Projekt z dnia 27 sierpnia 2021 r.

ROZPORZĄDZENIE

MINISTRA INFRASTRUKTURY[[1]](#footnote-1))

z dnia …………………….. 2021 r.

zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej, oraz lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej

Na podstawie art. 59a ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784 i 847) zarządza się, co następuje:

§ 1. W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 10 października 2019 r. w sprawie w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk, którym przyznano zwolnienie ze stosowania przepisów Unii Europejskiej, oraz lotnisk dla śmigłowców, o których mowa w przepisach Unii Europejskiej (Dz. U. poz. 2154) wprowadza się następujące zmiany:

1) w § 2:

a) w pkt 1 po wyrazach „liczbie klasyfikacyjnej statku powietrznego – ACN (Aircraft classification number),” dodaje się wyrazy „wskaźniku klasyfikacji nawierzchni – PCR (Pavement classification rating), wskaźniku klasyfikacji statku powietrznego – ACR (Aircraft classification rating),”,

b) po pkt 1 dodaje się pkt 1a w brzmieniu:

1a) SNOWTAM − należy przez to rozumieć NOTAM oddzielnej serii, o którym mowa w pkt 231 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017, str. 1, z późn. zm.[[2]](#footnote-2)));”,

c) pkt 3 i 4 otrzymują brzmienie:

„3) 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.[[3]](#footnote-3))), 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) (w brzmieniu z dnia 2 lipca 2021 r.);

4) 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) (w brzmieniu z dnia 2 lipca 2021 r.);”,

2) w § 4:

a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:

„2) rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska”, z wyłączeniem pkt 2.9.7 i 2.9.8;”,

b) pkt 8 otrzymuje brzmienie:

„8) rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska”, z wyłączeniem pkt 10.2.5 i 10.5.13.”,

c) uchyla się pkt 9–12;

3) w § 5:

a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Wykonywanie operacji lotniczych na lotnisku, o którym mowa w § 1 pkt 1, przez statki powietrzne, których wskaźnik klasyfikacji statku powietrznego – ACR (Aircraft classification rating) jest większy od wskaźnika klasyfikacji nawierzchni – PCR (Pavement classification rating) ustalonego dla danej drogi startowej o nawierzchni sztucznej, jest dopuszczalne pod warunkiem określenia przez zarządzającego lotniskiem kryteriów, o których mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.6a.7 Załącznika 14 tom I, pozwalających na kontrolę użytkowania drogi startowej o nawierzchni sztucznej dla danego typu operacji lotniczej.”,

b) uchyla się ust. 2;

4) po § 5 dodaje się § 5a w brzmieniu:

 „§ 5a. 1. Zarządzający lotniskiem zapewnia, że informacje o warunkach w polu ruchu naziemnego dotyczące zanieczyszczeń w postaci śniegu, topniejącego śniegu, lodu, szadzi (szronu) oraz stojącej wody lub wody zmieszanej ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szadzią (szronem), o których mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.9 lit. c i e Załącznika 14 tom I, są przekazywane za pomocą SNOWTAM. SNOWTAM zawiera informacje w kolejności przedstawionej w formularzu SNOWTAM określonym w dodatku 3 do załącznika VI do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiającego wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylającego rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 677/2011.

2. Zarządzający lotniskiem ocenia warunki na nawierzchni drogi startowej. W przypadku gdy na czynnej drodze startowej występują zanieczyszczenia w postaci śniegu, topniejącego śniegu, lodu, szadzi (szronu) oraz stojącej wody lub wody zmieszanej ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szadzią (szronem), o których mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.9 lit. c i e Załącznika 14 tom I, informacje o tych zanieczyszczeniach zarządzający lotniskiem zgłasza, w odniesieniu do każdej jednej trzeciej części drogi startowej, korzystając ze standardowego raportu o warunkach na drodze startowej (RCR), który opracowuje zgodnie z wymaganiami sekcji 6 Załącznika A do Załącznika 14 tom I.”;

5) § 6 otrzymuje brzmienie:

„§ 6. 1. Minimalny współczynnik tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej, o którym mowa w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” pkt 2.9.10, w rozdziale 3 „Charakterystyki fizyczne” pkt 3.1.23 i w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.2.3 Załącznika 14 tom I, określa się zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia.

