DZIENNIK USTAW
RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 20 października 2014 r.

Poz. 1420

ROZPORZĄDZENIE
MINISTRA INFRASTRUKTURY I ROZWOJU[1)]

z dnia 11 września 2014 r.

w sprawie warunków eksploatacji lotnisk

Na podstawie art. 83 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z 2014 r. poz. 768) 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, zwanej dalej „ustawą”,
   b) dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, o której mowa w art. 59a ust. 2 ustawy;
2) użytku wyłącznego.

§ 2. Ilekroć w rozporządzeniu jest mowa o:

1) koordynatorze ruchu naziemnego – należy przez to rozumieć pracownika lotniska wykonującego zadania, o których mowa w rozdziale 3 pkt 3.4.3 Załącznika 2 „Przepisy ruchu lotniczego” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 53, poz. 212 i 214, z późn. zm.[2)]) ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia Nr 19 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 listopada 2012 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 105);
2) lotnisku certyfikowanym – należy przez to rozumieć lotnisko podlegające obowiązkowi certyfikacji, o którym mowa w art. 59a ust. 1 pkt 1 ustawy;
3) 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;
4) LVP – należy przez to rozumieć procedury ograniczonej widzialności stosowane na lotnisku kontrolowanym w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podczas podejść poniżej standardu w kategorii I, podejść poza standardem w kategorii II, podejść w standardzie kategorii II i III oraz startów przy ograniczonej widzialności (Low Visibility Procedures);

---

1) Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 27 listopada 2013 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1391).

2) Zmiany wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528, z 2003 r. Nr 78, poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

5) operacjach lotniskowych – należy przez to rozumieć operacje na lotnisku z udziałem statku powietrznego, obejmujące start, lądowanie, kołowanie, holowanie, wypychanie, tankowanie i odladzanie;

6) PRN – należy przez to rozumieć pole ruchu naziemnego, obejmujące część lotniska przeznaczoną do startu, lądowania i kołowania statków powietrznych składającą się z pola manewrowego i płyt postojowych;

7) płycie postojowej – należy przez to rozumieć wyznaczoną powierzchnię w PRN, która jest przeznaczona 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;

8) stanowisku postojowym – należy przez to rozumieć miejsce na płycie postojowej wyznaczone do postoju lub parkowania statku powietrznego;

9) polu manewrowym – należy przez to rozumieć część lotniska przeznaczoną do startu, lądowania i kołowania statków powietrznych, z wyłączeniem płyt postojowych;

10) pomocach wzrokowych – należy przez to rozumieć wskaźniki i urządzenia sygnalizacyjne, oznakowanie poziome, światła, znaki pionowe, oznaczniki lub ich połączenie;

11) służbach lotniskowych – należy przez to rozumieć:

   a) dyżurnego operacyjnego lotniska,

   b) koordynatora ruchu naziemnego,

   c) służbę utrzymania lotniska,

   d) lotniskową służbę ratowniczo-gaśniczą;

12) TWR – należy przez to rozumieć organ właściwy do zapewnienia służby kontroli ruchu lotniczego dla ruchu lotniskowego (Aerodrome Control Tower).

Rozdział 2

Warunki eksploatacji lotnisk certyfikowanych

§ 3. System zarządzania bezpieczeństwem, o którym mowa w art. 68 ust. 3 pkt 3 ustawy, stosowany na lotniskach powinien być zgodny z wymaganiami ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w Doc 9859 „Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem”[3)].

§ 4. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska, zarządzający lotniskiem opracowuje i wdraża na lotnisku procedury operacyjne, które określają sposób postępowania w zakresie:

1) zgłaszania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy;

2) inspekcji PRN;

3) kontroli dostępu do PRN;

4) ruchu pojazdów na lotnisku;

5) zarządzania płytą postojową;

6) bezpieczeństwa na płycie postojowej;

7) LVP, jeżeli są stosowane;

8) ochrony radiowych pomocy nawigacyjnych przed zakłóceniami;

9) eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego;

10) eksploatacji i utrzymania nawierzchni PRN;

---

3) Doc 9859 „Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem” został ogłoszony w załączniku do wytycznych nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 września 2011 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC Nr 15, poz. 94).

11) odśnieżania PRN, jeżeli lotnisko jest użytkowane w zimie;

12) bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku;

13) kontroli przeszkód lotniczych;

14) przeciwdziałania zagrożeniom ze strony 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.

§ 5. 1. Inspekcje PRN są 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 robót budowlanych, prac konserwacyjnych lub napraw urządzeń lotniskowych mających znaczenie dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych;

6) na żądanie TWR;

7) w każdym przypadku, gdy zaistnieją warunki mogące zagrażać bezpieczeństwu operacji lotniskowych.

