikające z obowiązujących przepisów;
- 3) Opis systemu administrowania INOPL, w tym oznaczania stron, opracowania i wprowadzania zmian oraz ich dystrybucji do użytkowników INOPL. Zadania i obowiązki osoby odpowiedzialnej za administrowanie INOPL;
- 4) Określenia i skróty stosowane w INOPL.

#### 1.2 Informacje dotyczące zarządzającego lotniskiem

- 1) Nazwa lotniska i wskaźnik lokalizacji ICAO, adres i dane kontaktowe (tel., telefax, e-mail);
- 2) Imię i nazwisko (nazwa), adres i dane kontaktowe zarządzającego lotniskiem (tel., telefax, e-mail);
- 3) Imię i nazwisko (nazwa), adres i dane kontaktowe właściciela lotniska (tel., telefax, e-mail);
- 4) Oświadczenie zarządzającego lotniskiem, że lotnisko spełnia wymagania wynikające z obowiązujących przepisów oraz że procedury zawarte w INOPL są stosowane przez personel lotniska i użytkowników lotniska w zakresie, w którym ich dotyczą;

- 5) Oświadczenie zarządzającego lotniskiem, że lotnisko użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji jest otwarte dla operacji lotniczych jest dostępne dla wszystkich użytkowników na równych warunkach<sup>1</sup>.

### 1.3 Przeznaczenie lotniska i rodzaj wykonywanych operacji.

- 1) Przeznaczenie lotniska i rodzaj prowadzonej działalności (np.: lotnisko krajowe lub międzynarodowe, przewozy komercyjne pasażerów lub towarów, szkolenie lotnicze, loty rekreacyjne, inne usługi lotnicze);
- 2) Kod referencyjny lotniska i typ największego statku powietrznego, dla którego lotnisko jest przeznaczone;
- 3) Rodzaj operacji lotniczych na każdym kierunku podejścia dróg startowych (VFR/IFR, kat. I, II lub III);
- 4) Warunki korzystania z lotniska, w tym możliwość wykonywania operacji lotniczych w nocy;
- 5) Ogólne informacje dotyczące lotniskowego organu służb ruchu lotniczego jeśli istnieje na lotnisku;
- 6) Ogólne informacje dotyczące urządzeń handlingowych dostępnych na lotnisku, w tym między innymi do tankowania, odladzania, obsługi towarów oraz możliwość hangarowania i dokonywania napraw statków powietrznych.

## **CZĘŚĆ 2 ORGANIZACJA I ZARZĄDZANIE LOTNISKIEM**

### 2.1 Struktura organizacyjna i zarządzanie lotniskiem.

- 1) Schemat organizacyjny i opis systemu zarządzania lotniskiem;
- 2) Zadania i obowiązki zarządzającego lotniskiem i kadry kierowniczej;
- 3) Zadania i obowiązki dyżurnego lotniska;
- 4) Zadania i obowiązki służby eksploatacji i utrzymania lotniska, jeśli jest zapewniana.

### 2.2 System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)<sup>1</sup>.

- 1) Struktura i zakres SMS;
- 2) Polityka bezpieczeństwa;
- 3) Personel odpowiedzialny za SMS;
- 4) Upoważnienia i obowiązki osoby odpowiedzialnej za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku;
- 5) Procedury związane z identyfikacją zagrożeń;

---

<sup>1</sup> Nie dotyczy lotnisk użytku wyłącznego.

- 6) Procedury badania zdarzeń na lotnisku;
- 7) Procedury związane z obowiązkowym systemem zgłaszania zdarzeń mających negatywny wpływ na bezpieczeństwo.

### 2.3 Szkolenie personelu.

Opis systemu szkolenia personelu lotniska, w tym wykaz stanowisk funkcyjnych podlegających szkoleniu oraz metody i zasady organizacji i prowadzenia szkoleń.

## **CZĘŚĆ 3 LOKALIZACJA I OTOCZENIE LOTNISKA**

3.1 Informacje ogólne dotyczące położenia i otoczenia lotniska oraz opis głównych elementów infrastruktury lotniczej lotniska.

3.2 Mapa lotniska w skali 1:5000, 1:25000 lub inna umożliwiająca jak najlepsze oznaczenie głównych elementów infrastruktury lotniska takich jak: drogi startowe i drogi kołowania, stanowiska postojowe, pomoce wzrokowe i radiowe pomoce nawigacyjne, ARP, wskaźniki kierunku wiatru, granice lotniska, powierzchnie ograniczające i przeszkody lotnicze.

3.3 Mapa lub plan pokazujący odległości lotniska od najbliższego miasta lub miejscowości, jeśli nie jest zostało to oznaczone na mapie wymienionej w pkt 3.2.

## **CZĘŚĆ 4 DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA ZGŁASZANE DO AIS**

W tej części należy zamieścić informacje i dane dotyczące lotniska podlegające publikacji w AIP, określone w Załączniku 15 ICAO, Dodatek 1 „Treść zbioru informacji lotniczych (AIP)”, Część 3 – Lotniska (AD 2), w niżej wymienionym zakresie.

4.1 Dane i informacje dotyczące charakterystyk fizycznych i infrastruktury lotniska, zgłoszone do publikacji w AIP przez zarządzającego lotniskiem:

- 1) Wskaźnik lokalizacji lotniska i nazwa (AD 2.1);
- 2) Dane geograficzne i administracyjne lotniska (AD 2.2);
- 3) Sezonowa dostępność lotniska i oczyszczanie (AD 2.7);
- 4) Płyty postojowe, drogi kołowania i punkty kontroli wskazań przyrządów pokładowych (AD 2.8);
- 5) System kierowania ruchem naziemnym i oznakowanie (AD 2.9) (jeśli dotyczy);
- 6) Przeszkody lotnicze w rejonie lotniska (AD 2.10);
- 7) Charakterystyki fizyczne dróg startowych (AD 2.12);
- 8) Długości deklarowane (AD 2.13);
- 9) Światła podejścia i światła drogi startowej (AD 2.14);

