Projekt z dnia 15.07.2020 r.

ROZPORZĄDZENIE

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

z dnia ……………………. 2020 r.

w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych

Na podstawie art. 92 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) klasyfikację lotniczych urządzeń naziemnych;

2) zadania zarządzającego lotniczym urządzeniem naziemnym;

3) warunki techniczne, jakie powinny spełniać lotnicze urządzenia naziemne, oraz warunki ich eksploatacji;

4) szczegółowy zakres danych ujęty we wniosku o wpis lotniczego urządzenia naziemnego do rejestru w zależności od rodzaju lotniczego urządzenia naziemnego;

5) szczegółowe informacje dotyczące charakterystyki technicznej lotniczego urządzenia naziemnego;

6) szczegółowy sposób prowadzenia rejestru lotniczych urządzeń naziemnych z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestrowej;

7) sposób określania i wyznaczania granic przestrzennych powierzchni ograniczających zabudowę oraz nanoszenia ich na mapy;

8) warunki, jakie powinny spełnić obiekty na obszarze obowiązywania powierzchni ograniczających zabudowę.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia i skróty oznaczają:

1. COM – (Communications) – urządzenia łączności;
2. DP – (Data Processing) – urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych;

3) EATMN – (European Air Traffic Management Network) – europejską sieć zarządzania ruchem lotniczym;

4) FAT – (Factory Acceptance Tests) – sprawdzenie poprawności działania LUN wykonywane u producenta;

5) Konwencja – Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.[[2]](#footnote-2)));

6) LUN – lotnicze urządzenia naziemne, o których mowa w art. 86 ust. 1 ustawy;

7) MET – (Meteorological) – automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych;

8) NAV – (Navigation) – urządzenia radionawigacyjne;

9) NOTAM – (Notice To Airmen) – wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi;

10) personel techniczny – osoby odpowiednio przeszkolone, uprawnione, wyznaczone i upoważnione do obsługi i naprawy LUN;

11) podmiot uprawniony – podmiot uprawniony do wykonywania operacji lotniczych patrolowania, obserwacji lub inspekcji na podstawie zgłoszenia do Prezesa Urzędu zarobkowych operacji specjalistycznych;

12) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

13) przestrzeń pokrycia – obszar przestrzeni powietrznej objęty sygnałem pochodzącym z anteny promieniującej LUN;

14) rejestr – rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, o którym mowa w art. 88 ust. 1;

15) SAT – (Site Acceptance Test) – sprawdzenie poprawności działania LUN po jego zainstalowaniu w docelowym miejscu pracy;

16) SUR – (Surveillance) – urządzenia radiolokacyjne;

17) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Rozdział 2

Klasyfikacja LUN

§ 3. LUN, ze względu na funkcję, dzielą się zgodnie z art. 88 ust. 3 ustawy na rodzaje:

1) COM, zapewniające co najmniej:

a) ruchomą analogową lub cyfrową łączność pomiędzy statkami powietrznymi a stacjami zainstalowanymi na powierzchni ziemi, pokładzie statku powietrznego lub platformie morskiej, wykorzystujące fale radiowe, przeznaczone dla ruchomej służby lotniczej,

b) stałą łączność zapewniającą transmisję danych i głosu pomiędzy określonymi lotniczymi stacjami stałymi połączonymi ze sobą liniami telekomunikacyjnymi, przeznaczone dla służb zarządzania ruchem lotniczym,

c) automatyczną rejestrację korespondencji pochodzącej z urządzeń, o których mowa w lit. a i b;

2) SUR, zapewniające informację o pozycji, identyfikacji i statusie statków powietrznych w przestrzeni pokrycia albo pojazdów naziemnych i statków powietrznych znajdujących się w polu ruchu naziemnego, w szczególności:

a) PSR – (Primary Surveillance Radar) – pierwotne radary dozorowania,

b) SSR – (Secondary Surveillance Radar) – wtórne radary dozorowania,

c) SMR – (Surface Movement Radar) – radary kontroli ruchu naziemnego,

d) ADS – (Automatic Dependent Surveillance) – automatyczne systemy dozorowania zależnego,

e) MLAT – (Multilateration) – multilateracyjne systemy dozorowania, w tym:

– WAM – (Wide Area Multilateration) – multilateracyjne systemy dozorowania obszarowego,

