

Warszawa, 2012.11.15



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Piotr Ołowski

ULC-LEP-2/0230-0006/06/12

Pan
dr Piotr Kasprzyk
Dyrektor do spraw regulacji
prawnych
w Aeroklubie Polskim
ul. 17 Stycznia 39
00-906 Warszawa



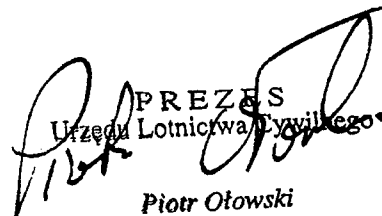
Odpowiadając na pismo Aeroklubu Polskiego z dnia 14 listopada 2012 r. dot. projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego, uprzejmie przekazuję poniższe wyjaśnienia.

W związku ze zgłoszoną przez Aeroklub Polski, w toku konsultacji społecznych, uwagą dot. obowiązku zgłaszania zarządzającemu lotniskiem planu lotu na, co najmniej 24 godziny przed planowanym wykonaniem lotu, z projektu przedmiotowego rozporządzenia usunięty został w/w wymóg (§ 7 w wersji skierowanej do konsultantów społecznych).

Urząd Lotnictwa Cywilnego podzielił argumentację przedstawioną przez Aeroklub Polski, iż wymóg ten nie odpowiada realiom wykonywania lotów czarterowych i nie uwzględniał roli jaką ma pełnić plan lotu.

Projekt, zmieniony po rozpatrzeniu uwag z konsultacji społecznych, został przekazany, w dniu 7 września 2012 r., do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej. Natomiast już w dniu 10 października br. został ponownie przekazany do MTBiGM w związku z uwagami MTBiGM zgłoszonymi w toku uzgodnień wewnątrzresortowych.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że w zakładce Prawo/Projekty zaktualizowana została strona internetowa ULC (www.ulc.gov.pl) w zakresie przedmiotowego projektu. Dodatkowo, w załączeniu do niniejszego pisma przekazuję wersję przedmiotowego projektu w aktualnym brzmieniu.


PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Piotr Ołowski

Załącznik 1

Do wiadomości:

Sekretarz Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego
Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA Polska



ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA TRANSPORTU, BUDOWNICTWA I GOSPODARKI MORSKIEJ¹⁾
z dnia.....2012 r.

w sprawie wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego

Na podstawie art. 54 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa warunki i procedury wykonywania z lotnisk użytku wyłącznego lotów:

- 1) będących przewozami czarterowymi, wykonywanymi śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- 2) lokalnych;
- 3) innych niż wymienione w pkt 1 i 2, niebędących lotami handlowymi;
- 4) w przypadku czasowego otwarcia tego lotniska do użytku publicznego.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

- 1) AIP Polska - (*Aeronautical Information Publication*) - należy przez to rozumieć Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych;
- 2) DME - (*Distance measuring equipment*) - należy przez to rozumieć radioodległościomierz;
- 3) instrukcjach użytkowania w locie (AFM) – (*Airplane Flight Manual*) – należy przez to rozumieć zbiór instrukcji i informacji będących częścią świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego, zawierający ograniczenia w zakresie których statek powietrzny uznano za zdalny do lotu, a także instrukcje i informacje niezbędne dla członków załogi lotniczej do

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).

bezpiecznego użytkowania statku powietrznego;

- 4) instrukcjach operacyjnych - należy przez to rozumieć instrukcje wykonawcze określające metody postępowania oraz warunki i ograniczenia zapewniające prawidłowe wykonanie czynności związanych z eksploatacją statków powietrznych lub bezpieczne korzystanie z urządzeń technicznych, w tym instrukcje użytkowania opracowane przez producentów, mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa prowadzonej działalności lotniczej;
- 5) lotach w dzień – należy przez to rozumieć loty wykonywane w określonym urzędowo czasie pomiędzy wschodem i zachodem słońca;
- 6) lotach nocnych – należy przez to rozumieć loty wykonywane w określonym urzędowo czasie pomiędzy zachodem i wschodem słońca;
- 7) minimach operacyjnych - należy przez to rozumieć procedury wykonywania startu i lądowania opracowywane przez operatora i dostosowane do rodzaju prowadzonej działalności lotniczej;
- 8) minimalnej wysokości zniżania (MDH) - (*Minimum Descent Height*) – należy przez to rozumieć bezwzględną albo względną wysokość zniżania uwzględnianą podczas operacji podejścia nieprecyzyjnego lub podejścia z kręgu, poniżej której schodzenie nie może być wykonywane bez uzyskania wymaganego odniesienia wzrokowego;
- 9) NDB - (*Non-Directional Radio Beacon*) – należy przez to rozumieć radiolatarnię o charakterystyce bezkierunkowej;
- 10) NOTAM – (*Notice to Airmen*) – należy przez to rozumieć wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje o stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu zaangażowanego w operacje lotnicze;
- 11) NM - (*Nautical Miles*) – należy przez to rozumieć milę morską równą 1,852 km
- 12) OCH - (*Obstacle Clearance Height*) – należy przez to rozumieć wysokość przewyższenia nad przeszkodami dla procedur podejścia do lądowania według wskazań przyrządów;
- 13) operatorze - należy przez to rozumieć osobę fizyczną, osobę prawną albo jednostkę organizacyjną nie posiadającą osobowości prawnej, użytkującą lub oferującą użytkowanie co najmniej jednego statku powietrznego, w tym przewoźnika lotniczego;
- 14) operatorze AOC - (*Air Operator Certificate*) – należy przez to rozumieć posiadacza certyfikatu przewoźnika lotniczego i koncesji przewoźnika lotniczego albo uprawnionego do wykonywania lotów bez takiej koncesji;
- 15) operacji podejścia nieprecyzyjnego (NP) - (*Non-Precision Approach*) – należy przez to rozumieć podejście do lądowania wykonywane według wskazań przyrządów do minimalnej