2. 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 jego bezpośrednim otoczeniu, w tym zwłaszcza na podejściu do lądowania.

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

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

§ 7. 1. Kierowca pojazdu poruszającego się po lotnisku powinien posiadać prawo jazdy kategorii odpowiedniej dla danego pojazdu.

2. Kierowca pojazdu poruszającego się po lotnisku powinien stosować się do procedur ruchu pojazdów określonych w instrukcji operacyjnej lotniska.

3. Kierowca pojazdu poruszającego się w PRN powinien stosować się do zasad ruchu i instrukcji wynikających z oznakowania świetlnego oraz oznakowania poziomego i znaków pionowych.

§ 8. 1. Procedury dotyczące ruchu pojazdów na lotnisku powinny określać w szczególności dozwolone prędkości jazdy.

2. Pojazd na lotnisku powinien zachować odległość nie mniejszą niż 3 m od nieruchomego statku powietrznego z niepracującymi silnikami, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne do obsługi tego statku powietrznego.

3. Pojazd ratowniczy biorący udział w akcji ratowniczej ma pierwszeństwo przed innymi uczestnikami ruchu na lotnisku.

4. Pojazd poruszający się w PRN ustępuje pierwszeństwa statkowi powietrznemu.

§ 9. 1. Na lotnisku kontrolowanym poruszanie się pojazdów i pieszych w polu manewrowym może odbywać się wyłącznie po uzyskaniu zezwolenia wydanego przez 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 temu pojazdowi towarzyszy inny pojazd wyposażony w takie środki łączności lub gdy pojazd ten porusza się zgodnie z planem uzgodnionym z TWR.

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

§ 10. 1. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej zapewniające bezpieczeństwo dla znajdujących się na niej osób, statków powietrznych, pojazdów oraz urządzeń dotyczą:

1) zachowania się w strefach niebezpiecznych wokół statku powietrznego;

2) ruchu pojazdów;

3) wykonywania prac związanych z obsługą naziemną, w tym tankowania statków powietrznych;

4) sprzątania zanieczyszczeń stałych i płynnych;

5) poruszania się pieszych.

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

3. 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.

§ 11. 1. Procedury zarządzania płytą postojową mają zapewnić:

1) uporządkowane, efektywne i bezpieczne przemieszczanie się statków powietrznych;

2) zapobieganie kolizjom statku powietrznego z innym statkiem powietrznym, pojazdem lub obiektem;

3) prawidłowy, efektywny i bezpieczny wjazd statków powietrznych na płytę postojową oraz jej opuszczanie;

4) bezpieczne i sprawne przemieszczanie się pojazdów;

5) kontrolę operacji lotniskowych na płycie postojowej.

2. Na lotnisku kontrolowanym procedury zarządzania płytą postojową powinny zostać uzgodnione z TWR.

§ 12. 1. 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. LVP powinny zostać uzgodnione z TWR.

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

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

§ 13. 1. LVP opracowane dla danego lotniska kontrolowanego stosuje się w przypadku:

1) lądowania w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m lub gdy podstawa chmur zakrywających więcej niż połowę nieba jest mniejsza niż 60 m;

2) startu w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 400 m.

2. W celu podniesienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych, zarządzający lotniskiem, w uzgodnieniu z TWR, może opracować LVP, które będą stosowane dla startów w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej poniżej 550 m.

3. Przed rozpoczęciem stosowania LVP na lotnisku kontrolowanym:

1) wszystkie prace krótkotrwałe i prace planowe w PRN powinny zostać przerwane, a miejsce tych prac przywrócone do zdolności operacyjnej lub odpowiednio oznakowane i zgłoszone TWR jako wyłączone z użycia;

2) liczba osób i pojazdów przebywających w PRN powinna zostać ograniczona do niezbędnego minimum.

4. Decyzję o rozpoczęciu przygotowań do stosowania LVP oraz o rozpoczęciu i zakończeniu ich stosowania podejmuje TWR.

5. Decyzja o rozpoczęciu przygotowań do stosowania LVP powinna zostać podjęta z wyprzedzeniem uwzględniającym pogarszanie się warunków atmosferycznych i czas do wykonania niezbędnych czynności na lotnisku.

6. TWR ogłasza rozpoczęcie stosowania LVP po uzyskaniu od dyżurnego operacyjnego lotniska potwierdzenia o gotowości ich stosowania.