–  LAM – (Local Area Multilateration) – multilateracyjne systemy dozorowania lokalnego;

3) NAV, pozwalające statkom powietrznym na określenie własnej pozycji i prowadzenie nawigacji powietrznej, w szczególności:

a) NDB – (Non–Directional Beacon) – radiolatarnie bezkierunkowe,

b) DVOR – (Doppler VHF Omni–directional Radio Range) – dopplerowskie radiolatarnie ogólnokierunkowe,

c) DME – (Distance Measuring Equipment) – radioodległościomierze,

d) ILS LOC / ILS LLZ – (Instrument Landing System – Localizer) – radiolatarnie kierunku systemu ILS,

e) ILS GP / ILS GS – (Instrument Landing System – Glide Path/Slope) – radiolatarnie ścieżki schodzenia systemu ILS;

f) GBAS – (Ground Based Augmentation System) – systemy wspomagające oparte na urządzeniach naziemnych;

4) MET przeznaczone do pozyskiwania danych meteorologicznych dla potrzeb służb żeglugi powietrznej, w szczególności:

a) systemy AWOS (Automated Weather Observing System) dla lotnisk z drogami startowymi przeznaczonymi do operacji przyrządowych podejść i lądowań w kategorii I–III, o których mowa w pkt 4.1.5 oraz 4.1.6 Załącznika 3 „Służba meteorologiczna dla międzynarodowej żeglugi powietrznej” do Konwencji, ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 66),

b) systemy AWOS przeznaczone dla operacji nieprecyzyjnych podejść i lądowań,

c) radary meteorologiczne,

d) systemy detekcji i lokalizacji wyładowań atmosferycznych;

5) DP, zapewniające przetwarzanie i zobrazowanie danych dozorowania i danych o planach lotów w celu operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej.

Rozdział 3

Zadania zarządzającego LUN

§ 4. 1. Zarządzający LUN przed wdrożeniem LUN do pracy operacyjnej:

1) uzyskuje pozytywne wyniki:

a) testów FAT i SAT – od producenta i zakładającego – jeżeli były wykonywane,

b) analizy jakości łączy i poprawności działania systemów transmisji danych – jeżeli dotyczy;

2) zapewnia:

a) ciągłość funkcjonowania LUN, w szczególności przez zawarcie umów z podmiotami dostarczającymi usługi zewnętrzne,

b) zabezpieczenie LUN przed skutkami:

– przerw w dostawie energii elektrycznej,

– wyładowań atmosferycznych,

c) przeszkolenie personelu technicznego w zakresie obsługi i naprawy LUN;

3) wyznacza i upoważnia personel techniczny;

4) zakłada:

a) dziennik eksploatacji LUN, umożliwiający opis działań technicznych wykonywanych na LUN,

b) karty pomiarowe, umożliwiające wskazanie wartości granicznych mierzonych parametrów LUN, które podlegają sprawdzaniu i dostrojeniu w trakcie wykonywania bieżących i okresowych przeglądów technicznych, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1;

5) uzyskuje od producenta oryginalny opis i instrukcję obsługi LUN, na podstawie których opracowuje instrukcję użytkowania albo instrukcję eksploatacji LUN określającą co najmniej:

a) wymagania w zakresie obsługi bieżącej i okresowej, w tym opis trybu i sposobu wykonywania przez personel techniczny bieżących i okresowych przeglądów technicznych, monitorowania i dostrajania parametrów oraz wykonywania napraw,

b) opis postępowania personelu technicznego w przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnych;

6) posiada wyniki pomiarów natężenia pola elektromagnetycznego – jeżeli dotyczy;

7) posiada aktualne świadectwa wzorcowania lub kalibracji przyrządów pomiarowych;

8) wyznacza powierzchnie ograniczające zabudowę, zgodnie z § 12 z uwzględnieniem, że w przypadku COM wyznacza się je tylko dla urządzeń zlokalizowanych poza granicami lotniska.

2. Zarządzający LUN prowadzi dziennik eksploatacji LUN oraz karty pomiarowe, o których mowa w ust. 1 pkt 4. Karty pomiarowe mogą być prowadzone w postaci papierowej lub elektronicznej.