wysokości zniżania (*MDH*) lub wysokości decyzji (*DH*) z wykorzystaniem techniki podejścia końcowego ze stałym zniżaniem *CDF*A – (*Continuous Descent Final Approach*) nie mniejszej niż 250 stóp (ft) i widzialności RVR nie mniejszej niż 750 m dla samolotów i 600 m dla śmigłowców;

- 16) operacji podejścia z kręgu – należy przez to rozumieć wizualną fazę podejścia do lądowania według wskazań przyrządów, która ma doprowadzić statek powietrzny do pozycji do lądowania na drodze startowej lub do strefy końcowego podejścia i startu, w sytuacji gdy ich usytuowanie nie jest dogodnie do lądowania z prostej;
- 17) operacji podejścia według wskazań przyrządów (*APV*) - (*Approach with Vertical Guidance*) - należy przez to rozumieć podejście do lądowania według wskazań przyrządów z wykorzystaniem utrzymywania kierunku i prowadzenia pionowego, nie spełniające wymogów ustalonych dla podejścia precyzyjnego, z wysokością decyzji nie niższą niż 250 stóp (ft) oraz z widzialnością wzdłuż drogi startowej nie mniejszą niż 600 m;
- 18) Prezesie Urzędu - należy przez to rozumieć Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 19) prędkości progowej (*VAT*) - (*Indicated Airspeed at Threshold*) – należy przez to rozumieć prędkość nad progiem pasa startowego równą prędkości przeciągnięcia;
- 20) *RNAV* – (*Area Navigation*) – należy przez to rozumieć nawigację obszarową stanowiącą rodzaj nawigacji pozwalającej na przeprowadzenie lotu po dowolnym zakładanym torze lotu w obrębie działania pomocy nawigacyjnych naziemnych lub usytuowanych w przestrzeni powietrznej lub przestrzeni kosmicznej;
- 21) *SRA* - (*Surveillance Radar Approach*) – należy przez to rozumieć podejście do lądowania za pomocą radaru dozoru;
- 22) ustawie – należy przez to rozumieć ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 23) *VDF* - (*VHF Direction Finding Station*) – należy przez to rozumieć radionamiernik o częstotliwości 30 – 300 MHz;
- 24) *VOR* - (*VHF Omnidirectional Radio Range*) – należy przez to rozumieć radiolatarnię ogólnokierunkową;
- 25) widzialności RVR - (*Runway Visual Range*) - należy przez to rozumieć widzialność wzdłuż drogi startowej, stanowiącą odległość, do której pilot statku powietrznego znajdującego się na podłużnej osi drogi startowej może dostrzec oznaczenia na powierzchni drogi startowej lub światła wytyczające drogę startową albo wskazujące jej linię centralną;
- 26) wysokości decyzji (*DH*) - (*Decision height*) - należy przez to rozumieć wysokość bezwzględną albo względną dla operacji podejścia nieprecyzyjnego (*NPA*) lub podejścia z

naprowadzaniem pionowym, na której należy rozpocząć podejście nieudane, w sytuacji gdy nie zostało uzyskane odniesienie wzrokowe wymagane do kontynuowania podejścia.

Rozdział 2

Warunki i procedury wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego

§ 3. 1. Wykonywanie przewozów czarterowych oraz lotów lokalnych jest możliwe po zapewnieniu przez zarządzającego lotniskiem użytku wyłącznego możliwości obsługi tych lotów oraz po uprzednim zgłoszeniu przez operatora zarządzającemu lotniskiem planu lotu.