§ 14. 1. W celu zapobiegania zakłóceniom pracy systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS) powodowanym przez pojazdy, obiekty lub tymczasowe konstrukcje znajdujące się w pobliżu tego systemu albo przez promieniowanie elektromagnetyczne innych urządzeń, zarządzający lotniskiem, w porozumieniu z właścicielem ILS, wyznacza, zabezpiecza oraz opracowuje procedury ograniczające dostęp do stref krytycznych i stref wrażliwych, o których mowa w pkt 2.1.9.1 w dodatku C do tomu I Załącznika 10 „Łączność lotnicza” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 3 marca 2014 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 14).

2. W czasie obowiązywania LVP w strefie wrażliwej i strefie krytycznej nie może znajdować się żaden pojazd bez zezwolenia wydanego przez TWR.

§ 15. 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, w szczególności w zakresie zarządzania płytą postojową, ruchu pojazdów w PRN oraz stosowania LVP.

§ 16. 1. Lotnisko użytkowane w zimie powinno być wyposażone w sprzęt i środki techniczne niezbędne do usuwania śniegu, lodu i błota pośniegowego z powierzchni PRN.

2. Procedury odśnieżania PRN powinny określać kolejność odśnieżania poszczególnych nawierzchni PRN, metody działania i koordynacji z TWR oraz wykaz sprzętu specjalistycznego i środków technicznych niezbędnych do prowadzenia akcji odśnieżania.

§ 17. 1. Prace na lotnisku powinny być prowadzone w sposób:

1) niestwarzający zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych;

2) niepowodujący uszkodzenia urządzeń lotniskowych lub kabli zasilających;

3) niezakłócający pracy urządzeń łączności i radiowych pomocy nawigacyjnych.

2. Na lotnisku, na którym są wykonywane operacje lotniskowe, mogą być prowadzone prace krótkotrwałe lub prace planowe.

3. Prace krótkotrwałe związane z:

1) przeglądem i naprawą pomocy wzrokowych,

2) czyszczeniem nawierzchni sztucznych, w tym usuwaniem śniegu,

3) koszeniem i usuwaniem trawy,

4) wykonywaniem pomiarów i inspekcji

– powinny być prowadzone w taki sposób, aby przeszkody powstałe w trakcie ich trwania mogły być usunięte bez zbędnej zwłoki i nie zakłócały operacji lotniskowych.

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

5. Prace planowe powinny być prowadzone zgodnie z uprzednio opracowanym planem bezpieczeństwa prac, który określa:

1) zakres prac z wyszczególnieniem poszczególnych etapów, terminów rozpoczęcia i ich zakończenia;

2) ograniczenia dla operacji lotniskowych;

3) rejon, w którym będą wykonywane prace;

4) sposób zabezpieczenia rejonu prac;

5) sposób oznakowania pojazdów, maszyn budowlanych i urządzeń.

§ 18. 1. Procedury usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN powinny określać:

1) środki techniczne służące do usuwania statku powietrznego dostępne na lotnisku lub pozyskiwane od podmiotów zewnętrznych;

2) informacje o uzgodnieniach zawartych z przewoźnikami lotniczymi oraz zasady współpracy z tymi przewoźnikami;

3) osoby odpowiedzialne za kierowanie operacjami usuwania statków powietrznych oraz współpracę w tym zakresie z przewoźnikami lotniczymi lub właścicielami statków powietrznych;

4) zasady prowadzenia operacji usuwania statku powietrznego i koordynacji działań;

5) wykaz telefonów kontaktowych do przewoźników lotniczych i innych zainteresowanych podmiotów.

2. Procedury usuwania statków powietrznych unieruchomionych w PRN powinny być uzgodnione z przewoźnikami lotniczymi wykonującymi planowe operacje lotniskowe na tym lotnisku.

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

2. Inspekcje terenu lotniska dotyczące:

1) oceny stanu ogrodzenia lotniska,

2) obecności zwierząt na lotnisku,

3) miejsc zlokalizowanych na terenie lotniska mogących sprzyjać żerowaniu ptaków lub stanowiących dla nich miejsce lęgów, schronienia lub odpoczynku

– powinny być przeprowadzane codziennie.