3. Zarządzający LUN przekazuje Prezesowi Urzędu informacje dotyczące LUN, w szczególności w zakresie zmiany kategorii użytkowania, zmiany częstotliwości pracy, zmiany zasięgu, zmiany przeznaczenia lub zmiany oprogramowania.

4. Zarządzający LUN, na podstawie wyników kontroli, o której mowa w § 7 ust. 1 pkt 2, w przypadku NAV i SUR, albo na podstawie przeglądów technicznych, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1, oraz analizy bezpieczeństwa dotyczącej systemu AWOS, w przypadku MET, określa zakres eksploatacji LUN:

1) bez ograniczeń – jeżeli LUN spełnia wymagania techniczne i eksploatacyjne;

2) z ograniczeniami – jeżeli LUN nie spełnia wymagań technicznych i eksploatacyjnych, niezwiązanych bezpośrednio z bezpieczeństwem operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, w szczególności dotyczących wymaganych wartości parametrów lub zasięgu;

3) nieużyteczny – jeżeli LUN nie spełnia wymagań technicznych i eksploatacyjnych związanych bezpośrednio z bezpieczeństwem operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej.

5. Zarządzający LUN przekazuje służbom informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service) oraz Prezesowi Urzędu informacje dotyczące ograniczeń w zakresie eksploatacji LUN.

Rozdział 4

Warunki techniczne oraz warunki eksploatacji LUN

§ 5. 1. Warunki techniczne oraz warunki eksploatacji LUN określają:

1) przepisy rozporządzenia:

a) 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), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2018/1139”,

b) wykonawczego Komisji (UE) nr 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 ), zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2017/373”,

c) Komisji (WE) nr 1032/2006 z dnia 6 lipca 2006 r. ustanawiającego wymagania dla automatycznych systemów wymiany danych lotniczych dla celów powiadamiania, koordynacji i przekazywania kontroli nad lotem pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 186 z 07.07.2006, str. 27, z późn. zm.[[3]](#footnote-3))),

d) Komisji (WE) nr 633/2007 z dnia 7 czerwca 2007 r. ustanawiającego wymagania w zakresie stosowania protokołu przesyłania komunikatów lotniczych do celów powiadamiania, koordynowania i przekazywania lotów pomiędzy organami kontroli ruchu lotniczego (Dz. Urz. UE L 146 z 08.06.2007, str. 7, z późn. zm.[[4]](#footnote-4))),

e) wykonawczego Komisji (UE) nr 1079/2012 z dnia 16 listopada 2012 r. ustanawiającego wymogi dotyczące separacji międzykanałowej w łączności głosowej dla jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 320 z 17.11.2012, str. 14, z późn.zm.[[5]](#footnote-5))),

f) Komisji (WE) nr 29/2009 z dnia 16 stycznia 2009 r. ustanawiającego wymogi dla usług łącza danych w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 13 z 17.01.2009, str. 3, z późn. zm.[[6]](#footnote-6))),

g) wykonawczego Komisji (UE) nr 1207/2011 z dnia 22 listopada 2011 r. ustanawiającego wymogi dotyczące skuteczności działania i interoperacyjności systemów dozorowania w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Dz. Urz. UE L 305 z 23.11.2011, str. 35, z późn.zm.[[7]](#footnote-7)));

2) w odniesieniu do:

a) COM – tom II, III i V Załącznika 10 „Łączność lotnicza” do Konwencji, ogłoszonego w załączniku do obwieszczenia nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 października 2018 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. 54),

b) SUR i DP – tom III i IV Załącznika 10 do Konwencji,

c) NAV – tom I Załącznika 10 do Konwencji,

d) MET – Załącznik 3 do Konwencji.

2.  Dodatkowe warunki techniczne oraz warunki eksploatacji LUN określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

3. Testy, pomiary i dopuszczalne wartości tolerancji parametrów LUN sprawdzanych podczas kontroli z powietrza określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

§ 6. 1. Warunkiem eksploatacji LUN jest spełnienie warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz wymagań określonych w przepisach, o których mowa w § 5, dodatkowych warunków technicznych i warunków eksploatacji LUN określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz dopuszczalnych wartości tolerancji parametrów LUN sprawdzanych podczas kontroli z powietrza określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia, potwierdzonych wpisem LUN do rejestru.