- 10) Inne światła i zasilanie awaryjne (AD 2.15);
- 11) Strefa lądowania dla śmigłowców (AD 2.16);

4.2 Informacje dotyczące procedur podejścia do lądowania i procedur odlotu, uwzględniające lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska, które zostały opublikowane w AIP (przez zarządzającego lotniskiem lub instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego), w zakresie:

- 1) Przestrzeń służb ruchu lotniczego (AD 2.17);
- 2) Urządzenia łączności służb ruchu lotniczego (AD 2.18);
- 3) Radiowe pomoce nawigacyjne i lądowania (AD 2.19);
- 4) Lokalne przepisy ruchu (AD 2.20);
- 5) Procedury ograniczenia hałasu (AD 2.21);
- 6) Procedury lotu (AD 2.22);
- 7) Mapy ICAO dotyczące lotniska (AD 2.24):
  - a) mapa lotniska,
  - b) mapa parkowania statków powietrznych,
  - c) mapa naziemnego ruchu lotniskowego,
  - d) mapa przeszkód lotniskowych (typu A) dla głównej drogi startowej,
  - e) mapa podejścia według wskazań przyrządów dla każdej drogi startowej i rodzaju procedury (jeśli dotyczy),
  - f) mapa podejścia z widocznością.

Uwaga: Jeśli niektóre z podanych wyżej informacji lub map nie są publikowane w AIP, należy zamieścić uwagę „nie jest publikowana”.

## **CZĘŚĆ 5 PROCEDURY OPERACYJNE, WYPOSAŻENIE I ŚRODKI BEZPIECZEŃSTWA**

5.1 Zgłaszanie informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych.

Zasady współpracy zarządzającego lotniskiem z AIS oraz przekazywania informacji o zmianach na lotnisku, w tym szczegółowe procedury:

- 1) zgłaszania informacji i danych lotniczych do publikacji w AIP;
- 2) zgłaszania wniosku o wydanie NOTAM;
- 3) powiadamiania Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zmianach eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska, o których mowa w art. 61 oraz o zmianach w funkcjonowaniu lotniska, o których mowa w art. 68 ust. 2 pkt 9 ustawy.

## 5.2 Inspekcje PRN.

Szczegółowy opis procedur wykonywania inspekcji PRN zawierający:

- 1) częstotliwość i sposób prowadzenia inspekcji PRN;
- 2) zadania osób odpowiedzialnych za prowadzenie inspekcji;
- 3) zasady powiadamiania o wynikach inspekcji oraz podejmowania działań naprawczych;
- 4) zasady prowadzenia dziennika inspekcji i miejsce jego przechowywania.

## 5.3 Ruch pojazdów i osób w PRN

Zasady ruchu pojazdów na lotnisku określające między innymi organizację naziemnego ruchu statków powietrznych, środków transportowych i osób pieszych w PRN.

## 5.4 Zarządzanie płytą postojową.

Opis procedur związanych z zarządzaniem płytą postojową, określający między innymi zasady przydzielania stanowisk postojowych i bezpiecznego poruszania się samolotów po drogach kołowania i na płycie postojowej oraz zadania i obowiązki KRN i jeśli taka funkcja jest zapewniana.

## 5.5 Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej.

Szczegółowy opis procedur mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na płycie postojowej dla osób, statków powietrznych i pojazdów, określający między innymi:

- 1) strefy niebezpieczne wokół statku powietrzego (silnik, śmigło);
- 2) środki bezpieczeństwa w czasie tankowania statków powietrznych;
- 3) sprzątanie zanieczyszczeń stałych i płynnych z płyty postojowej;

## 5.6 Eksploatacja i utrzymanie nawierzchni PRN.

Procedury kontroli stanu technicznego oraz bieżących napraw i utrzymania nawierzchni PRN (sztucznych lub darniowych), w tym dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych oraz systemu odwadniania lotniska.

## 5.7 Eksploatacja pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego.

Procedury kontroli stanu technicznego oraz bieżących napraw pomocy wzrokowych, w tym świateł lotniczych, oświetlenia przeszkód, oznakowania, sygnalizacji oraz systemu zasilania elektrycznego lotniska.

## 5.8 Plan odśnieżania PRN.

Opis procedur, urządzeń i środków technicznych przeznaczonych do odśnieżania PRN (dla lotnisk użytkowanych w zimie).

## 5.9 Bezpieczeństwo operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku.

Procedury wykonywania prac na lotnisku mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa operacji lotniskowych.

5.10 Kontrola przeszkód lotniczych.

Opis stosowanych na lotnisku procedur kontroli powierzchni ograniczających oraz przeszkód lotniczych uwzględniający wymagania art. 82 pkt 8 i art. 87 ustawy oraz przepisy wydane na podstawie art. 92 pkt 4 i 5 ustawy.

5.11 Przeciwdziałanie zagrożeniom ze strony zwierząt;

Opis wszystkich przedsięwzięć realizowanych przez zarządzającego lotniskiem w celu kontrolowania, eliminowania lub minimalizowania ryzyka zagrożenia dla operacji lotniskowych ze strony zwierząt.

5.12 Udzielanie pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu (zgodnie z art. 69 ust. 3 pkt 6 ustawy).

Ogólne informacje dotyczące wyposażenia i procedur stosowanych na lotnisku w zakresie udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu, w tym informacje dotyczące opracowania planu działania w sytuacjach zagrożenia.

5.13 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności.

Opis wyposażenia lotniska i procedur LVP, jeśli są stosowane na lotnisku.

Uwaga: Jeśli informacje lub procedury określone w części 5 nie mają zastosowania na danym lotnisku to zamieszcza się informację „nie dotyczy”.