2. Operator AOC wykonując loty z lotnisk użytku wyłącznego uwzględnia informacje dotyczące tych lotnisk podane w dokumentacji AIP Polska oraz wymogi zawarte w Instrukcji Operacyjnej lotniska.

§ 4. 1. W przypadku przewozów czarterowych oraz lotów lokalnych, o których mowa w § 1 pkt 1 i 2, operator AOC wykonuje operacje startu i lądowania z lotnisk użytku wyłącznego pod warunkiem ustanowienia w instrukcji operacyjnej minimów operacyjnych, z uwzględnieniem kryteriów określonych w § 5 w odniesieniu do każdego planowanego do użycia lotniska, na poziomie nie niższym od wymaganych:

- 1) dla samolotów – w przepisach OPS-1 (Zarobkowy przewóz lotniczy – samoloty) stanowiących załącznik III do rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. WE L 373 z 31.12.1991, z późn. zm., str. 4);
- 2) dla śmigłowców - w przepisach JAR-OPS 3 (Zarobkowy przewóz lotniczy - śmigłowce) wprowadzonych do stosowania na podstawie przepisów wydanych na podstawie art. 3 ust. 4 ustawy.

2. Operator wykonujący loty inne niż wymienione w ust. 1, nie będące lotami handlowymi, wykonuje operacje startu i lądowania z lotnisk użytku wyłącznego pod warunkiem ustanowienia w instrukcji operacyjnej minimów operacyjnych w odniesieniu do każdego planowanego do użycia lotniska, z uwzględnieniem kryteriów zawartych w § 5-8 oraz wymagań określonych w przepisach wydanych na podstawie art. 159 ustawy.

§ 5. 1. Przy ustanawianiu minimów operacyjnych mających zastosowanie do operacji startu i lądowania na danym lotnisku operator bierze pod uwagę w szczególności:

- 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe statku powietrznego;
- 2) skład, kompetencje oraz doświadczenie załogi lotniczej;
- 3) wymiary i charakterystyki dróg startowych oraz obszarów końcowego podejścia i startu, które mogą być wybrane do użycia;
- 4) przydatność oraz parametry techniczne dostępnych wzrokowych pomocy nawigacyjnych i naziemnych urządzeń radionawigacyjnych;
- 5) wyposażenie statku powietrznego w systemy nawigacji lub kierowania torem lotu podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
- 6) przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, ze względu na które wymaga się wykonania procedur awaryjnych;
- 7) konieczne przewyższenia nad przeszkodami;
- 8) wyposażenie lotniska w sprzęt do pomiaru parametrów meteorologicznych oraz dostęp do informacji o warunkach atmosferycznych;
- 9) techniki lotu wykorzystywane podczas końcowego podejścia.

2. Start i lądowanie z wykorzystaniem minimów operacyjnych są możliwe przy spełnieniu następujących warunków:

- 1) zapewnieniu sprawnych urządzeń wyposażenia naziemnego na lotnisku;
- 2) wyposażenie statku powietrznego wymagane do wykonania startu i lądowania jest sprawne;
- 3) osiągi statku powietrznego pozwalają na bezpieczne wykonanie startu i lądowania;
- 4) kwalifikacje załogi lotniczej statku powietrznego uprawniają do wykonania startu i lądowania.

§ 6. 1. Przy wykonywaniu operacji podejścia nieprecyzyjnego (NPA) i podejścia precyzyjnego operator, o którym mowa w § 4 ust. 2, zapewnia, aby wysokość decyzji (DH) wykorzystywana przy operacji podejścia nieprecyzyjnego (NPA) z wykorzystaniem techniki CDFa lub przy operacji podejścia precyzyjnego nie była niższa niż:

- 1) minimalna wysokość, do której można wykorzystać pomoce nawigacyjne podejścia do lądowania bez wymaganego odniesienia wzrokowego; lub
- 2) wysokość decyzji opublikowanej procedury podejścia do lądowania; lub
- 3) minimum ustalone dla systemu i wyposażenia naziemnego; lub

4) minimalna wysokość decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM) - w przypadku jej podania.

2. Operator, o którym mowa w § 4 ust. 2, zapewnia, aby minimalna wysokość zniżania (MDH) dla operacji podejścia nieprecyzyjnego (NPA) bez wykorzystania techniki CDFFA nie była niższa niż:

- 1) OCH dla danej kategorii samolotu; lub
- 2) minimum ustalone dla systemu i wyposażenia naziemnego; lub
- 3) minimalna wysokość decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM) - w przypadku jej podania.

