



# DZIENNIK USTAW

## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 17 października 2024 r.

Poz. 1540

### ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY<sup>1)</sup>

z dnia 7 października 2024 r.

#### **zmieniające rozporządzenie w sprawie przeszkód lotniczych, powierzchni ograniczających przeszkody oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym**

Na podstawie art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110 oraz z 2024 r. poz. 731 i 1222) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 12 stycznia 2021 r. w sprawie przeszkód lotniczych, powierzchni ograniczających przeszkody oraz urządzeń o charakterze niebezpiecznym (Dz. U. poz. 264) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) po pkt 5 dodaje się pkt 5a w brzmieniu:

„5a) morskiej turbinie wiatrowej – należy przez to rozumieć morską turbinę wiatrową, o której mowa w art. 3 pkt 4 ustawy z dnia 17 grudnia 2020 r. o promowaniu wytwarzania energii elektrycznej w morskich farmach wiatrowych (Dz. U. z 2024 r. poz. 182), wraz z częścią budowlaną stanowiącą budowlę w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2024 r. poz. 725, 834 i 1222);”;

b) pkt 11 i 12 otrzymują brzmienie:

„11) Załączniku 14 tom I – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom I „Projektowanie i eksploatacja lotnisk” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.<sup>2)</sup>), ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 17 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu I do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 41);

12) Załączniku 14 tom II – należy przez to rozumieć Załącznik 14 „Lotniska” tom II „Lotniska dla śmigłowców” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszony w załączniku do obwieszczenia nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lipca 2021 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 14, tomu II do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 42).”;

2) w § 13 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Maksymalne wartości wysokości i nachylenia oraz minimalne wartości innych wymiarów powierzchni ograniczających przeszkody dla dróg startowych na lotniskach dla samolotów określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.”;

<sup>1)</sup> Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 grudnia 2023 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. poz. 2725).

<sup>2)</sup> Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

## 3) § 14 otrzymuje brzmienie:

„§ 14. Powierzchnia podejścia jest pozioma od punktu, w którym płaszczyzna o nachyleniu 2,5 % przecina płaszczyznę poziomą położoną na wysokości 150 m powyżej wysokości progu drogi startowej albo płaszczyznę poziomą przechodzącą przez najwyższy punkt dowolnego obiektu, według którego wyznacza się wysokość zapewniającą minimalne przewyższenie nad przeszkodami, o której mowa w pkt 11.10.7.2 rozdziału 11 „Mapa podejścia według wskazań przyrządów – ICAO” Załącznika 4 „Mapy lotnicze” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 czerwca 2023 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 4 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 41), w zależności od tego, która z tych wysokości jest większa.”;

## 4) w § 23:

a) w ust. 4 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Przy określaniu górnego poziomu obiektów zabudowy nie uwzględnia się sąsiadujących przeszkód lotniczych.”;

b) w ust. 5 dodaje się zdanie drugie w brzmieniu:

„Przy określaniu górnego poziomu obiektów zabudowy nie uwzględnia się sąsiadujących przeszkód lotniczych.”;

## 5) w § 24 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Przeszkodę lotniczą, której rzut na co najmniej jedną z płaszczyzn pionowych ma w obu wymiarach 1,5 m albo więcej, a stosunek wymiaru dłuższego do krótszego przeszkody lotniczej wynosi 3 lub więcej, niebędącą elektrownią wiatrową albo morską turbiną wiatrową, oznakowuje się przez pomalowanie w pasy prostopadłe do dłuższego z jej wymiarów.”;

## 6) § 26 otrzymuje brzmienie:

„§ 26. Przeszkodę lotniczą inną niż przeszkody lotnicze, o których mowa w § 24 i § 25, niebędącą elektrownią wiatrową, morską turbiną wiatrową i przewodami linii napowietrznych albo ich zespołem, oznakowuje się przez pomalowanie kolorem czerwonym albo pomarańczowym, a w przypadku gdy kolory te nie są widoczne na tle otoczenia przeszkody lotniczej – używa się koloru kontrastującego z otoczeniem, na tle którego będzie widziany.”;

## 7) w § 27 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Przeszkodę lotniczą będącą elektrownią wiatrową albo morską turbiną wiatrową oznakowuje się przez pomalowanie kolorem białym.”;

## 8) w § 33 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Oznakowanie przeszkody lotniczej otoczonej zabudową lub lasem wykonuje się od najwyższego punktu albo najwyższego poziomu przeszkody lotniczej do górnego poziomu obiektów zabudowy lub górnego poziomu lasu, a część oznakowania poniżej górnego poziomu obiektów zabudowy lub górnego poziomu lasu może zostać pominięta. Przy określaniu górnego poziomu obiektów zabudowy nie uwzględnia się sąsiadujących przeszkód lotniczych.”;