## UZASADNIENIE

### I. Cel wydania rozporządzenia.

Projekt *rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków eksploatacji lotnisk*, stanowi wykonanie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. Zm.) i określa warunki eksploatacji lotnisk. Projekt uwzględnia nową klasyfikację lotnisk wprowadzoną w art. 54 ust. 1 i 2a znowelizowanej w 2011 roku ustawy i dotyczy:

- 1) **lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji** – zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 59 a ust. 5 ustawy z uwzględnieniem przepisów międzynarodowych (ICAO, UE);
- 2) **lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji** – podlegających certyfikacji na podstawie przepisów krajowych wydanych na podstawie art. 59 a ust. 6 ustawy;
- 3) **lotnisk użytku wyłącznego** – podlegających wymaganiom przepisów krajowych wydanym na podstawie art. 59 a ust. 7 ustawy.

Ww. przepisy z art. 59 a ust. 5-7 ustawy, wydane jako rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, określają przede wszystkim wymagania techniczne i eksploatacyjne potrzebne do projektowania i budowy lotnisk. Niniejszy projekt rozporządzenia stanowi ich uzupełnienie i określa szczegółowe wymagania eksploatacyjne konieczne do zapewnienia ciągłego i efektywnego użytkowania lotniska oraz warunków do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych.

W odniesieniu do lotnisk certyfikowanych niniejszy projekt implementuje normy i zalecane metody postępowania Załącznika 14 ICAO związane z bezpieczną eksploatacją lotniska, zawarte w rozdziale 1, pkt 1.4 i 1.5 (dot.: INOPL i SMS), rozdziale 9 pkt 9.3, 9.4, 9.5 i 9.7 (dot. służb i procedur operacyjnych). Załącznik 14 ICAO określa bardzo ogólne wymagania w tym zakresie i odsyła do podręczników ICAO (Doc), które stanowią o materiał doradczy. Z tego względu, przy opracowaniu niniejszego projektu wykorzystano w dużej mierze wytyczne i wskazówki merytoryczne zawarte w niżej wymienionych podręcznikach ICAO:

- 1) Doc 9137 „Podręcznik służb portu lotniczego” (*Airport Services Manual*):
  - Część 3 – „Zmniejszanie zagrożenia ze strony ptaków” (*Bird Control and Reduction*),
  - Część 5 – „Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych” (*Removal of Disabled Aircraft*);
  - Część 8 – „Służby operacyjne portu lotniczego” (*Airport Operational Services*),
  - Część 9 – „Utrzymanie portu lotniczego” (*Airport Maintenance Practices*).
- 2) Doc 9476 „Podręcznik systemów prowadzenia i kontroli ruchu naziemnego (SMGCS)” (*Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems*)
- 3) Doc 9774 „Podręcznik certyfikacji lotnisk” (*Manual on Certification of Aerodromes*);
- 4) Doc 9859 „Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem” (*Safety Management Manual*);
- 5) Doc 9365 „Podręcznik operacji w każdych warunkach meteorologicznych” (*Manual of All-Weather Operations*);
- 6) EUR Doc 013 „Materiał doradczy Unii Europejskiej na temat operacji na lotniskach w warunkach ograniczonej widzialności” *„European Guidance Material on Aerodrome Operations under Limited Visibility Conditions”*.

W niniejszym projekcie zawarto szereg przepisów dotyczących współpracy zarządzającego lotniskiem i służb lotniskowych z działającymi na lotnisku służbami żeglugi powietrznej, w tym zwłaszcza z lotniskowym organem służb ruchu lotniczego (TWR) oraz służbą informacji lotniczej (AIS). Zamieszczenie tych przepisów było niezbędne, gdyż współpraca tych służb ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia ciągłości, skuteczności i bezpiecznej eksploatacji lotniska. W czasie prac nad niniejszym projektem konsultowano na roboczo te kwestie z ekspertami z portów lotniczych, z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Przy opracowaniu niniejszych przepisów wzięto pod uwagę normy i zalecane metody postępowania ICAO dotyczące służb żeglugi powietrznej, w tym min.:

- Załącznik 2 ICAO „Przepisy ruchu lotniczego”,
- Załącznik 10 ICAO „Łączność Lotnicza”, tom I „Pomoce radionawigacyjne”,
- Załącznik 11 ICAO „Służby Ruchu Lotniczego”,
- Załącznik 15 ICAO „Służby informacji lotniczej”,
- ICAO Doc 4444 „Procedury Służb Żeglugi Powietrznej - Zarządzanie Ruchem Lotniczym”.

Przy opracowaniu niniejszego projektu wzięto także pod uwagę projektowane przez EASA'ę przepisy wykonawcze do *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 216/2008 r z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE*. Projektowane przez EASA'ę przepisy NPA 2011-20 (*Notice of proposed amendment*) dotyczą wyłącznie lotnisk certyfikowanych i wejdą w życie w 2014 roku z czteroletnim okresem przejściowym. Część tych przepisów znajdzie się w rozporządzeniu Komisji Europejskiej i będzie obowiązywała bezpośrednio. Duża część przepisów zawartych w NPA 2011-20 będzie wydana jako wskazówki lub zalecenia: Acceptable Means of Compliance (AMC), Guidance Material (GM) i Certification Specifications (CS). Ta część będzie musiała zostać odpowiednio wdrożona do krajowego porządku prawnego. Niniejszy projekt w żadnym stopniu nie koliduje z istniejącymi i projektowanymi przepisami UE, natomiast uwzględnia założenia merytoryczne i układ ww. przepisów, dzięki czemu stwarza warunki umożliwiające ich skuteczną implementację (w niedalekiej przyszłości).

## II. Zakres regulacji

Projekt składa się z sześciu rozdziałów i dwóch załączników. Pierwszy rozdział określa zakres stosowania przepisów oraz definicje i skróty, rozdział drugi i trzeci dotyczą lotnisk certyfikowanych, rozdział czwarty dotyczy lotnisk o ograniczonej certyfikacji a piąty lotnisk użytku wyłącznego. Rozdział szósty określa przepisy przejściowe i końcowe.

**Rozdział drugi** określa wymagania dotyczące organizacji i zarządzania lotniskiem certyfikowanym, w tym funkcjonowania służb lotniskowych, systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz kwalifikacji i szkolenia personelu.