3. Minima systemu i wyposażenia naziemnego określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Operator, o którym mowa w § 4 ust.2, zapewnia, aby minimalna wysokość zniżania (MDH) dla operacji podejścia z kręgu dla samolotów nie była niższa niż:

- 1) OCH dla podejścia z kręgu dla samolotów; lub
- 2) minimalna widzialność dla operacji podejścia z kręgu..

2. Operator, o którym mowa w § 4 ust.2, zapewnia, aby minimalna widzialność dla operacji podejścia z kręgu dla samolotów nie była niższa niż:

- 1) widzialność dla podejścia z kręgu dla kategorii samolotu; lub
- 2) minimalna widzialność dla operacji podejścia z kręgu.

3. Minimalną wysokość zniżania (MDH) dla samolotów oraz minimalną widzialność dla operacji podejścia z kręgu dla samolotów określa załącznik nr 2 do rozporządzenia..

§ 8.1. Operator, o którym mowa w § 4 ust.2, zapewnia, aby w lotach w dzień minimalna wysokość zniżania (MDH) dla operacji podejścia z kręgu dla śmigłowca nie była niższa 250 stóp (ft), a widzialność nie mniejsza niż 800 m.

2. Operator, o którym mowa w § 4 ust.2, zapewnia, aby w lotach nocnych minimalna wysokość zniżania (MDH) dla podejścia z kręgu dla śmigłowca nie była niższa 450 stóp (ft), a widzialność nie mniejsza niż 1500 m.

§ 9. Zarządzający lotniskiem udostępnia operatorowi aktualne informacje dotyczące lotniska użytku wyłącznego, w celu zapewnienia spełnienia wymagań, o których mowa w § 4-8.

§ 10. Zarządzający lotniskiem na żądanie operatora udostępnia instrukcję operacyjną lotniska użytku

wyłączonego, w celu zapewnienia informacji na temat:

- 1) wyznaczonej głównej drogi startowej, jej wymiarów i charakterystyki;
- 2) procedur dolotowych i odlotowych do lotniska, z uwzględnieniem kręgu nadlotniskowego, niezbędnych dla potrzeb lotów, o których mowa w § 1 pkt 1-3;
- 3) minimalnego wyposażenia nawigacyjnego lotniska, w szczególności w przypadku wykonywania operacji podejścia nieprecyzyjnego (NPA) lub operacji podejścia według wskazań przyrządów (APV);
- 4) systemu pomiarowego parametrów meteorologicznych adekwatnego do kategorii podejścia do lądowania oraz dostępu do informacji o warunkach atmosferycznych;
- 5) w przypadku prowadzonej na lotnisku użytku wyłącznego lotniczej działalności sportowej lub rekreacyjnej – danych o zajętości przydzielonej przestrzeni powietrznej oraz o rodzaju i czasie aktywności tej przestrzeni;
- 6) powierzchni podejścia wolnych od przeszkód lotniczych;
- 7) ograniczeń hałasowych;
- 8) kategorii przeciwpożarowej lotniska;
- 9) możliwości obsługi naziemnej, w szczególności zaopatrzenia w materiały napędowe, wykonywania czynności odladzania i zakresu obsługi administracyjnej;
- 10) możliwości zabezpieczenia statku powietrznego przed dostępem osób trzecich;
- 11) terminów otwarcia lotniska;
- 12) innych ograniczeń.

Rozdział 3

Warunki i procedury wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego czasowo otwartych do użytku publicznego

§ 11.1. Zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego czasowo otwartym do użytku publicznego jest obowiązany:

- 1) zapewnić aktualne informacje dotyczące lotniska oraz przekazać je do publikacji w AIP Polska;
- 2) zapewnić wyposażenie lotniska odpowiednie do charakteru wykonywanych operacji lotniczych.

2. Operator statku powietrznego zamierzający wykonać lot na lotnisko użytku wyłącznego czasowo otwarte do użytku publicznego lub lot z takiego lotniska ma obowiązek:

- 1) uwzględnić wymagania, o których mowa § 4-8;
- 2) upewnić się, że będące w jego dyspozycji informacje dotyczące tego lotniska są aktualne i pozwalają na wykonanie przez niego bezpiecznej operacji lotniczej.

§ 12.1. Zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego czasowo otwartym do użytku publicznego przekazuje do publikacji w AIP Polska informacje, o których mowa w § 11 ust 1 pkt 1, obejmujące dane o statusie lotniska, czasie jego funkcjonowania w tej formie oraz kategoriach statków powietrznych, które mogą użytkować lotnisko, wraz z określeniem dróg startowych i helipadów przewidzianych dla tych kategorii statków powietrznych.