## 9) po § 37 dodaje się § 37a w brzmieniu:

„§ 37a. 1. Oznakowanie nocne przeszkody lotniczej będącej morską turbiną wiatrową wykonuje się przez użycie światła przeszkodowego średniej intensywności typu B, umieszczonego na najwyższym punkcie gondoli, przy czym dopuszcza się umieszczenie tego światła niżej na gondoli pod warunkiem zapewnienia jego widoczności dla statków powietrznych w zakresie 360° oraz wykluczenia możliwości kolizji z pracą serwisowych statków powietrznych obsługujących taką morską turbinę wiatrową.

2. Przeszkodę lotniczą, o której mowa w ust. 1, o wysokości 150 m powyżej poziomu otaczającej wody i wyższą oznakowuje się dodatkowo przez użycie co najmniej trzech świateł niskiej intensywności typu E umieszczonych na jednym poziomie wyznaczonym w połowie odległości (z tolerancją do 10 %) między średnim poziomem morza a najwyższym punktem gondoli.

3. Na przeszkodzie lotniczej, o której mowa w ust. 1, o wysokości 150 m powyżej poziomu otaczającej wody i wyższej umieszcza się rezerwowe światło przeszkodowe średniej intensywności typu B, które uruchamia się automatycznie w przypadku awarii światła przeszkodowego, o którym mowa w ust. 1.

4. W przypadku gdy co najmniej dwie przeszkody lotnicze, o których mowa w ust. 1, znajdują się w odległości do 1852 m od siebie, rozmieszczone na nich światła przeszkodowe błyskają równocześnie.”;

- 10) w § 40 w ust. 2 uchyla się pkt 11;
- 11) w § 41 pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) co najmniej trzy przeszkody lotnicze niebędące elektrowniami wiatrowymi albo morskimi turbinami wiatrowymi znajdującymi się w odległości nie większej niż 100 m między kolejnymi przeszkodami lotniczymi znajdującymi się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody albo nie więcej niż 900 m między kolejnymi przeszkodami lotniczymi znajdującymi się poza granicami powierzchni ograniczających przeszkody, lub”;
- 12) w § 46 w ust. 2 pkt 1 i 2 otrzymują brzmienie:
- „1) będące światłami podejścia, światłami drogi startowej, światłami zabezpieczenia przerwanej startu, światłami drogi kołowania lub wskaźnikami ścieżki podejścia;
- 2) będące znakami pionowymi, oznacznikami granicy pola wzlotów, oznacznikami dla drogi startowej pokrytej śniegiem lub oznacznikami dróg kołowania bez nawierzchni sztucznej;”;
- 13) w § 52 ust. 2 otrzymuje brzmienie:
- „2. Dopuszcza się powstanie obiektu, o którym mowa w art. 87 ust. 4 ustawy, po złożeniu przez zarządzającego lotniskiem albo jednostkę organizacyjną zarządzającą lotniskiem wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych albo wpisanym wyłącznie do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa służb porządku publicznego, w którego granicach powierzchni ograniczających przeszkody ma znajdować się ten obiekt, wniosku o publikację informacji NOTAM lub suplementu, o których mowa w rozdziale 6 „Aktualizacje informacji lotniczych” Załącznika 15 „Służby informacji lotniczej” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 80), i oznakowaniu obiektu zgodnie z wymaganiami określonymi w rozdziale 4.”;
- 14) w § 54 ust. 6 otrzymuje brzmienie:
- „6. Informacje, o których mowa w ust. 4 pkt 1 lit. e–h, zawarte w zgłoszeniu przeszkody lotniczej, o którym mowa w ust. 3 pkt 2, pochodzą z geodezyjnych pomiarów sytuacyjnych i wysokościowych, wykonanych zgodnie ze standardami określonymi w przepisach wydanych na podstawie art. 19 ust. 1 pkt 11 ustawy – Prawo geodezyjne i kartograficzne przez osobę posiadającą odpowiednie uprawnienia zawodowe, o których mowa w art. 43 tej ustawy.”;
- 15) w § 57 wyrazy „oraz ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych” zastępuje się wyrazami „, ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych oraz do Międzynarodowego Biura NOTAM”;
- 16) w § 59 pkt 1 otrzymuje brzmienie:
- „1) tłocznie gazu ziemnego i stacje gazowe, mogące spowodować niekontrolowany upust gazu o chmurze zagrażającej wybuchem:
- a) wyższej niż 10 metrów nad poziom terenu – w przypadku gdy znajdują się w granicach powierzchni ograniczających przeszkody, a chmura zagrażająca wybuchem będzie wyższa niż wysokości określone przez te powierzchnie,
- b) wyższej niż 100 metrów nad poziom terenu – w przypadku gdy znajdują się poza granicami powierzchni ograniczających przeszkody;”;
- 17) w załączniku nr 3 do rozporządzenia:
- a) tytuł otrzymuje brzmienie:
- „Maksymalne wartości wysokości i nachylenia oraz minimalne wartości innych wymiarów powierzchni ograniczających przeszkody dla dróg startowych na lotniskach dla samolotów”,
- b) tabela 2 „Parametry powierzchni wznoszenia dla dróg startowych przeznaczonych do startu” otrzymuje brzmienie określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia;
- 18) tytuł załącznika nr 5 do rozporządzenia otrzymuje brzmienie:
- „Sposób oznakowania dziennego przez pomalowanie przeszkody lotniczej otoczonej zabudową lub lasem”.