Przepisy § 3 – 11 określają wymagania dotyczące ustanowienia i wdrożenia na lotnisku systemu zarządzania bezpieczeństwem. Wymagania te wynikają bezpośrednio z norm Załącznika 14 ICAO, rozdział 1, pkt 1.4.4 i 1.5 oraz dodatek 7.

Przepisy § 12 - 19 określają wymagania dla służb lotniskowych, które odpowiadają bezpośrednio za eksploatację lotniska i ciągłe utrzymanie warunków do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. Są to:

- 1) dyżurny operacyjny portu lotniczego (DOPL);  
[www.inforlex.pl](http://www.inforlex.pl)

- 2) koordynator ruchu naziemnego (KRN);
- 3) służba eksploatacji i utrzymania lotniska.

Służby te istnieją już od dawna na wszystkich lotniskach certyfikowanych w Polsce, ale ich działalność nie była do tej pory uregulowana. Niniejszy projekt stworzy podstawy prawne do uporządkowania i usystematyzowania działalności tych służb, pozwoli ujednoczyć standardy i procedury operacyjne stosowane na lotniskach oraz wymagania dotyczące kwalifikacji i szkolenia personelu. Wymagania dla lotniskowej służby ratowniczo-gaśniczej określono w rozporządzeniu MTBiGM z dnia 4 kwietnia 2013 r. w sprawie przygotowania lotnisk do sytuacji zagrożenia i lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych.

W § 20 określono wymagania dotyczące kwalifikacji i szkolenia personelu służb lotniskowych, w tym zasady opracowania programów szkolenia i realizacji szkoleń.

Przepisy § 21 określają zasady opracowania i wdrożenia instrukcji operacyjnej lotniska (INOPL), która zgodnie z wymaganiami Załącznika 14 ICAO jest podstawowym dokumentem wymaganym w procesie certyfikacji lotniska. Przepisy te dotyczą również lotnisk o ograniczonej certyfikacji i użytku wyłącznego, gdyż zgodnie z art. 82 pkt 1 ustawy Prawo lotnicze wszystkie lotniska w Polsce powinny posiadać INOPL. Szczegółowe wymagania dotyczące zawartości merytorycznej INOPL dla lotnisk certyfikowanych określono w załączniku nr 1, a dla pozostałych lotnisk w załączniku nr 2 do rozporządzenia. Wymagania dla INOPL zostały opracowane w oparciu o wytyczne zawarte w podręczniku ICAO Doc 9774 z uwzględnieniem projektowanych przepisów UE (NPA 2011-20).

**Rozdział trzeci** określa wymagania dotyczące opracowania i wdrożenia procedur operacyjnych na lotnisku certyfikowanym. Procedury te są zamieszczane w INOPL i realizowane przez służby lotniskowe przy współudziale innych komórek organizacyjnych lotniska, lotniskowych służb ruchu lotniczego i agentów obsługi naziemnej. W § 22 wyszczególniono wszystkie procedury wymagane przez ICAO. Przepisy § 23 – 46 określają wymagania odnośnie opracowania i sposobu wdrożenia wybranych procedur operacyjnych.

Do podstawowych obowiązków zarządzającego lotniskiem należy zgłaszanie do służby informacji lotniczej (AIS), informacji i danych lotniczych podlegających publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze (w tym zwłaszcza w AIP i NOTAM). Szczegółowe zasady współpracy zarządzającego lotniskiem z AIS oraz zgłaszania i publikowania tych informacji są określone w przepisach wydanych na podstawie art. 132 pkt 4 ustawy. Z tego powodu w § 23 niniejszego projektu zamieszczono tylko stosowne odesłanie do tych przepisów oraz obowiązek zawarcia przez zarządzającego lotniskiem odpowiedniego porozumienia z AIS.

Przepisy § 34 - 37 określają wymagania dotyczące procedur LVP, które muszą być opracowane i wdrożone na lotnisku, na którym planuje się wykonywanie operacji lotniczych w warunkach ograniczonej widzialności. Przepisy te zostały opracowane z uwzględnieniem wskazówek merytorycznych zawartych w podręcznikach ICAO Doc 4444, Doc 9365, Doc 9476, i EUR Doc 013. Korzystano także z doświadczeń i rozwiązań stosowanych w innych krajach, w tym min.: Wielkiej Brytanii („*CAP 168 - Licensing of Aerodromes*”) i Australii („*Manual of Standards Part 139 - Aerodromes*”). Przepisy te dotyczą głównie zadań realizowanych przez służby lotniskowe w ścisłej współpracy z TWR. Należy dodać, że do pełnego wdrożenia procedur LVP i przygotowania lotniska do wykonywania tego typu operacji lotniczych konieczne jest spełnienie także innych wymagań dotyczących m.in. infrastruktury lotniskowej i wyposażenia lotniska, w tym wzrokowych i radiowych pomocy

nawigacyjnych, a także procedur służb ruchu lotniczego (Załączniki ICAO: 3, 10, 11 i 14).

W § 34 ust. 3 określono, że „*decyzję o rozpoczęciu przygotowań do wprowadzenia procedur LVP na lotnisku oraz o ich wprowadzeniu i odwołaniu podejmuje TWR*”. Przepis ten jest zgodny z wymaganiami Załącznika 11 ICAO (pkt. 3.8.2) oraz podręcznika ICAO Doc 4444, pkt. 7.2.13, który mówi, że „*operacje przy ograniczonej widzialności powinny być inicjowane przez lub pośrednio poprzez organ kontroli lotniska*”. Taka praktyka jest powszechnie stosowana na lotniskach w państwach członkowskich ICAO.

W § 34 ust. 5 pkt 1 użyte określenie „*chmur zakrywających więcej niż połowę nieba*” jest zgodne z formami jakie przyjmują komunikaty meteorologiczne wydawane zgodnie z Załącznikiem 3 ICAO, w których podaje się wielkość zachmurzenia przy użyciu odpowiednich skrótów „*FEW*” (1-2 oktantów), „*SCT*” (3-4 oktantów), „*BKN*” (5-7 oktantów) lub „*OVC*” (8 oktantów).