2. W przypadku zmian krótkotrwałych niemożliwych do wprowadzenia do publikacji w AIP Polska, zarządzający lotniskiem użytku wyłącznego czasowo otwartym do użytku publicznego zwraca się do właściwych służb ruchu lotniczego o wydanie odpowiednich depeš NOTAM.

§ 13. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

**MINISTER
TRANSPORTU, BUDOWNICTWA
i GOSPODARKI MORSKIEJ**

Załączniki
do rozporządzenia
Ministra Transportu, Budownictwa
i Gospodarki Morskiej
z dnia
(poz.)

Załącznik nr 1

Minima systemu i wyposażenia naziemnego

Wyposażenie naziemne	Najniższa wysokość decyzji (DH) lub minimalna wysokość zniżania (MDH) w stopach (ft)
Radiolatarnia z DME lub bez DME	250
SRA (kończący się na ½ NM)	250
SRA (kończący się na 1 NM)	300
SRA (kończący się na 2 NM lub więcej)	350
RNAV	300
VOR	300
VOR/DME	250
NDB	350
NDB/DME	300
VDF	350

Załącznik nr 2

**Minimalna wysokość zniżania (MDH) dla samolotów i minimalna widzialność dla operacji
podejścia z kręgu dla samolotów**

	Kategoria samolotu/Prędkość progowa (VAT) w węzłach (kt)			
	A /<91kt	B /91-120kt	C /121-140 kt	D /141-165kt
MDH w stopach (ft)	400	500	600	700
Minimalna widzialność w metrach [m]	1500	1600	2400	3600

UZASADNIENIE

I. Cel wydania rozporządzenia.

Projektowane rozporządzenie stanowi realizację upoważnienia ustawowego zawartego w art. 54 ust. 8 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951). Delegacja ta została dodana do ustawy – Prawo lotnicze na mocy nowelizacji dokonanej ustawą z dnia 30 czerwca 2011 r. (Dz. U. Nr 170, poz. 1015). W poprzednim stanie prawnym zagadnienia dotyczące procedur wykonywania operacji lotniczych z lotnisk użytku niepublicznego, których odpowiednikiem w obecnie obowiązującym stanie prawnym są lotniska użytku wyłącznego - nie były uregulowane. Wynikało to z faktu, że ustawa przed ww. nowelizacją nie przewidywała tak szerokiego wykorzystywania tego rodzaju lotnisk – jak dopuszcza to aktualnie art. 54 ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze.

W szczególności ustawa - Prawo lotnicze w swoim brzmieniu sprzed nowelizacji nie przewidywała wyraźnej możliwości wykonywania przewozów czarterowych ani lotów lokalnych z lotnisk użytku niepublicznego.

Dlatego też – podążając za kierunkiem wyznaczonym przez nowy stan prawny - celem projektowanego rozporządzenia jest określenie warunków i procedur wykonywania z lotnisk użytku wyłącznego lotów będących:

- przewozami czarterowymi wykonywanymi śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20;
- lotami lokalnymi;
- innymi lotami niehandlowymi

oraz lotów z lotnisk użytku wyłącznego posiadających zgodę na czasowe użytkowanie jako lotnisko publiczne.

Głównym założeniem przedmiotowego rozporządzenia jest wskazanie użytkownikom statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze z lotnisk użytku wyłącznego konieczności uwzględnienia takich czynników jak:

- osiągi statku powietrznego;
- charakterystyki lotnisk (dostępność lotniska, wyposażenie w niezbędne usługi pomocnicze takie jak: służby ruchu lotniczego i służby ratownicze oraz oświetlenie, środki łączności, prognozy meteorologiczne i pomoce nawigacyjne).

Dodatkowo w projekcie rozporządzenia dokonano uszczegółowienia warunków i procedur

wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego, poprzez wskazanie minimów operacyjnych jakie muszą być uwzględnione przez użytkowników statków powietrznych, obejmujących między innymi minimalne wysokości podejścia do lądowania, a także wartości wysokości decyzji (DH-Decision Height) podczas podejść nieprecyzyjnych. Zasady opracowywania minimów operacyjnych uregulowane w § 5 będą wspólne dla lotów określonych w § 1 pkt 1-3 z uwagi na ich uniwersalny charakter.