2. Do eksploatacji dopuszcza się LUN, które są obsługiwane i naprawiane wyłącznie przez personel techniczny.

3. LUN będące częścią składową EATMN dopuszcza się do eksploatacji, jeżeli jest obsługiwane i naprawiane przez personel techniczny spełniający wymagania określone w załączniku XIII do rozporządzenia nr 2017/373.

§ 7. 1. Warunkiem eksploatacji danego rodzaju LUN jest:

1) wykonywanie bieżących i okresowych przeglądów technicznych przez personel techniczny z częstotliwością zalecaną przez producenta, jednak nie rzadziej niż co:

a) 30 dni w odniesieniu do SUR, DP, NAV oraz MET, z wyłączeniem radarów meteorologicznych oraz systemów detekcji i lokalizacji wyładowań atmosferycznych, których przeglądu dokonuje się w terminach zalecanych przez producenta,

b) 6 miesięcy – w odniesieniu do COM;

2) wykonywanie kontroli z powietrza przez inspektora podmiotu uprawnionego, przy użyciu statku powietrznego wyposażonego w system kontroli z powietrza oraz z uwzględnieniem zakresu testów lub pomiarów i dopuszczalnych wartości tolerancji parametrów LUN sprawdzanych podczas kontroli z powietrza, określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia:

a) wdrożeniowych (W), wykonywanych przed wpisem do rejestru LUN dla NAV, SUR i DP,

b) okresowych (O), wykonywanych nie rzadziej niż co:

– 6 miesięcy dla ILS i współpracujących z nimi DME,

– 12 miesięcy dla pozostałych DME, NDB i DVOR,

c) doraźnych (D), wykonywanych dla NAV, SUR i DP, w szczególności w przypadku podejrzenia nieprawidłowego działania lub po wymianie podstawowych elementów składowych LUN mających wpływ na nadawany sygnał, po znaczącej zmianie w środowisku w pobliżu anten LUN oraz w przypadku stwierdzenia powtarzających się okresowych zakłóceń sygnału,

d) kategoryzujących (K), wykonywanych dla NAV w przypadku konieczności podwyższenia kategorii systemu ILS.

3) wykonywanie oceny jakości łączności pomiędzy załogą znajdującą się na pokładzie statku powietrznego a operatorem radiostacji naziemnej w przestrzeni operacyjnego wykorzystania, w przypadku wdrożenia COM;

4) aktualizowanie informacji dotyczących wyznaczania powierzchni ograniczających zabudowę zgodnie z § 12, w tym uwzględnienie stałych ograniczeń w pracy operacyjnej LUN oraz przekazywanie zaktualizowanych informacji dotyczących tych powierzchni właściwym organom samorządu terytorialnego i Prezesowi Urzędu w celu zapewnienia niezakłóconej pracy LUN.

2. W przypadku braku możliwości wykonania przeglądu technicznego, w szczególności jeżeli warunki atmosferyczne uniemożliwiają jego wykonanie lub zawieszenie LUN w pracy operacyjnej nie jest możliwe ze względów operacyjnych, dopuszcza się wydłużenie terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 1 lit. a, o 7 dni. Niewykonanie przeglądu technicznego w wydłużonym terminie skutkuje zawieszeniem LUN w pracy operacyjnej oraz zgłoszeniem konieczności wydania NOTAM o zawieszeniu LUN w pracy operacyjnej, do chwili wykonania przeglądu technicznego.

3. Termin następnej kontroli okresowej, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, wyznacza inspektor wykonujący na pokładzie statku powietrznego kontrolę z powietrza. Jeżeli kontrola została wykonana w ciągu 21 dni przed datą wskazaną jako termin następnej kontroli z powietrza w ostatnim protokole kontroli, termin następnej kontroli okresowej wyznacza się przez dodanie – odpowiednio do typu LUN – maksymalnie 6 lub 12 miesięcy do dnia następnej kontroli wskazanej w ostatnim protokole kontroli.

4. W przypadku braku możliwości wykonania kontroli z powietrza, w szczególności jeżeli warunki atmosferyczne uniemożliwiają jej wykonanie, w przypadku awarii statku powietrznego lub systemu kontroli z powietrza, dopuszcza się wydłużenie terminu, o którym mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, o 21 dni. Do wyznaczenia terminu następnej kontroli przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

5. W przypadkach, o których mowa w ust. 4, wydłużenie terminu może być zastosowane, jeżeli praca LUN jest stabilna i udokumentowana protokołami kontroli z poprzednich kontroli z powietrza oraz pozytywnymi wynikami okresowych przeglądów technicznych.