W § 31 i 38 określono obowiązek zawierania przez zarządzającego lotniskiem porozumień z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, agentami obsługi naziemnej i w razie potrzeby innymi podmiotami prowadzącymi działalność na lotnisku w celu zagwarantowania realizacji procedur operacyjnych opisanych w rozdziale trzecim, w tym LVP.

**Rozdział czwarty** dotyczy lotnisk o ograniczonej certyfikacji. Przepisy te zostały opracowane w oparciu o wymagania dla lotnisk certyfikowanych (rozdział 2-3) z uwzględnieniem specyfiki funkcjonowania tych lotnisk, rodzaju wykonywanych operacji lotniczych oraz typów statków powietrznych, które zazwyczaj korzystają z tych lotnisk. Przy opracowaniu tych przepisów kierowano się faktem, że są to lotniska użytku publicznego, na których może być prowadzona działalność komercyjna związana z przewozem pasażerów i towarów oraz szkoleniem lotniczym, dlatego powinny być na nich zapewnione właściwe standardy bezpieczeństwa lotniczego.

W § 48 określono wymagania dotyczące systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), zachowując odpowiednią proporcję do wymagań, jakie stawiane są w tym zakresie dla lotnisk certyfikowanych. Na lotniskach o ograniczonej certyfikacji tworzy się służbę dyżurnego lotniska (§ 49 – 50). Służba ta jest niezbędna, aby zapewnić ciągłe i efektywne funkcjonowanie lotniska oraz warunki do bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych. Do podstawowych obowiązków dyżurnego lotniska należy dokonywanie inspekcji PRN oraz zgłaszanie do AIS wniosków o wydawanie NOTAM.

W § 51 określono wymagania dotyczące INOPL dla lotniska o ograniczonej certyfikacji, która powinna zostać opracowana zgodnie z wymaganiami jak dla lotnisk certyfikowanych (§ 21) i zawierać informacje określone w załączniku 2 do rozporządzenia.

Przepisy (§ 52 – 61) określają wymagania dotyczące opracowania i wdrożenia wybranych procedur operacyjnych, które mają zastosowanie na lotniskach o ograniczonej certyfikacji.

**Rozdział piąty** dotyczy lotnisk użytku wyłącznego. Przepisy te opracowano w oparciu o wymagania dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji ze względu na to, że zgodnie z przepisami ustawy – Prawo lotnicze mogą się na nich odbywać podobne operacje lotnicze. Z przepisów wyłączono wymagania, które nie mają zastosowania na lotniskach użytku wyłącznego, w tym dotyczące SMS.

Przepisy § 63 nakładają obowiązek wyznaczenia na lotnisku użytku wyłącznego osoby pełniącej funkcję dyżurnego lotniska. Podstawowym obowiązkiem dyżurnego lotniska jest

monitorowanie warunków na lotnisku, dokonywanie inspekcji PRN oraz zgłaszanie do AIS wniosków o wydanie NOTAM. Czynności te mają kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych.

Przepisy § 64 – 65 określają wymagania dotyczące opracowania INOPL oraz opracowania i wdrożenia wybranych procedur operacyjnych, które mają zastosowanie na lotniskach użytku wyłącznego.

**Rozdział szósty** (§ 66 i 67) zawiera przepisy końcowe. W ocenie autorów projektu konieczne jest przyjęcie dwunastomiesięcznego okresu na wdrożenie niniejszego rozporządzenia, który pozwoli zarządzającym lotniskami na zrealizowanie wszystkich przedsięwzięć z tym związanych. Implementacja tych przepisów wiąże się z koniecznością opracowania przez zarządzającego lotniskiem nowej INOPL, napisania nowych lub uzupełnienie istniejących procedur oraz wprowadzenia niezbędnych zmian organizacyjnych. Okres przejściowy ustalono dla już istniejących lotnisk wpisanych do rejestru lotnisk cywilnych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Dotyczy to 55 lotnisk obecnie wpisanych do rejestru, z których 13 posiada certyfikat wydany przez Prezesa Urzędu.

Dla nowopowstałych lotnisk lub lotnisk obecnie wpisywanych do rejestru, które wystąpią o wydanie certyfikatu lotniska użytku publicznego zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi lub certyfikatu lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, a które złożyły odpowiedni wniosek przed dniem wejścia w życie rozporządzenia przyjęto, że przepisów niniejszego rozporządzenia nie stosuje się podczas oceny złożonych wniosków. Jednakże przyjęto, że podmioty które otrzymają decyzje uwzględniające wnioski, będą musiały dostosować się do wymagań rozporządzenia w terminie 12 miesięcy od uprawomocnienia się tych decyzji. Takie rozwiązanie, w związku z faktem, że rozporządzenie ma wejść w życie w dniu następującym po dniu ogłoszenia, da podmiotom, o których mowa w ust. 2, wystarczający czas na dostosowanie się do nowych wymagań.

Zgodnie z § 67 rozporządzenie ma wejść w życie dzień po dniu następującym po dniu ogłoszenia. Rozwiązanie to podyktowane jest faktem, że kwestie eksploatacji lotnisk nie były dotychczas szczegółowo regulowane przez żaden akt normatywny. Jednocześnie rozporządzenie MTBiGM z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym wskazuje rozporządzenie z art. 83 ust 1 jako jedno ze źródeł wymagań dla podmiotów ubiegających się o certyfikat lotniska. W związku z tym, aby umożliwić przeprowadzanie procesów certyfikacji należy, bez zbędnej zwłoki, uregulować kwestie dotyczące warunków eksploatacji lotnisk.

Projekt rozporządzenia nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w przepisach dotyczących sposobu funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych oraz nie wymaga przedstawienia właściwym instytucjom i organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu.

