Projekt z dnia 02.10.2015

ROZPORZĄDZENIE

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

z dnia ……………………. 2015 r.

w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych

Na podstawie art. 92 pkt 1–3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393, z późn. zm.[[2]](#footnote-2))) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Rozporządzenie określa:

1) zasady klasyfikacji lotniczych urządzeń naziemnych;

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

3) szczegółowe zasady i tryb prowadzenia rejestru lotniczych urządzeń naziemnych z uwzględnieniem wymagań dotyczących dokumentacji rejestrowej.

§ 2. Użyte w rozporządzeniu określenia i skróty oznaczają:

1) AIP Polska – Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych;

2) DDM – (Difference in depth of modulation) – różnicę głębokości modulacji, obliczaną jako procentową głębokość modulacji większego sygnału, pomniejszoną o procentową głębokość modulacji sygnału mniejszego i podzieloną przez 100;

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

4) GBAS – (Ground Based Augmentation System) – system wspomagający oparty na urządzeniach naziemnych;

5) ICAO – Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;

6) Konwencja – Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzoną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.[[3]](#footnote-3)));

7) LUN – lotnicze urządzenia naziemne, o których mowa w art. 86 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

8) 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;

9) personel techniczny – osoby odpowiednio wykwalifikowane, wyznaczone i upoważnione do obsługi i naprawy LUN;

10) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

11) producent – podmiot wytwarzający LUN;

12) przestrzeń pokrycia – obszar przestrzeni powietrznej objęty sygnałem pochodzącym z promieniowania LUN;

13) rejestr – rejestr lotniczych urządzeń naziemnych, o którym mowa w art. 88 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;

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

15) Urząd – Urząd Lotnictwa Cywilnego;

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

17) podmiot uprawniony – podmiot uprawniony do wykonywania operacji lotniczych patrolowania, obserwacji lub inspekcji:

a) na podstawie certyfikatu usług lotniczych AWC (Aerial Works Certificate), albo

b) zgłoszenia do Prezesa Urzędu zarobkowych operacji specjalistycznych.

Rozdział 2

Zasady klasyfikacji LUN

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

1) COM (Communications) – urządzenia łączności, zwane dalej „COM”, zapewniające co najmniej:

a) ruchomą analogową i 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 (Surveillance) – urządzenia radiolokacyjne, zwane dalej „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) WAM (Wide Area Multilateration) – multilateracyjne systemy dozorowania obszarowego lub LAM (Local Area Multilateration) – multilateracyjne systemy dozorowania lokalnego;

3) NAV (Navigation) – urządzenia radionawigacyjne, zwane dalej „NAV”, zapewniające statkom powietrznym w przestrzeni pokrycia informację o ich pozycji, w szczególności:

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

b) VOR (VHF Omni–directional Radio Range) – radiolatarnie ogólnokierunkowe lub 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) VAN (Visual Aids for Navigation) – wzrokowe pomoce nawigacyjne, zwane dalej „VAN”, zapewniające statkom powietrznym pomoce nawigacyjne zainstalowane na stałe na terenie albo w rejonie lotniska, w skład których wchodzą:

a) świetlne systemy podejścia (Approach Lighting Systems):

– uproszczone,

– precyzyjnego kategorii I,

– precyzyjnego kategorii II/III,

b) systemy świateł drogi startowej, w których skład wchodzą światła:

– krawędzi drogi startowej,

– progu drogi startowej oraz światła poprzeczki skrzydłowej,

– końca drogi startowej,

– osi drogi startowej,

– strefy przyziemienia,

c) systemy wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia, w których skład wchodzą:

– wskaźniki ścieżki podejścia precyzyjnego PAPI (Precision Approach Path Indicator), zwane dalej „PAPI”,

– uproszczone wskaźniki ścieżki podejścia precyzyjnego APAPI (Abbreviated Precision Approach Path Indicator), zwane dalej „APAPI”,

d) systemy świateł drogi kołowania, w których skład wchodzą światła:

– osi drogi kołowania,

– krawędzi drogi kołowania,

– poprzeczki zatrzymania,

– pośredniego miejsca oczekiwania,

– ochronne drogi startowej,

– wskazania drogi szybkiego zjazdu RETILS,

e) systemy podświetlanych znaków pionowych,

f) systemy świetlne lotnisk dla śmigłowców, w których skład wchodzą:

– systemy świateł strefy końcowego podejścia i startu FATO (Final Approach and Takeoff Area),

– systemy świateł strefy przyziemienia i oderwania od ziemi TLOF (Touchdown Lift–Off Surface),

– świetlne systemy podejść do lądowania dla śmigłowców,

– świetlne systemy naprowadzania,

– wskaźniki ścieżki podejścia dla śmigłowców HAPI (Helicopter Approach Path Indicator);

5) MET (Meteorological) – automatyczne systemy pomiarowe parametrów meteorologicznych, zwane dalej „MET”, zapewniające dane meteorologiczne dla potrzeb służb żeglugi powietrznej, w szczególności:

a) systemy AWOS (Automated Weather Observing System) kategorii 1–3 na lotniskach z drogami startowymi przeznaczonymi dla operacji w kategorii I–III precyzyjnych podejść i lądowań, o których mowa w pkt 4.1.5 oraz 4.1.6 Załącznika 3 do Konwencji, ogłaszanego w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z art. 23 ust. 2 pkt 1 ustawy,

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

c) radary meteorologiczne,

d) systemy detekcji i lokalizacji wyładowań atmosferycznych;

6) DP (Data Processing) – urządzenia i systemy przetwarzania i zobrazowania danych, zwane dalej „DP”, zapewniające przetwarzanie i zobrazowanie danych dozorowania i danych o planach lotów w celu operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej.

Rozdział 3

Warunki techniczne oraz eksploatacyjne LUN

§ 4. 1. Warunki techniczne i eksploatacyjne oraz wymagania, jakie powinny spełniać LUN, aby mogły być wykorzystywane do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej, określają:

1) przepisy rozporządzenia:

a) Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 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, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 8, str. 46, z późn. zm.),

b) wykonawczego Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23, z późn. zm.),

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.),

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.),

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. U. L 320 z 17.11.2012, str. 14, z późn.zm.),

f) wykonawczego Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 15),

g) Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiającym system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniającym załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005 (Dz. Urz. UE L 141 z 31.05.2008, str. 5, z późn. zm.),

h) 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 oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 079 z 19/03/2008, str. 1, z późn. zm.),

i) 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, sprostowanego Dz. Urz. UE L 104 z 24.04.2009, str. 58, z późn. zm.),

j) 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.),

k) Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.2.2014, str. 1);

2) przepisy rozporządzenia:

a) Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 1020),

b) Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 799),

c) Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej (Dz. U. z 2013 r. poz. 741);

3) w odniesieniu do:

a) COM – tom II, III i V Załącznika 10 do Konwencji,

b) SUR – 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 i eksploatacyjne LUN określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

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

§ 5. Warunkiem eksploatacji LUN jest:

1) spełnienie warunków technicznych i eksploatacyjnych oraz wymagań określonych w przepisach, o których mowa w § 4 ust. 1, oraz dodatkowych warunków technicznych i eksploatacyjnych LUN określonych w załączniku nr 1 do rozporządzenia oraz dopuszczalnych wartości tolerancji parametrów LUN mierzonych podczas kontroli z powietrza określonych w załączniku nr 2 do rozporządzenia;

2) wyznaczenie przez zarządzającego LUN stref wolnych od przeszkód lotniczych i obszarów ograniczeń zabudowy, w celu zapewnienia niezakłóconej pracy LUN zgodnie z przepisami:

a) załącznika Va pkt 3 lit. e 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 oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE – w przypadku LUN niebędących VAN,

b) § 5 pkt 1 lit. d oraz § 13 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji – w przypadku LUN będących VAN,

c) § 21 ust. 1 pkt 4 oraz § 28 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji – w przypadku LUN będących VAN,

d) § 21 ust. 1 pkt 4 oraz § 28 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej – w przypadku LUN będących VAN;