2. Pomiary współczynnika tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej, o których mowa w rozdziale 10 „Obsługa techniczna lotniska” pkt 10.2.5 Załącznika 14 tom I, są wykonywane przy użyciu urządzenia pomiarowego wyposażonego w układ samozraszający, które spełnia kryteria określone w załączniku nr 3 do rozporządzenia.”;

6) § 10 otrzymuje brzmienie:

„§ 10. Światła przeszkodowe, o których mowa w rozdziale 8 „Systemy elektryczne” pkt 8.1.10 lit. b Załącznika 14 tom I, zlokalizowane w pasie drogi startowej, mają zapewnione rezerwowe źródło zasilania.”;

7) w § 13:

a) pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe”, z wyłączeniem pkt 5.3.13 i 5.3.14.”,

b) uchyla się pkt 5;

8) załącznik do rozporządzenia oznacza się jako załącznik nr 1 do rozporządzenia;

9) dodaje się załączniki nr 2 i 3 do rozporządzenia w brzmieniu określonym odpowiednio w załącznikach nr 1 i 2 niniejszego rozporządzenia.

§ 2. Do postępowań o wydanie, zmianę, przedłużenie albo wznowienie ważności certyfikatu dla lotniska użytku publicznego, któremu przyznano zwolnienie, o którym mowa w art. 2 ust. 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia stosuje się przepisy dotychczasowe.

§ 3. Zarządzający lotniskiem, o którym mowa w § 2, wdroży wymagania, o których mowa w rozdziale 5 „Pomoce wzrokowe dla nawigacji” pkt 5.3.20.1, 5.3.29.3, 5.3.29.9, 5.4.1.3 i 5.4.1.6 oraz w rozdziale 8 „Systemy elektryczne” pkt 8.1.10 lit b Załącznika 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.), ogłoszonego 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) (w brzmieniu z dnia 2 lipca 2021 r.) w terminie 12 miesięcy od dnia ogłoszenia rozporządzenia.

§ 4. Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem 4 listopada 2021 r, z wyjątkiem § 1 pkt 1 lit. a i § 1 pkt 2 lit. a w zakresie pkt 2.6a w rozdziale 2 „Dane dotyczące lotniska” Załącznika 14 tom I, o którym mowa w § 3, które wchodzą w życie z dniem 28 listopada 2024 r.

MINISTER INFRASTRUKTURY

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Grzegorz Kuzka

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

/ - podpisano elektronicznie/

Załączniki do rozporządzenia

Ministra Infrastruktury

 z dnia ……….. 2021 r. (poz. ….)

Załącznik nr 1

 „Załącznik nr 2

MINIMALNY WSPÓŁCZYNNIK TARCIA NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ DROGI STARTOWEJ

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| URZĄDZENIE DO POMIARU TARCIA | Prędkość jazdy urządzeniado pomiaru tarcia65 km/h | Prędkość jazdy urządzeniado pomiaru tarcia95 km/h |
| Wartość minimalna | Planowana obsługa techniczna | Wartość minimalna | Planowana obsługa techniczna |
| Airport Surface Friction Tester  | 0.50 | 0.60 | 0.34 | 0.47 |
| Dynatest Consulting Inc. Dynatest Runway Friction Tester  | 0.50 | 0.60 | 0.41 | 0.54 |
| Findlay, Irvine, Ltd Griptester Friction Meter  | 0.43 | 0.53 | 0.24 | 0.36 |
| Halliday Technologies RT3  | 0.45 | 0.55 | 0.42 | 0.52 |
| Moventor Oy Inc. BV-11 Skiddometer  | 0.50 | 0.60 | 0.34 | 0.47 |
| Mu Meter  | 0.42 | 0.52 | 0.26 | 0.38 |
| NAC Dynamic Friction Tester  | 0.42 | 0.52 | 0.28 | 0.38 |
| Norsemeter RUNAR (Działa ze stałym 16% poślizgiem)  | 0.45 | 0.52 | 0.32 | 0.42 |
| Automatic Friction Measuring Device(Instrument de Mesure Automatique de Glissance) – IMAG  | 0.30 | 0.40 | 0.20 | 0.30 |