Jednocześnie, w ocenie autorów, projektowane przepisy są, w części dotyczącej lotnisk certyfikowanych i w sposób ogólny objęte wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 216/2008 w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE. Wymagania dotyczące lotnisk o ograniczonej certyfikacji i lotnisk użytku wyłącznego nie są objęte wymaganiami UE.

## OCENA SKUTKÓW REGULACJI (OSR)

### I. Podmioty, na które oddziałuje niniejsze rozporządzenie:

- 1) zarządzający lotniskami, które są wpisane do rejestru lotnisk cywilnych;
- 2) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 3) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 4) operatorzy lotniczy (przewoźnicy);
- 5) właściciele statków powietrznych i piloci;

### II. Konsultacje społeczne:

Projekt rozporządzenia został skierowany do konsultacji z następującymi podmiotami:

- 1) Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”, ul. Żwirki i Wigury 1, 00-906 Warszawa;
- 2) Port Lotniczy Bydgoszcz SA, ul. Grodzka 12, 85-109 Bydgoszcz;
- 3) Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy, ul. Słowackiego 200, 80-298 Gdańsk;
- 4) Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A., al. Korfantego 38, 40-161 Katowice;
- 5) Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., ul. Kpt. M. Medweckiego 1, 32-083 Balice;
- 6) Port Lotniczy Poznań-Ławica sp. z o.o., ul. Bukowska 285, 60-189 Poznań;
- 7) Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o., ul. Gen. S. Maczka 35, Łódź 94-328;
- 8) Port Lotniczy „Rzeszów – Jasionka” Sp. z o.o., Jasionka 942, 36-002 Jasionka;
- 9) Port Lotniczy Szczecin-Goleniów im. NSZZ Solidarność, Głewice, 72-100 Goleniów;
- 10) Port Lotniczy Wrocław S.A., ul. Skarżyńskiego 36, 54-530 Wrocław;
- 11) Port Lotniczy Zielona Góra-Babimost, skr. poczt. 4, 66-110 Babimost;
- 12) Port Lotniczy Mazury sp. z o.o., Lotnisko Mazury w Szymanach, 12-100 Szczytno;
- 13) Mazowiecki Port Lotniczy, Warszawa-Modlin, Sp. z o.o., ul. Gen. Wiktora Thommee 1A, 05-105 Nowy Dwór Mazowiecki;
- 14) Mazowiecki Port Lotniczy Sochaczew Sp. z o.o., ul. Warszawska 115, 96-500 Sochaczew;
- 15) Port Lotniczy Lublin S.A., ul. Jana Hempla 6, 20-008 Lublin;
- 16) Port Lotniczy Gdynia-Kosakowo Sp. z o.o., Al. Marszałka Piłsudskiego 18, 81-378 Gdynia;
- 17) Port Lotniczy Radom S.A., ul. Żeromskiego 53, 26-600 Radom;
- 18) Związek Regionalnych Portów Lotniczych, ul. Gen. Maczka 35, 94-328 Łódź;
- 19) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, ul. Wieżowa 8, 02-147 Warszawa;
- 20) Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej, ul. Podleśna 61, 01-673 Warszawa;
- 21) PLL LOT S.A, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 22) Euro LOT S.A, 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 23) Lotnicze Pogotowie Ratunkowe, ul. Księżycowa 5, 01-934 Warszawa;
- 24) Aeroklub Polski, ul. 17 Stycznia 39, 00-906 Warszawa;
- 25) Aeroklub Białostocki, ul. Ciołkowskiego 2, 15-602 Białystok;
- 26) Aeroklub Warmińsko-Mazurski, ul. Sielska 34, 10-802 Olsztyn;
- 27) Aeroklub Elbląski, ul. Lotnicza 86, 82-300 Elbląg;