3) uzyskanie pozytywnego wyniku SAT, a w przypadku VAN – oświadczenia wykonawcy o zainstalowaniu VAN zgodnie z przepisami:

a) § 5 pkt 1 lit. d, pkt 2 lit. a, b i d, pkt 3 lit. k, l i n, § 9 ust. 1 i 2, § 13 ust. 1 pkt 4 i 5 oraz § 14 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 28 sierpnia 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla lotnisk użytku publicznego podlegających obowiązkowi certyfikacji,

b) § 17 ust. 2–8 i 10, § 21 ust. 1 pkt 4, 8 i 9, § 22 ust. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3 lit. b, pkt 4 lit. b, ust. 2 pkt 3 oraz § 28 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 18 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku publicznego, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji,

c) § 17 ust. 2–8 i 10, § 21 ust. 1 pkt 4, 8 i 9, § 22 ust. 1 pkt 2 lit. b, pkt 3 lit. b, pkt 4 lit. b, ust. 2 pkt 3 oraz § 28 ust. 1 pkt 4 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 21 czerwca 2013 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych w stosunku do lotnisk użytku wyłącznego oraz sposobu i trybu przeprowadzania kontroli sprawdzającej;

4) uzyskanie pozytywnego wyniku analizy jakości łączy oraz poprawności działania systemów transmisji danych, z wyłączeniem VAN;

5) zapewnienie ciągłości funkcjonowania LUN, w szczególności przez zawarcie umów z podmiotami dostarczającymi usługi zewnętrzne;

6) zabezpieczenie LUN przed skutkami wyładowań atmosferycznych, z wyłączeniem VAN;

7) założenie i prowadzenie dziennika eksploatacji zawierającego opis działań technicznych wykonywanych na LUN przez personel techniczny;

8) założenie i prowadzenie kart pomiarów zawierających parametry LUN z określeniem ich wartości granicznych podlegających sprawdzaniu i korygowaniu w trakcie wykonywania okresowych przeglądów technicznych lub bieżących, o których mowa w § 7 ust. 1 pkt 1;

9) posiadanie aktualnych świadectw wzorcowania lub kalibracji przyrządów pomiarowych;

10) wyznaczenie przez zarządzającego LUN personelu technicznego;

11) posiadanie przez zarządzającego LUN instrukcji użytkowania określającej co najmniej:

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

b) opis postępowania personelu technicznego w przypadku sytuacji awaryjnych;

12) zatwierdzenie wprowadzenia w życie zmiany, o którym mowa w art. 128b ust. 2 ustawy, w systemie funkcjonalnym, w ramach którego LUN ma być wykorzystywane – w przypadku LUN będącego częścią składową EATMN wykorzystywanego do operacyjnego zabezpieczenia żeglugi powietrznej.

§ 6. Do eksploatacji mogą zostać dopuszczone LUN, które są obsługiwane i naprawiane wyłącznie przez osoby stanowiące personel techniczny posiadające:

1) kompetencje określone przez zarządzającego LUN w oparciu o zalecenia producenta LUN;

2) przeszkolenie w zakresie obsługi i naprawy LUN przeprowadzone przez producenta albo zarządzającego LUN;

3) pozytywną weryfikację w zakresie kompetencji personelu technicznego, przeprowadzoną przez zarządzającego LUN nie rzadziej niż co pięć lat,

4) upoważnienie do obsługiwania i naprawy danego LUN, wydane przez zarządzającego LUN.

§ 7. 1. Dodatkowym warunkiem eksploatacji LUN jest:

1) wykonywanie bieżących i okresowych przeglądów technicznych przy pomocy personelu technicznego z częstotliwością zalecaną przez producenta, jednak nie rzadziej niż:

a) co 1 miesiąc w odniesieniu do NAV, z zastrzeżeniem ILS kategorii II i III, których przeglądu dokonuje się nie rzadziej niż 30 dni od ostatniego przeglądu, SUR, DP i MET, z wyłączeniem radarów meteorologicznych oraz systemów detekcji i lokalizacji wyładowań atmosferycznych, których przeglądu dokonuje się w terminach zalecanych przez producenta,

b) co 6 miesięcy – w odniesieniu do COM i radarów meteorologicznych,

c) co 12 miesięcy – w odniesieniu do systemów detekcji i lokalizacji wyładowań atmosferycznych;

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

a) wdrożeniowych (W) wykonywanych przed wpisem do rejestru LUN:

– dla NAV, SUR i DP,

– dla VAN wyłącznie dla systemów, o których mowa w § 3 pkt 4 lit. a tiret drugie i trzecie, lit. b tiret piąte oraz lit. c,

b) okresowych (O) wykonywanych nie rzadziej niż:

– co 6 miesięcy dla ILS i współpracujących z nimi DME,

– co 12 miesięcy dla pozostałych DME, NDB, VOR i DVOR,

c) doraźnych (D) wykonywanych dla:

– NAV, SUR i DP, w szczególności 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,

– VAN po wymianie lub przemieszczeniu jednostek PAPI lub APAPI;

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.