Do lotów będących przewozami czarterowymi wykonywanymi śmigłowcami oraz samolotami o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 000 kg lub o liczbie miejsc pasażerskich poniżej 20 oraz do lotów lokalnych wykonywanych samolotami lub śmigłowcami mają mieć zastosowanie przepisy określone w OPS -1 lub w JAR-OPS-3. W tych przepisach kompleksowo uregulowane są kwestie procedur wykonywania lotów, zarówno dla samolotów, jak i dla śmigłowców. Procedury wykonywania operacji lotniczych obejmujących m.in. start i lądowanie statku powietrznego muszą bowiem uwzględniać uniwersalne zasady bezpieczeństwa określone w przepisach ruchu lotniczego, niezależnie od tego z jakiego rodzaju lotniska są one wykonywane. Jednocześnie, w przypadku gdy z lotnisk użytku wyłącznego będą wykonywane operacje startu i lądowania w ramach przewozów czarterowych, muszą być uwzględnione zasady bezpieczeństwa określone w przepisach dotyczących wykonywania przewozów lotniczych.

W konsekwencji zastosowane w rozdziale 2 „Warunki i procedury wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego” odwołania do:

1) OPS-1 stanowiącego załącznik III do rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, zmieniony rozporządzeniem Komisji (WE) Nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r.;

2) JAR-OPS-3 (Zarobkowy przewóz lotniczy-śmigłowce)

- mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa operacji lotniczych. Powyższe wymagania, uwzględniające uwarunkowania wynikające z przepisów międzynarodowych oraz Unii Europejskiej, są już obecnie stosowane przez użytkowników statków powietrznych, a ich przestrzeganie, jak pokazuje dotychczasowe doświadczenie, zapewnia odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

Natomiast, w § 6-8 zostały szczegółowo określone wymogi mające zastosowanie do lotów niehandlowych, które również opracowano w oparciu o przepisy OPS-1 oraz JAR-OPS-3 – jako że zasadniczo nie ma ani uzasadnienia, ani potrzeby ustalania całkowicie odmiennych wymogów

operacyjnych dla lotów objętych projektowaną regulacją. Poza tym rozwiązania przyjęte w § 6-8 odpowiadają rozwiązaniom, które znajdują swoje odzwierciedlenie w przepisach wykonawczych do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego. Dodatkowo, tego rodzaju loty powinny odpowiadać wymogom określonym w rozporządzeniu wydanym na podstawie art. 159 ustawy - Prawo lotnicze, stąd w § 4 ust. 2 zamieszczono stosowne odwołanie do tych przepisów.

II. Zakres regulacji.

Biorąc pod uwagę brzmienie delegacji ustawowej do wydania projektowanego rozporządzenia, która nakazuje określić warunki i procedury wykonywania określonych lotów z lotnisk użytku wyłącznego – w projektowanych przepisach skoncentrowano się na obowiązkach użytkowników statków powietrznych wykonujących te loty.

W projekcie rozporządzenia wskazano również na wymogi dla zarządzających lotniskami, których odpowiedzialność polega na stworzeniu odpowiednich warunków na lotnisku dotyczących jego wyposażenia, umożliwiających bezpieczne przyjęcie statków powietrznych.

W zaproponowanym projekcie rozporządzenia określono warunki i procedury, a także przepisy jakie muszą być uwzględniane przy wykonywaniu operacji lotniczych, w zależności od rodzaju lotów (przewozy czarterowe, loty lokalne, loty niehandlowe). Przyjęty sposób regulacji tych warunków, poza tym że uwzględnia brzmienie delegacji ustawowej, jest też podyktowane istnieniem lub brakiem przepisów odrębnych regulujących ww. materię, dlatego też w projekcie albo odwołano się do istniejących przepisów – w przypadku przewozów czarterowych i lotów lokalnych, albo – w przypadku ich braku – określono wprost stosowne wymagania – jak w przypadku innych lotów niehandlowych. Ma to zapewnić odpowiedni poziom bezpieczeństwa wykonywania operacji startów i lądowania na lotniskach będących przedmiotem regulacji niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do każdego rodzaju lotów.

Wychodząc z założenia, że dla bezpieczeństwa operacji lotniczych istotne znaczenie mają tzw. minima operacyjne projekt rozporządzenia ustanawia kryteria ich opracowywania, a następnie konkretne, nieprzekraczalne ich wartości w najbardziej newralgicznych operacjach lotniczych – w przypadku lotów niehandlowych, lub – w przypadku pozostałych lotów – odsyła do obowiązujących odrębnych przepisów.

Regulując kwestie dotyczące wartości jakie należy uwzględnić dla operacji podejścia z kręgu dla samolotów (vide tabela nr 2) zastosowano typologię samolotów A, B, C i D, która stanowi klasyfikację z uwagi na maksymalną prędkość progową mającą zastosowanie dla danego typu operacji. Klasyfikacja ta jest określona m.in. w dodatku 2 do OPS 1.430.