6. W przypadku stwierdzenia niezachowania dopuszczalnych wartości tolerancji parametrów LUN, inspektor wykonujący na pokładzie statku powietrznego kontrolę z powietrza informuje o tym – przez radiostację – obsługę naziemną współpracującą w trakcie wykonywania kontroli z powietrza oraz:

1) poleca zawieszenie LUN w pracy operacyjnej oraz zgłasza konieczność wydania NOTAM o zawieszeniu LUN w pracy operacyjnej albo

2)  wprowadza ograniczenia w użytkowaniu LUN oraz zgłasza konieczność wydania NOTAM o ograniczeniach w użytkowaniu LUN.

7. Inspektor wykonujący na pokładzie statku powietrznego kontrolę z powietrza informuje zarządzającego LUN o podjętych działaniach.

Rozdział 5

Rejestr LUN

§ 8. 1. Wniosek o wpis do rejestru LUN, wykorzystywanych w ramach EATMN, obejmuje następujące dane:

1) nazwę i typ LUN;

2) numer fabryczny LUN – jeżeli został nadany;

3) rodzaj LUN;

4) kategorię ILS i GBAS – w przypadku ILS i GBAS;

5) zasięg operacyjny LUN – jeżeli został określony;

6) zakres eksploatacji LUN wraz z opisem ograniczeń eksploatacji – jeżeli zostały określone;

7) przeznaczenie LUN;

8) nazwę systemu funkcjonalnego, w ramach którego LUN będzie wykorzystywane, jeżeli dotyczy;

9) nazwę producenta LUN;

10) nazwę zarządzającego LUN;

11) proponowany znak wywoławczy LUN albo znak rozpoznawczy LUN – jeżeli jest wymagany;

12) planowaną datę rozpoczęcia eksploatacji LUN;

13) przewidywany okres eksploatacji LUN w latach;

14) miejsce zainstalowania LUN;

15) współrzędne geograficzne miejsca zainstalowania LUN;

16) typ wspieranej podstawowej konstelacji satelitarnej – w przypadku GBAS;

17) opis LUN z wyszczególnieniem zasadniczych części składowych oraz charakterystyki technicznej LUN, o której mowa w § 10;

18) stan techniczny LUN w oparciu o FAT i SAT lub protokół odbioru technicznego;

19) możliwości operacyjne LUN w oparciu o protokół wdrożeniowej kontroli z powietrza oraz analizę jakości łączy oraz poprawności działania systemów transmisji danych.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, wprowadza się do części A rejestru.

3. Numer w rejestrze jest nadawany w formacie: „oznaczenie części rejestru / kolejny numer w danej części rejestru (z zasobu przewidzianego dla danego rodzaju LUN) / dwie ostatnie cyfry roku dokonania wpisu / zmiany wpisu w rejestrze”.

4. Integralną częścią rejestru jest zbiór dokumentów w postaci papierowej, otrzymanej od zarządzającego LUN lub wytworzonej w procesie wpisu do rejestru.

§ 9. 1. Do wniosku o wpis do rejestru LUN wykorzystywanych poza EATMN wprowadza się dane, o których mowa w § 8 ust. 1 pkt 1–3, 6, 7, 9–15 i 17.

2. Dane, o których mowa w ust. 1, wprowadza się do części B rejestru.

3. Przepisy § 8 ust. 3 i 4 stosuje się.

§ 10. Informacje dotyczące charakterystyki technicznej LUN obejmują krótki opis LUN z wyszczególnieniem jego zasadniczych części składowych, oraz w przypadku:

1) naziemnej radiostacji lotniczej:

a) częstotliwości pracy [MHz],

b) odstęp kanałowy [kHz],

c) moc nadajnika [W],

d) rodzaj emisji,

e) czułość odbiornika (wraz z kryterium jej określenia),

f) rodzaj anteny i wysokość zawieszenia anteny,

g) polaryzację anteny radiostacji,

h) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

i) nazwę i numer wersji oprogramowania – jeżeli dotyczy,

j) dostępne standardy sygnałów zdalnie sterujących i wyjściowych;