§ 2. 1. Zgłoszenia stacji gazowych, o których mowa w § 59 pkt 1 rozporządzenia zmienianego w § 1 w brzmieniu nadanym niniejszym rozporządzeniem, użytkowanych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia, dokonuje się w terminie 6 miesięcy od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

2. Do zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1, stosuje się § 55 ust. 1, 2 i ust. 4 pkt 1–8 i 10 rozporządzenia zmienianego w § 1.

§ 3. Do postępowań wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia dotyczących zwolnienia z obowiązku oznakowania przeszkody lotniczej albo zezwolenia na zmianę sposobu lub rodzaju jej oznakowania stosuje się przepisy dotychczasowe.

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

Minister Infrastruktury: *wz. A. Marchewka*

Załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury  
z dnia 7 października 2024 r. (Dz. U. poz. 1540)

Tabela 2. Parametry powierzchni wznoszenia dla dróg startowych przeznaczonych do startu

<b>DROGI STARTOWE PRZEZNACZONE DO STARTU</b>			
<b>Powierzchnia i parametry</b>	<b>Cyfra kodu referencyjnego lotniska</b>		
	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3 lub 4</b>
(1)	(2)	(3)	(4)
<b>POWIERZCHNIA WZNOSZENIA</b>			
Długość krawędzi dolnej (dla dróg startowych o nawierzchni sztucznej)	60 m <sup>d)</sup>	80 m <sup>d)</sup>	180 m
Długość krawędzi dolnej (dla dróg startowych bez nawierzchni sztucznej)	70 m	70 m	110 m
Odległość od końca drogi startowej <sup>b)</sup>	30 m	60 m	60 m
Rozchylenie (z każdej strony)	10 %	10 %	12,5 %
Szerokość końcowa	380 m	580 m	1200 m 1800 m <sup>c)</sup>
Długość	1600 m	2500 m	15 000 m
Nachylenie <sup>a)</sup>	5 %	4 %	2 % <sup>e)</sup>
<p>a) Mierzone w płaszczyźnie pionowej.</p> <p>b) Powierzchnia wznoszenia zaczyna się na końcu zabezpieczenia wydłużonego startu, jeżeli długość tego zabezpieczenia przekracza 30 m dla drogi startowej o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 1 albo 60 m dla drogi startowej o cyfrze kodu referencyjnego lotniska 2–4.</p> <p>c) 1800 m, jeżeli przewidywana ścieżka wznoszenia zawiera zmianę kierunku większą niż 15° przy wykonywaniu operacji w warunkach meteorologicznych do lotów z wykorzystaniem przyrządów (IMC) lub warunkach meteorologicznych do lotów z widocznością (VMC) w nocy.</p> <p>d) Jeżeli istnieje zabezpieczenie wydłużonego startu, długość krawędzi dolnej powinna wynosić 150 m.</p> <p>e) Jeżeli żaden obiekt nie osiąga wysokości powierzchni wznoszenia o nachyleniu 2 % (1:50), można ustanowić powierzchnię wolną od przeszkód o nachyleniu 1,6 % (1:62,5). Przeprowadza się analizę parametrów operacyjnych samolotów, dla których dana droga startowa jest przeznaczona, aby określić, czy pożądane jest zmniejszenie nachylenia, jeżeli mają być spełnione krytyczne warunki operacji lotniczych. W przypadku zmniejszenia nachylenia należy dokonać korekty długości powierzchni wznoszenia w taki sposób, aby zapewnić zabezpieczenie do wysokości 300 m.</p>			