III. Informacje proceduralne

Projektowane rozporządzenie wejdzie w życie po upływie standardowego okresu *vacatio legis*, tj. 14 dni od dnia jego ogłoszenia zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 20 lipca 2000 r. o ogłaszaniu aktów normatywnych i niektórych innych aktów prawnych (Dz. U. z 2011 r. Nr 197, poz. 1172). Dłuższe *vacatio legis* nie jest konieczne, mając na względzie przyjęte w projekcie odwołania do wymagań dla operatorów wynikających z obowiązujących przepisów prawa.

Projekt nie podlega notyfikacji zgodnie z trybem przewidzianym w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 23 grudnia 2002 r. w sprawie funkcjonowania krajowego systemu notyfikacji norm i aktów prawnych (Dz. U. Nr 239, poz. 2039 oraz z 2004 r. Nr 65, poz. 597), ponieważ zawiera odwołania do obowiązujących przepisów dotyczących ruchu lotniczego, do których przestrzegania zobowiązani są zarówno użytkownicy statków powietrznych, jak i zarządzający lotniskami.

Projekt jest zgodny z prawem Unii Europejskiej. Nie został on przedstawiony do opinii instytucjom lub organom Unii Europejskiej lub Europejskiemu Bankowi Centralnemu, gdyż opinia ww. instytucji nie była konieczna do dalszej realizacji procedury legislacyjnej.

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.

Stosownie do postanowień § 11a ust. 1 i ust. 2 pkt 1 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 zostanie udostępniony w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji.

Podmioty wykonujące działalność lobbingową nie zgłosiły zainteresowania pracami nad

projektem niniejszego rozporządzenia zgodnie z trybem określonym w przepisach ustawy z dnia 2 lipca 2005 r. o działalności lobbingsowej w procesie stanowienia prawa (Dz. U. Nr 169, poz. 1414, z późn. zm.).

IV. Ocena skutków regulacji (OSR).

1. Podmioty, na które oddziałuje projektowane rozporządzenie:

- 1) użytkownicy statków powietrznych wykonujący operacje z zakresu lotnictwa ogólnego;
- 2) użytkownicy statków powietrznych – posiadacze certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC);
- 3) zarządzający lotniskami użytku wyłącznego oraz lotniskami użytku wyłącznego posiadającymi zgodę na czasowe użytkowanie jako lotniska publiczne;
- 4) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2. Konsultacje społeczne:

Projektowane rozporządzenie zostało skonsultowane z następującymi przedstawicielami środowiska lotniczego:

- 1) PLL "LOT" S.A.;
- 2) EuroLOT S.A.,;
- 3) SPZOZ LOTNICZE POGOTOWIE RATUNKOWE;
- 4) Przeds. EXIN sp.z o.o.;
- 5) SprintAir S.A.;
- 6) SkyTaxi sp. z o.o.;
- 7) SprintAir Cargo Sp. z o.o.;
- 8) General Aviation Services Sp. z o.o.;
- 9) Travel Service Polska Sp. z o.o.;
- 10) Bingo Airways Sp. z o.o.;
- 11) Helicopter.pl
- 12) Adriana Aviation Sp. z o.o.;
- 13) Hi Fly
- 14) Enter Air Sp. z o.o.;
- 15) SKY ADVENTURE sp. z o.o.;
- 16) Blue Jet sp. z o.o.;
- 17) Fly Jet sp. z o.o.;

- 18) IBEX U.L. sp. z o.o.;
- 19) Hi Flyer Polska Sp. z o.o.;
- 20) AD ASTRA Executive Charter S.A.;
- 21) Small Planet Airlines sp. z o.o.;
- 22) Salt Aviation Sp. z o.o.;
- 23) ASA HELI-WATER sp. z o.o.;
- 24) Aeroklub Warszawski;
- 25) Silvair sp. z o.o.;
- 26) Aerogryf Aviation sp.z o.o. ;
- 27) Aeroklub Polski ;
- 28) Aeroklub Białostocki;
- 29) Aeroklub Bydgoski;
- 30) Aeroklub Częstochowski;
- 31) Aeroklub Gdański;
- 32) Aeroklub Jeleniogórski;
- 33) Aeroklub Kielecki;
- 34) Aeroklub Lubelski;
- 35) Aeroklub Podhalański;
- 36) Aeroklub Ostrowski;
- 37) Aeroklub Podkarpacki;
- 38) Aeroklub Pomorski;
- 39) Aeroklub Poznański;
- 40) Aeroklub Włocławski;
- 41) Aeroklub Ziemi Lubuskiej;
- 42) Aeroklub Ziemi Mazowieckiej
- 43) Aircom sp. z o.o.;
- 44) Asa Heli-Water sp. z o.o.;
- 45) Agropiast sp. z o.o.;
- 46) Centralna Szkoła Szybowcowa Aeroklubu Polskiego;
- 47) Cumulus UL;
- 48) EADS PZL Warszawa Okęcie;
- 49) GB Aerocharter sp. z o.o.;
- 50) Gwiazda PPHU;