3. Procedury przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt powinny określać:

1) czynności dotyczące identyfikacji zagrożeń ze strony zwierząt dla operacji lotniskowych;

2) zasady zbierania i rejestrowania danych dotyczących zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami oraz obecności ptaków w otoczeniu lotniska;

3) sposoby dokonywania analizy danych, o których mowa w pkt 2, oraz dokonywania oceny ryzyka i prawdopodobieństwa zagrożeń dla statków powietrznych;

4) środki i metody stosowane przez zarządzającego lotniskiem w celu kontrolowania, eliminowania lub minimalizowania zagrożeń ze strony zwierząt, w tym wnioskowanie o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, o którym mowa w art. 82 pkt 6 ustawy, oraz o wydanie zezwoleń z zakresu ochrony gatunkowej;

5) czynności podejmowane w przypadku stwierdzenia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem, w tym identyfikacji jego szczątków;

6) sposób zagospodarowania terenu lotniska umożliwiający minimalizowanie lub eliminowanie zagrożeń ze strony zwierząt;

7) sposób sporządzania oceny skuteczności czynności podejmowanych w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt.

§ 20. Zarządzający lotniskiem w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt powinien:

1) dokonać uzgodnień z przewoźnikami lotniczymi i innymi użytkownikami statków powietrznych, a na lotniskach kontrolowanych również z TWR – w zakresie zgłaszania danych dotyczących zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami oraz obecności ptaków w otoczeniu lotniska;

2) raz do roku, w terminie do dnia 30 kwietnia, przekazywać Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego zbiorcze raporty dotyczące zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami 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);

3) co najmniej raz na 3 lata dokonać przeglądu i w razie potrzeby uaktualnienia procedury przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt.

§ 21. Zarządzający lotniskiem opracowuje program utrzymania lotniska, który ma na celu zapewnienie właściwego stanu technicznego:

1) nawierzchni sztucznych PRN;

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) obiektów innych niż określone w pkt 1–7, wykorzystywanych dla potrzeb operacji lotniskowych.

Rozdział 3

Warunki eksploatacji lotnisk o ograniczonej certyfikacji

§ 22. Zarządzający lotniskiem wdraża na lotnisku system zarządzania bezpieczeństwem, w ramach którego:

1) wyznacza osobę odpowiedzialną za zarządzanie bezpieczeństwem na lotnisku;

2) przeprowadza, nie rzadziej niż raz na rok:

   a) identyfikację zagrożeń, polegającą na wskazaniu czynników mających negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa na lotnisku,

   b) audyty i inspekcje bezpieczeństwa;

3) przeprowadza postępowania wyjaśniające dotyczące zdarzeń na lotnisku mających wpływ na bezpieczeństwo.

§ 23. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska zarządzający lotniskiem opracowuje i wdraża na lotnisku procedury operacyjne, które określają sposób postępowania w zakresie:

1) zgłaszania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy;

2) inspekcji PRN;

3) ruchu pojazdów na lotnisku;

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, jeżeli lotnisko jest użytkowane w zimie;

9) bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku;

10) kontroli przeszkód lotniczych;

11) przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt;

12) udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.

§ 24. 1. Inspekcje PRN powinny być prowadzone co najmniej raz dziennie przed rozpoczęciem operacji lotniskowych, a dodatkowo także po przejściu wichury lub burzy, po zaistnieniu incydentu lub wypadku lotniczego w PRN lub pojawieniu się innych zagrożeń dla operacji lotniskowych.

2. 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 obecności przeszkód lotniczych na lotnisku i w jego otoczeniu, w tym zwłaszcza na podejściu do lądowania.

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

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

§ 26. 1. Procedury dotyczące ruchu pojazdów na lotnisku powinny określać w szczególności dozwolone prędkości jazdy.

2. Pojazd na lotnisku powinien zachować odległość nie mniejszą niż 3 m od nieruchomego statku powietrznego z niepracującymi silnikami, z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne do obsługi tego statku powietrznego.

3. Pojazd ratowniczy biorący udział w akcji ratowniczej ma pierwszeństwo przed innymi uczestnikami ruchu na lotnisku.

4. Pojazd poruszający się w PRN ustępuje pierwszeństwa statkowi powietrznemu.

§ 27. Procedury zarządzania płytą postojową powinny określać:

1) zasady przydzielania stanowisk postojowych i sposób ustawiania statków powietrznych;

2) standardowe drogi kołowania;

3) zadania i obowiązki koordynatora ruchu naziemnego, jeżeli taka służba lotniskowa istnieje na danym lotnisku.

§ 28. Procedury bezpieczeństwa na płycie postojowej zapewniające bezpieczeństwo dla znajdujących się na niej osób, statków powietrznych, pojazdów oraz urządzeń dotyczą:

1) zachowania się w strefach niebezpiecznych wokół statku powietrznego;

2) ruchu pojazdów na płycie postojowej;

3) wykonywania prac związanych z obsługą naziemną, w tym tankowania statków powietrznych;

4) sprzątania zanieczyszczeń stałych i płynnych;

5) poruszania się pieszych.