2) urządzenia radionawigacyjnego – DME i DVOR:

a) częstotliwość pracy [MHz],

b) moc nadajnika [W],

c) rodzaj i typ anteny,

d) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

e) nazwę i numer wersji oprogramowania;

3) radiolatarni systemu ILS:

a) kategorię ILS,

b) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

c) częstotliwość pracy [MHz],

d) moc nadajnika [W],

e) nazwę i numer wersji oprogramowania;

4) radiolatarni systemu GBAS:

a) kategorię GBAS,

b) wysokość zawieszenia anteny VDB npt [m],

c) liczbę i wysokość zawieszenia anten referencyjnych npt [m],

d) częstotliwość pracy [MHz],

e) moc nadajnika VDB [W],

f) nazwę i numer wersji oprogramowania;

5) pierwotnego radaru dozorowania:

a) częstotliwość pracy [MHz],

b) częstotliwość powtarzania impulsów [imp/s],

c) moc nadajnika [kW],

d) czułość odbiornika,

e) rodzaj i typ anteny,

f) wysokość zawieszenia anteny npm [m],

g) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

h) czas jednego obrotu anteny [s],

i) nazwę i numer podstawowej wersji oprogramowania,

j) dostępne standardy danych wyjściowych;

6) wtórnego radaru dozorowania:

a) rodzaj i typ interrogatora,

b) typ i numer przydzielonego kodu interrogatora,

c) adres transpondera testowego,

d) moc nadajnika [kW],

e) czułość odbiornika,

f) rodzaj i typ anteny,

g) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

h) czas jednego obrotu anteny [s],

i) nazwę i numer podstawowej wersji oprogramowania,

j) dostępne standardy danych wyjściowych;

7) systemu AWOS:

a) kategorię systemu AWOS,

b) wykaz czujników pomiarowych wchodzących w skład systemu AWOS,

c) parametry meteorologiczne mierzone przez system AWOS,

d) sposób transmisji danych z czujników do wskaźników,

e) sposób i miejsce prezentacji danych,

f) sposób i miejsce archiwizacji danych,

g) nazwę i numer wersji oprogramowania,

h) dostępne standardy sygnałów wyjściowych,

i) wysokość posadowienia czujników ciśnienia atmosferycznego.

§ 11. Dla każdego LUN wpisanego do rejestru prowadzi się teczkę LUN zawierającą zbiór następujących dokumentów lub ich kopii przekazanych w postaci papierowej:

1) wniosek o wpis do rejestru, wniosek o zmianę wpisu w rejestrze oraz wniosek o wykreślenie wpisu z rejestru;

2) dokumenty wymagane w zakresie interoperacyjności:

a) deklarację WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych, o której mowa w art. 5 rozporządzenia (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26 – Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46, z późn. zm.[[8]](#footnote-8))),

b) deklarację WE o weryfikacji systemów, o której mowa w art. 6 rozporządzenia, o którym mowa w lit. a;

3) decyzje o wpisie do rejestru, zmianie wpisu w rejestrze i wykreśleniu z rejestru;

4) decyzje o zatwierdzeniu zmiany w systemie funkcjonalnym dotyczącym danego LUN, jeżeli została wydana;

5) wydane pozwolenia radiowe;

6) dokumenty dołączone do wniosków wymienionych w pkt 1.

Rozdział 6

Powierzchnie ograniczające zabudowę

§ 12. 1. Granice przestrzenne powierzchni ograniczających zabudowę są wyznaczane przez dane wektorowe, o których mowa w art. 88 ust. 5 pkt 7 ustawy.

2. Sposób określania i wyznaczania granic przestrzennych powierzchni ograniczających zabudowę przedstawia załącznik nr 3 do rozporządzenia.

3. W celu zobrazowania na mapie powierzchni ograniczających zabudowę zarządzający LUN nanosi na mapę linie reprezentujące kształt i wymiary ich granic przestrzennych w rzucie poziomym zgodnie z art. 88 ust. 5 pkt 7 ustawy. W celu przedstawienia na mapie stożkowego kształtu granic przestrzennych powierzchni ograniczających zabudowę dodatkowo na mapę nanosi się pośrednie linie dla każdych pełnych 10 metrów wysokości ograniczenia. Wysokości ograniczeń podaje się względem poziomu morza, w obowiązującym pionowym układzie odniesienia, zgodnie z przepisami wydanymi na podstawie art. 3 ust. 5 ustawy z dnia 17 maja 1989 r. – Prawo geodezyjne i kartograficzne (Dz. U. z 2020 r. poz. 276, 284, 782 i 1086).