- 28) Aeroklub Gliwicki, Gliwice-Lotnisko, 44-100 Gliwice;
- 29) Aeroklub Rybnickiego Okręgu Węglowego, ul. Żorska 332, 44-200 Rybnik;
- 30) Aeroklub Kujawski, ul. Toruńska 160, 88-100 Inowrocław;
- 31) Aeroklub Jeleniogórski, ul. Łomnicka-Lotnisko, 58-500 Jelenia Góra;
- 32) Aeroklub Śląski, Lotnisko Muchowiec, 40-271 Katowice;
- 33) Aeroklub Krainy Jezior, Lotnisko Kętrzyn, 11-400 Kętrzyn;
- 34) Aeroklub Słupski, ul. Kilińskiego 11, 76-200 Słupsk;
- 35) Aeroklub Podkarpacki, ul. Żwirki i Wigury 9, 38-400 Krosno;
- 36) Aeroklub Włocławski, Lotnisko Kruszyn, 87-853 Kruszyn;
- 37) Aeroklub Poznański, Lotnisko Kobylnica, 62-006 Kobylnica;
- 38) Aeroklub Zagłębia Miedziowego, ul. Spacerowa 9, 59-301 Lubin;
- 39) Aeroklub Podhalański, 33-314 Łososina Dolna;
- 40) Aeroklub Ostrowski, Lotnisko Michałków, 63-400 Ostrów Wielkopolski;
- 41) Aeroklub Nowy Targ, ul. Lotników 1, 34-400 Nowy Targ;
- 42) Aeroklub Opolski, Polska Nowa Wieś Lotnisko, 46-070 Komprachcice;
- 43) Aeroklub Krakowski, Lotnisko Pobiednik Wielki, 32-126 Igołomia;
- 44) Aeroklub Radomski, Lotnisko Piastów, 26-660 Jedlińsk;
- 45) Aeroklub Ziemi Piotrkowskiej, ul. Przemysłowa 48, 97-300 Piotrków Trybunalski;
- 46) Aeroklub Ziemi Lubuskiej, ul. Skokowa 18, 66-015 Przylep;
- 47) Aeroklub Lubelski, Lotnisko Motycz, 21-030 Motycz;
- 48) Aeroklub Suwalski, ul. Wojczyńskiego 1, 16-400 Suwałki;
- 49) Aeroklub Szczeciński, ul. Przestrzenna 10, 70-800 Szczecin;
- 50) Aeroklub Pomorski, ul. 4 Pułku Lotniczego 17, 87-100 Toruń;
- 51) Aeroklub Stalowowolski, Lotnisko Turbia, 39-430 Zbydniów;
- 52) Aeroklub Ziemi Zamojskiej, Lotnisko Mokre, 22-400 Zamość;
- 53) Aeroklub Bielsko-Bialski, ul. Cieszyńska 321, 43-300 Bielsko-Biała;
- 54) Centrum Usług Logistycznych, „Lotnisko Warszawa - Babice”, ul. Gen. Bryg. Sylwestra Kaliskiego 57, 01-476 Warszawa;
- 55) Prezydent Miast Krosna, Urząd Miasta Krosno, ul. Lwowska 28A, 38-400 Krosno;
- 56) PZL - Mielec Cargo Sp. z o.o. ul. Wojska Polskiego 3, 39-300 Mielec;
- 57) WSK „PZL – Świdnik” S.A., ul. Kolejowa 3, 21-040 Świdnik;
- 58) Ośrodek Kształcenia Lotniczego Politechniki Rzeszowskiej, Rzeszów - Jasionka 915, 36-001 Trzebownisko;
- 59) Strefa Aktywności Gospodarczej Sp. z o.o., Al. Rzeczypospolitej 116, 59-220 Legnica;
- 60) Stowarzyszenie Lotnicze Bagicz, Bagicz 10, 78-111 Ustronie Morskie;
- 61) Niezależny Samorządny Związek Zawodowy „Solidarność”, ul. Wały Piastowskie 24, 80-855 Gdańsk;
- 62) Ogólnopolskie Porozumienie Związków Zawodowych, ul. Kopernika 36/40, 00-924 Warszawa;
- 63) Forum Związków Zawodowych, ul. Jaracza 2, pok. 508, 00-378 Warszawa;
- 64) Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Brukselska 7, 03 - 973 Warszawa;
- 65) Polska Konfederacja Pracodawców Prywatnych – Lewiatan, ul. Zbyszka Cybulskiego 3, 00-727 Warszawa;
- 66) Business Center Club - Związek Pracodawców, Plac Żelaznej Bramy 10, 00-136 Warszawa;
- 67) Związek Rzemiosła Polskiego, skr. poczt. 54, 00-952 Warszawa;
- 68) Szefostwo Służby Ruchu lotniczego Sił Zbrojnych RP, ul. Żwirki i Wigury 1C,

00-909 Warszawa;

69) 8 Baza Lotnictwa Transportowego, ul. Kpt. Medweckiego 1, 30-901 Kraków;

70) 33 Baza Lotnicza w Powidzu, ul. Witkowska 8, 62-430 Powidz;

71) Lotnicza Amatorska Federacja Rzeczypospolitej Polskiej, ul. Orła Białego 12, Borne Sulinowo.

W ramach konsultacji społecznych projekt został zamieszczony na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zgodnie z ustawą z dnia 7 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.) w związku z § 11a Uchwały Nr 49 rady Ministrów z dnia 19 marca 2002 r. – Regulamin pracy Rady Ministrów (M. P. Nr 13, poz. 221, z późn. zm.) projekt rozporządzenia został umieszczony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji. Organizacje o charakterze lobbingsowym wymienione w rejestrze podmiotów wykonujących zawodową działalność lobbingsową nie zgłosiły zainteresowania pracami nad projektem rozporządzenia.

W związku z dużą ilością uwag i propozycji zmian zgłoszonych w czasie konsultacji społecznych pierwotna wersja projektu została w znacznym stopniu zmieniona i poprawiona. Z tego powodu autorzy projektu poddali poprawioną wersję projektu dodatkowym konsultacjom społecznym z podmiotami, które zgłosiły uwagi. Zorganizowano także szereg spotkań roboczych mających na celu bezpośrednią wymianę opinii i znalezienie najlepszych rozwiązań. W ramach dodatkowych konsultacji odbyły się następujące spotkania:

27 listopada – z portami lotniczymi,

28 listopada – z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej (PAŻP),

29 listopada – z Aeroklubem Polskim (AP),

4 grudnia – porty lotnicze + PAŻP + AP,

5 grudnia – porty lotnicze + PAŻP + AP (na temat: SMS)

6 grudnia – porty lotnicze + PAŻP + AP (na temat: zagrożenia ze strony zwierząt)

Uwagi zgłoszone w czasie konsultacji społecznych oraz konsultacji dodatkowych wraz z uzasadnieniem stanowiska ULC stanowią załącznik do niniejszego projektu rozporządzenia.

### **III. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego**

W związku z art. 50 ustawy z dnia 27 sierpnia 2009 r. o finansach publicznych (Dz. U. Nr 157, poz. 1240, z późn. zm.) projektodawca nie przewiduje, aby projektowane przepisy miały wpływ na sektor finansów publicznych, w tym na zwiększenie wydatków lub zmniejszenie dochodów jednostek sektora finansów publicznych. Autorzy projektu nie przewidują także, aby projektowane przepisy powodowały konieczność poniesienia dużych nakładów finansowych przez zarządzających lotniskami lub użytkowników lotniska. Mając jednak na uwadze fakt, że jednostki samorządu terytorialnego są właścicielami lub udziałowcami niektórych lotnisk poniżej wyjaśniono, jaki wpływ na ich działalność mogą mieć projektowane przepisy.

#### **Lotniska certyfikowane**

Jak wspomniano wyżej, do rejestru lotnisk cywilnych w ULC wpisanych jest obecnie 13 lotnisk, które posiadają certyfikat wydany przez Prezesa Urzędu. Dla tych lotnisk wprowadzane wymagania nie są niczym nowym. Istnieją i funkcjonują służby lotniskowe określone w tym rozporządzeniu, pomimo, że dotychczas nie było obowiązku ich



utrzymywania. Nowe przepisy podniosą status prawny tych służb i ujednoczą standardy odnośnie realizowanych zadań i kwalifikacji personelu. Lotniska te posiadają zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu INOPL i realizują zawarte w niej procedury operacyjne. Z tego powodu nie przewiduje się, aby nowe przepisy generowały wysokie nakłady finansowe dla tych lotnisk.