§ 29. Lotnisko użytkowane w zimie powinno być wyposażone w sprzęt i środki techniczne niezbędne do usuwania śniegu, lodu i błota pośniegowego z powierzchni PRN.

§ 30. Procedury bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku powinny określać sposób prowadzenia codziennych prac związanych z utrzymaniem lotniska, wykonywaniem napraw pomocy wzrokowych, urządzeń oraz remontów nawierzchni PRN z uwzględnieniem przedsięwzięć i środków koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych.

§ 31. 1. Zarządzający lotniskiem monitoruje i kontroluje obecność zwierząt występujących na lotnisku, które mogą stanowić zagrożenie dla operacji lotniskowych.

2. Inspekcje terenu lotniska obejmują:

1) ocenę stanu ogrodzenia lotniska, jeżeli lotnisko jest ogrodzone;

2) obecność zwierząt na terenie lotniska;

3) miejsca zlokalizowane na terenie lotniska mogące sprzyjać żerowaniu ptaków lub stanowić dla nich miejsce lęgów, schronienia lub odpoczynku.

3. Procedury przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt powinny określać:

1) czynności dotyczące identyfikacji zagrożeń ze strony zwierząt dla operacji lotniskowych;

2) działania dotyczące identyfikacji stref zlokalizowanych w otoczeniu lotniska, w których mogą występować potencjalne zagrożenia dla operacji lotniskowych ze strony ptaków;

3) środki i metody stosowane przez zarządzającego lotniskiem w celu kontrolowania, eliminowania lub minimalizowania zagrożeń ze strony zwierząt, w tym wnioskowanie o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, o którym mowa w art. 82 pkt 6 ustawy, oraz o wydanie zezwoleń z zakresu ochrony gatunkowej;

4) czynności podejmowane w przypadku stwierdzenia zderzenia statku powietrznego ze zwierzęciem;

5) sposób sporządzania oceny skuteczności czynności podejmowanych w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt.

Rozdział 4

Warunki eksploatacji lotnisk użytku wyłącznego

§ 32. Zarządzający lotniskiem określa strukturę zarządzania lotniskiem, w tym zadania i obowiązki personelu, oraz zapewnia środki techniczne w liczbie uwzględniającej zakres zadań i obowiązków wynikających z art. 68 i 69 ustawy.

§ 33. 1. W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji lotniska zarządzający lotniskiem opracowuje i wdraża procedury operacyjne, które określają metody postępowania w zakresie:

1) zgłaszania informacji do publikacji w Zintegrowanym Pakiecie Informacji Lotniczych, o którym mowa w art. 121 ust. 3 ustawy;

2) inspekcji PRN;

3) ruchu pojazdów i pieszych w PRN;

4) zarządzania płytą postojową, w przypadku lotnisk z drogą startową o nawierzchni sztucznej;

5) bezpieczeństwa na płycie postojowej;

6) eksploatacji i utrzymania nawierzchni PRN;

7) eksploatacji pomocy wzrokowych i systemu zasilania elektrycznego;

8) odśnieżania PRN, jeżeli lotnisko jest użytkowane w zimie;

9) bezpieczeństwa operacji lotniskowych w czasie wykonywania prac na lotnisku;

10) kontroli przeszkód lotniczych w obszarze ograniczeń wysokości zabudowy na lotnisku i w jego otoczeniu;

11) przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt;

12) udzielania pomocy statkom powietrznym, które znalazły się w niebezpieczeństwie na lotnisku lub w jego pobliżu.

2. Procedury operacyjne powinny uwzględniać wymagania określone odpowiednio w § 24–30.

§ 34. 1. Zarządzający lotniskiem monitoruje i kontroluje obecność zwierząt występujących na lotnisku, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych.

2. Procedury przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt powinny określać:

1) czynności dotyczące identyfikacji zagrożeń ze strony zwierząt dla operacji lotniskowych;

2) czynności dotyczące kontroli stanu ogrodzenia lotniska, jeżeli lotnisko jest ogrodzone;

3) środki i metody stosowane przez zarządzającego lotniskiem w celu kontrolowania, eliminowania lub minimalizowania zagrożeń ze strony zwierząt, w tym wnioskowanie o dokonanie redukcyjnego odstrzału zwierzyny, o którym mowa w art. 82 pkt 6 ustawy, oraz o wydanie zezwoleń z zakresu ochrony gatunkowej;

4) sposób sporządzania oceny skuteczności czynności podejmowanych w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom ze strony zwierząt.

Rozdział 5

Przepis końcowy

§ 35. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 1 czerwca 2015 r.

Minister Infrastruktury i Rozwoju: *E. Bieńkowska*