4. Linie reprezentujące kształt i wymiary granic przestrzennych powierzchni ograniczających zabudowę wyznacza się w postaci danych wektorowych w powszechnie przyjętym formacie wymiany danych przestrzennych pozwalającym na odczytanie z poszczególnych rekordów informacji o geometrii oraz uzupełniającej informacji opisowej zawierającej między innymi wartości wysokości ograniczeń oraz nanosi je na mapę, o której mowa w art. 86 ust. 8 ustawy.

5. Za wysokość początkową, z której są wyprowadzone powierzchnie ograniczające zabudowę od urządzeń COM, SUR, radarów meteorologicznych oraz znajdujących się poza granicami lotniska urządzeń NAV, przyjmuje się wysokość zawieszenia anteny nad poziomem morza. Dla urządzeń NAV znajdujących się w granicach lotniska wysokością początkową jest rzędna terenu w miejscu posadowienia LUN.

§ 13. 1. Nowe stałe lub ruchome obiekty, planowane na obszarze powierzchni ograniczających zabudowę nie mogą naruszać tych powierzchni, chyba że zostały wcześniej uzgodnione zgodnie z art. 86 ust. 7 ustawy albo są obiektami, o których mowa w art. 86 ust. 9 ustawy.

2. W przypadku gdy nowe stałe lub ruchome obiekty, planowane na obszarze powierzchni ograniczających zabudowę, znajdują się w odległości mniejszej niż 600 metrów od LUN, bez względu na ich wysokość, nie mogą powodować zakłócenia działania LUN ze względu na materiał, z którego będą wykonane, lub promieniowanie, jakie będą emitować.

Rozdział 7

Przepis końcowy

**§ 14**. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.[[9]](#footnote-9))

MINISTER INFRASTRUKTURY

w porozumieniu:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

Minister SPraw Wewnętrznych i Administracji

Minister Cyfryzacji

Za zgodność pod względem prawnym,

legislacyjnym i redakcyjnym

Grzegorz Kuzka

Zastępca Dyrektora Departamentu Prawnego

w Ministerstwie Infrastruktury

(- podpisano elektronicznie)

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. poz. 2257). [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Zmiany wymienionej konwencji 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-2)
3. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 13 z 17.01.2009, str. 20 oraz Dz. Urz. UE L 153 z 17.06.2009, str. 29. [↑](#footnote-ref-3)
4. ) Zmiana wymienionego rozporządzenia została ogłoszona w Dz. Urz. UE L 77 z 22.03.2011, str. 23. [↑](#footnote-ref-4)
5. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 190 z 11.07.2013, str. 37, Dz. Urz. UE L 348 z 21.12.2016, str. 11 oraz Dz. Urz. UE L 304 z 21.11.2017, str. 47, [↑](#footnote-ref-5)
6. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 104 z 24.04.2009, str. 58, Dz. Urz. UE L 130 z 01.05.2014, str.37, Dz. Urz. UE L 56 z 27.02.2015, str. 30; Dz. Urz. UE L 183 z 09.07.2019, str. 183 oraz Dz. Urz. UE L 43 z 17.02.2020 str. 72. [↑](#footnote-ref-6)
7. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 284 z 30.09.2014, str. 7, Dz. Urz. UE L 59 z 07.03.2017, str. 34 oraz Dz. Urz. UE. L z 138 z 30.04.2020, str. 1. [↑](#footnote-ref-7)
8. ) Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 173 z 03.07.2007, str. 44; Dz. Urz. UE L 153 z 12.06.2008, str. 42 oraz Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 34. [↑](#footnote-ref-8)
9. )  Niniejsze rozporządzenie było poprzedzone rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 2 grudnia 2016 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych (Dz. U. z 2017 r. poz. 55), które na podstawie art. 18 ustawy z dnia 14 grudnia 2018 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2019 r. poz. 235) traci moc z dniem wejścia w życie niniejszego rozporządzenia. [↑](#footnote-ref-9)