- 51) Heli Invest sp. z o.o.;
- 52) HELISECO sp. z o.o.;
- 53) KTL AOPA POLAND;
- 54) Stowarzyszenie Lotnictwa Eksperymentalnego;
- 55) Lima Sp z o.o.;
- 56) MGGP Aero sp. z o.o.;
- 57) NORMAL-Piotr Jaferník;
- 58) PZL-Świdnik S.A.;
- 59) Pyrlandia Boogie Anna Beneturska;
- 60) Sky Poland sp. z o.o.;
- 61) Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- 62) Gispro sp. z o.o.

W toku konsultacji społecznych do niniejszego projektu rozporządzenia w sprawie wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego uwagi zgłosiło:

- Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA Poland;
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej;
- Polski Związek Lotnisk Lokalnych;
- Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.

Uwagi wyżej wymienionych podmiotów zostały wzięte pod rozwagę w trakcie prac legislacyjnych, niemniej nie wszystkie mogły zostać uwzględnione. W szczególności nie przyjęto uwag prowadzących do obniżenia bezpieczeństwa lotów, gdyż wytyczna do wydania rozporządzenia w art. 54 ust. 8 nakazuje projektodawcy przyjąć rozwiązania zgodne m.in. z regułami bezpiecznego wykonywania lotów. Poza tym nie mogły być przyjęte uwagi MPL Warszawa-Modlin Sp. z o.o., gdyż odnosiły się do materii ustawowej. KTL AOPA opracowała natomiast alternatywny projekt rozporządzenia, oparty na nieco innej systematyce i nie uwzględniający w pełni treści delegacji ustawowej do wydania rozporządzenia. Przyjęto natomiast postulowane przez konsultantów uwagi odnoszące się do planów lotów. Szczegółowy opis uwag konsultantów wraz ze stanowiskiem projektodawcy ujęto w załączonej tabeli.

3. Wpływ na sektor finansów publicznych, w tym budżet państwa i budżety jednostek samorządu terytorialnego:

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia nie spowoduje skutków finansowych dla sektora finansów publicznych.

4. Wpływ na konkurencyjność gospodarki i przedsiębiorczość, w tym na funkcjonowanie przedsiębiorstw.

Projektowane rozporządzenie nakłada na zarządzających lotniskami użytku wyłącznego, których liczba obecnie na terenie Polski wynosi 40, obowiązki polegające na:

- udostępnianiu na żądanie operatora Instrukcji operacyjnej lotniska oraz danych publikowanych w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych w Zbiorze Informacji Lotniczych Polska (AIP Polska) oraz zapewnieniu obsługi lotów wykonywanych z lotnisk użytku wyłącznego
- przyjmowaniu zgłoszeń wraz z planami lotów .

Ponadto zarządzający lotniskami użytku wyłącznego, w przypadku czasowego ich otwarcia do użytku publicznego, będą musieli przekazywać do publikacji w AIP Polska informacje dotyczące statusu lotniska, czasu funkcjonowania lotniska oraz kategorii statków powietrznych, które mogą użytkować takie lotnisko, wraz z określeniem dróg startowych i helipadów.

Wskazane obowiązki dotyczące zarówno użytkowników statków powietrznych jak i zarządzających lotniskami użytku wyłącznego, mają stricte charakter merytoryczny i służą podniesieniu bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

Przewidziane w projekcie obowiązki w zakresie warunków i procedur wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego w ocenie projektodawcy nie spowodują obniżenia konkurencyjności pomiotów wykonujących działalność z zakresu lotnictwa cywilnego, gdyż poprzez przyczynienie się do wzrostu bezpieczeństwa lotniczego zapewni wzrost zaufania obywateli do lotniczych środków komunikacji i tym samym może wpłynąć na rozwój tego sektora.

5. Wpływ na sytuację i rozwój regionalny

Wejście w życie projektowanego rozporządzenia wpłynie na poprawę bezpieczeństwa lotów w polskiej przestrzeni powietrznej. Dotychczas kwestie wykonywania operacji startów i lądowań z lotnisk użytku wyłącznego nie były regulowane w sposób szczególny przez polskie ustawodawstwo. Umożliwienie prowadzenia z lotnisk użytku wyłącznego większej liczby operacji niż dotychczas może się przyczynić do rozwoju regionalnego poprzez utworzenie nowych miejsc pracy.