1) W przypadku stosowania urządzeń do pomiaru tarcia w celu oceny stanu nawierzchni drogi startowej do celów obsługi technicznej, planowanie obsługi technicznej i minimalne poziomy tarcia są zgodne z powyższą tabelą.

2) Można stosować inne przyrządy do pomiaru tarcia pod warunkiem, że zostały one skorelowane z co najmniej jednym urządzeniem do pomiaru tarcia wymienionym w powyższej tabeli.

3) Pomiary na poziomie lub poniżej wartości planowanej obsługi technicznej drogi startowej powodują konieczność pełnego przeglądu tekstury, zanieczyszczenia i stanu odwodnienia odcinka jednej trzeciej drogi startowej.

4) Pełny przegląd zapewnia, że nawierzchnia drogi startowej jest w stanie wytworzyć wystarczającą przyczepność opony samolotu umożliwiającą odpowiednie zatrzymanie samolotu i odporność na wiatr boczny dla pożądanych operacji na mokrej drodze startowej. Osiąga się to przez zapewnienie, że:

a) odsłonięta tekstura może spowodować wgniecenie gumy opony,

b) nastąpi odprowadzanie wody z nawierzchni drogi startowej.

5) Aby osiągnąć cele określone w pkt 4, kontrola charakterystyki tarcia nawierzchni zapewnia co najmniej:

a) obecność odsłoniętej mikrotekstury przez dotknięcie kruszywa, jeżeli polerowana lub pokryta gumą powierzchnia sięga 100 metrów w strefie używanej przez samoloty,

b) obecność makrotekstury,

c) że rowki, jeżeli występują, są otwarte i mieszczą się w określonych granicach zgodnie z ich projektem,

d) że porowata warstwa cierna, jeżeli występuje, odprowadza wodę zgodnie z jej projektem,

e) że nachylenia są powyżej minimalnych specyfikacji projektowych.”.

Załącznik nr 2

„Załącznik nr 3

KRYTERIA DZIAŁANIA URZĄDZEŃ POMIAROWYCH WYPOSAŻONYCH W UKŁAD SAMOZRASZAJĄCY

Urządzenie do pomiaru współczynnika tarcia nawierzchni sztucznej drogi startowej wyposażone w układ samozraszający, spełnia poniższe kryteria, mające na celu zapewnienie dokładnych, wiarygodnych i stabilnych pomiarów przez cały okres użytkowania, w różnych warunkach występujących na lotnisku.

1. Sposób pomiaru. Urządzenie zapewnia ciągły pomiar dokonywany w ruchu wzdłuż badanej części nawierzchni drogi startowej.

2. Zdolność do utrzymania kalibracji. Urządzenie jest zaprojektowane tak, aby wytrzymywać użytkowanie w niekorzystnych warunkach pogodowych i stale utrzymywać kalibrację, zapewniając w ten sposób wiarygodne i spójne wyniki.

3. Sposób hamowania. Podczas pomiarów tarcia przy użyciu:

1) urządzenia o stałym poślizgu - koło do pomiaru tarcia jest stale hamowane przy stałym współczynniku poślizgu w zakresie od 10 do 20%;

2) siłownika bocznego - zawarty kąt (pojedyncze koło) mieści się w zakresie od 5° do 10°.