Jeśli chodzi o procedury LVP to nie są one obowiązkowe, a ewentualny koszt ich wdrożenia przez zarządzającego lotniskiem jest znikomy w porównaniu z dużymi kosztami związanymi z dostosowaniem infrastruktury lotniskowej. Lotniska, na których mają być wykonywane operacje lotnicze w warunkach ograniczonej widzialności (kat. II lub III) muszą przede wszystkim zainstalować odpowiedni system lądowania wg wskazań przyrządów (ILS lub MLS), posiadać odpowiednie światła i oznakowanie drogi startowej i dróg kołowania, światła podejścia do lądowania, system SMGCS oraz odpowiedni system zasilania awaryjnego.

### **Lotniska użytku wyłącznego**

Przepisy niniejszego rozporządzenia nie powinny stanowić obciążeń finansowych dla lotnisk użytku wyłącznego, gdyż zgodnie z wymaganiami art. 82 pkt 1 ustawy posiadają one INOPL oraz w praktyce realizują procedury operacyjne określone w niniejszym projekcie, gdyż do tej pory były one zmieszczone w „rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych” (Dz.U. Nr 122, poz. 1273 z późn. zm.). Wdrożenie niniejszych przepisów wymagało będzie przede wszystkim dokonania odpowiednich zmian lub napisania od nowa INOPL, w tym uzupełnienia niektórych danych i procedur. Na lotniskach użytku wyłącznego nie wymaga się tworzenia służb lotniskowych, natomiast konieczne jest wyznaczenie osoby (dyżurnego lotniska), która w godzinach otwarcia lotniska będzie monitorowała warunki panujące na lotnisku i w razie potrzeby wysyłała wnioski o publikację NOTAM. Jeśli chodzi o nowopowstałe lotniska użytku wyłącznego, to powinny one spełniać wymagania niniejszego rozporządzenia oraz przepisy wydane na podstawie art. 59a ust. 7 ustawy.

### **Lotniska o ograniczonej certyfikacji:**

Jeśli chodzi o lotniska użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji to obecnie nie ma jeszcze takich lotnisk, gdyż nie weszły w życie odpowiednie przepisy. Zgodnie z aktualnym stanem prawnym nie ma żadnego obowiązku posiadania i ubiegania się o taki certyfikat.

W praktyce można zaobserwować, że niektóre lotniska regionalne mają aspiracje do tego, aby być lotniskami użytku publicznego, jednak są zbyt małe, aby ubiegać się o certyfikat zgodnie z wymaganiami międzynarodowymi. Lotniska te chcą świadczyć różnego rodzaju usługi, w tym wykonywanie planowych komercyjnych operacji lotniczych. Lotniska użytku publicznego mają z reguły łatwiejszy dostęp do środków publicznych, co umożliwia ich rozwój. W chwili obecnej można przypuszczać, że o certyfikat „lotniska o ograniczonej certyfikacji” powinno się ubiegać nie więcej niż 10 lotnisk, do których można min. zaliczyć: Kielce – Masłów, Gdynia Kosakowo, Radom, Mielec, Szczytno – Szymany, Warszawa – Babice.

Nowe przepisy nie powinny być dużym obciążeniem finansowym dla lotnisk o ograniczonej certyfikacji, gdyż wszystkie lotniska wpisane obecnie do rejestru posiadają INOPL (zgodnie z wymaganiami art. 69 ustawy) oraz w praktyce realizują procedury operacyjne, które były określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych. Utworzenie

służby dyżurnego lotniska jest niezbędne dla bezpiecznego wykonywania operacji lotniczych.

### **Urząd Lotnictwa Cywilnego**

Zgodnie z wymaganiami ustawy Prezes Urzędu realizuje obowiązek zatwierdzania INOPL oraz wykonuje zadania związane z prowadzeniem rejestru lotnisk oraz z certyfikacją, nadzorem bieżącym i kontrolą lotnisk. Niniejszy projekt nie powinien wpływać na wzrost obciążeń administracyjnych Urzędu w tym kosztów postępowania administracyjnego. Przewiduje się, że w początkowym okresie po wejściu w życie rozporządzenia wzrośnie liczba spraw związanych z zatwierdzaniem INOPL oraz certyfikacją i kontrolą lotnisk oraz wydawaniem decyzji administracyjnej dla lotnisk użytku wyłącznego oraz lotnisk o ograniczonej certyfikacji. Wydaje się jednak, że przy dobrej organizacji pracy możliwe jest wykonanie tych zadań przy obecnych zasobach kadrowych Urzędu.

#### **IV. Wpływ na rynek pracy**

Przepisy rozporządzenia regulują i porządkują kwestie dotyczące działalności lotnisk, w tym służb i procedur operacyjnych, co powinno znacznie poprawić ich funkcjonowanie i rozwój oraz powstawanie nowych lotnisk, w tym zwłaszcza użytku publicznego, które mają szczególne znaczenie dla rozwoju regionalnego.

#### **V. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw**

Projektowana regulacja nie będzie miała negatywnego wpływu na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Wdrożenie rozwiązań zawartych w rozporządzeniu wpłynie pozytywnie na rozwój lotnisk, poprawę standardów lotniczych, udoskonalenie organizacji i funkcjonowanie lotnisk, co powinno tym samym zwiększyć bezpieczeństwo operacji lotniczych.

#### **VI. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny**

Wdrożenie przepisów dotyczących lotnisk o ograniczonej certyfikacji umożliwi lotniskom zdobycie certyfikatu i przywilejów wynikających z posiadania statusu lotniska użytku publicznego. Wpłynie to na poprawę standardów na lotniskach i ich pozytywny rozwój, który również będzie pozytywnie oddziaływał na sytuację i rozwój regionalny.