4. Nadmierne wibracje. Konstrukcja urządzenia wyklucza jakąkolwiek możliwość trwałych drgań pionowych masy amortyzowanej i nieamortyzowanej, występujących we wszystkich zakresach prędkości jazdy w czasie operacji pomiaru, w szczególności w odniesieniu do koła pomiarowego.

5. Stabilność. Urządzenie ma dodatnią stabilność kierunkową we wszystkich fazach operacji pomiaru, łącznie z zakrętami przy dużych prędkościach, które są czasowo niezbędne do oczyszczenia drogi startowej.

6. Zakres współczynnika tarcia. Urządzenie zapewnia rejestrację współczynnika tarcia w zakresie od 0 do co najmniej 1,0.

7. Prezentacja wyników pomiarów. Urządzenie zapewnia trwały zapis ciągłego wykresu graficznego wartości tarcia na drodze startowej, a także umożliwia osobie przeprowadzającej pomiar zapis wszelkich obserwacji oraz daty i godziny zapisu.

8. Dopuszczalny błąd. Urządzenie jest zdolne do konsekwentnego powtarzania średnich wartości tarcia w całym zakresie tarcia na poziomie zaufania 95,5%, ± 6 μ (lub dwa odchylenia standardowe).

9. Mierzony i rejestrowany parametr. W przypadku urządzenia o stałym poślizgu zarejestrowana wartość tarcia jest proporcjonalna do stosunku wzdłużnej siły tarcia do pionowego obciążenia koła. W przypadku urządzenia z siłą boczną zarejestrowana wartość tarcia jest proporcjonalna do stosunku siły bocznej do obciążenia koła.

10. Zakres prędkości. Przy wykonywaniu pomiarów tarcia zakres prędkości dla urządzeń wynosi od 40 km/h do co najmniej 130 km/h.

11. Uśrednione przyrosty μ. Urządzenie jest zdolne do automatycznego dostarczania średnich wartości współczynnika tarcia μ, przynajmniej dla następujących warunków:

1) na pierwszych 100 m drogi startowej;

2) przyrost co 150 m;

3) dla każdej jednej trzeciej części drogi startowej.

12. Standardowe specyfikacje opon. Przy pomiarach nawierzchni mokrej po deszczu lub zmoczonej sztucznie, wykonywanych za pomocą urządzeń typu odchylonego, bieżnik opony powinien być gładki, z ciśnieniem w oponach wynoszącym 70 kPa. W przypadku urządzeń typu Grip Tester, mierzących współczynnik tarcia w czasie poślizgu hamowania, bieżnik opony jest gładki z ciśnieniem w oponach wynoszącym 210 kPa.

13. Dopuszczalne odmiany opon. W celu zminimalizowania różnic w fizycznych wymiarach opony do pomiaru tarcia i właściwościach fizycznych materiału bieżnika, opony spełniają wymagania określone w standardach ASTM (Amecian Society for Testing Materials).

14. Działanie w każdych warunkach pogodowych. Konstrukcja urządzenia zapewnia jego normalne działanie o każdej porze roku i we wszystkich warunkach pogodowych.

15. Obsługa urządzenia. Obsługa techniczna urządzenia zapewnia bezpieczne wykonanie pracy zarówno podczas wykonywania pomiarów, jak i transportu.

16. Sztuczne zraszanie. Urządzenie ma możliwość stosowania funkcji samoczynnego zraszania, aby umożliwić pomiary charakterystyk tarcia nawierzchni przy kontrolowanej głębokości wody wynoszącej co najmniej 1 mm.”.

1. ) Minister Infrastruktury kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 18 listopada 2019 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury (Dz. U. z 2020 r. poz. 937). [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 286 z 07.11.2019, str. 31, Dz. Urz. UE L 104 z 03.04.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 259 z 10.08.2020, str. 12, Dz. Urz. UE L 139 z 23.04.2021, str. 184 oraz Dz. Urz. UE L 289 z 12.08.2021, str. 12. [↑](#footnote-ref-2)
3. ) 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. [↑](#footnote-ref-3)