2. Termin następnej kontroli okresowej, o której mowa w ust. 1 pkt 2 lit. b, wyznacza osoba wykonująca na pokładzie statku powietrznego kontrolę z powietrza. Jeżeli kontrola została wykonana w ciągu 21 dni przed datą wskazaną jako termin następnej kontroli w ostatnim protokole kontroli z powietrza, wówczas datę 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.

3. W okolicznościach uniemożliwiających wykonanie 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 dnia następnej kontroli przepis ust. 2 stosuje się odpowiednio.

4. Zwiększenie przedziału czasu, o którym mowa w ust. 2, może być zastosowane, o ile praca LUN jest stabilna i udokumentowana protokołami poprzednich kontroli z powietrza oraz wynikami okresowych przeglądów technicznych.

5. Na podstawie wyników kontroli, o której mowa w ust. 1 pkt 2, a w przypadku MET także na podstawie analizy bezpieczeństwa, zarządzający LUN w odniesieniu do NAV, SUR i MET określa zakres eksploatacji LUN:

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

2) „z ograniczeniami” – jeżeli LUN nie spełnia niektórych 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.

6. Informacje dotyczące zakresu ograniczeń eksploatacji zarządzający LUN przekazuje do służb informacji lotniczej (AIS – Aeronautical Information Service).

7. W przypadku stwierdzenia przez osobę wykonującą na pokładzie statku powietrznego kontrolę z powietrza niezachowania dopuszczalnych wartości tolerancji parametrów LUN, zarządzający LUN wyłącza LUN z pracy operacyjnej i wydaje NOTAM o wyłączeniu urządzenia z pracy operacyjnej lub, w przypadku nałożenia ograniczeń w pracy operacyjnej, zarządzający LUN wydaje NOTAM o ograniczeniach w użytkowaniu LUN, oraz informuje Prezesa Urzędu o przeprowadzonych czynnościach.

Rozdział 4

Rejestr LUN

§ 8. 1. Rejestr składa się z:

1) rejestru A – obejmującego LUN wykorzystywane w ramach EATMN i spełniające wymagania określone w rozporządzeniu, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 lit. b;

2) rejestru B – obejmującego LUN, z wyłączeniem VAN, wykorzystywane poza EATMN;

3) rejestru VAN – obejmującego wzrokowe pomoce nawigacyjne.

2. Dane do rejestru są wprowadzane na podstawie informacji zawartych we wniosku i w dołączonych do niego dokumentach i obejmują:

1) numer w rejestrze oraz numer i datę wydania decyzji o wpisie LUN do rejestru;

2) dane zarządzającego LUN, w tym: nazwę, adres i telefon kontaktowy;

3) miejsce zainstalowania LUN i współrzędne geograficzne anteny promieniującej – jeżeli istnieje;

4) numer i datę ważności pozwolenia radiowego – w przypadku LUN będących urządzeniami radiowymi nadawczymi lub nadawczo-odbiorczymi;

5) dane w zakresie charakterystyki technicznej LUN.

3. Do rejestru wprowadza się także numer i datę wydania decyzji o zatwierdzeniu wprowadzenia w życie zmiany w systemie funkcjonalnym, w ramach którego LUN jest wykorzystywane.

4. Integralną częścią rejestru jest zbiór dokumentów w postaci papierowej.

§ 9. 1. Rejestr A obejmuje następujące dane:

1) nazwę i typ LUN;

2) numer fabryczny LUN;

3) klasę LUN;

4) kategorię ILS – w przypadku ILS;

5) zasięg operacyjny – w przypadku COM, SUR i NAV;

6) zakres eksploatacji LUN wraz z opisem ograniczeń eksploatacji;

7) przeznaczenie LUN;

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

9) nazwę producenta LUN;

10) nazwę zarządzającego LUN;

11) proponowany znak wywoławczy lub rozpoznawczy – w przypadku LUN, dla których taki znak jest wymagany;

12) datę początku eksploatacji;

13) przewidywany okres eksploatacji w latach;

14) miejsce zainstalowania LUN;

15) współrzędne miejsca zainstalowania LUN.

2.  Rejestr A obejmuje następujące dokumenty lub ich kopie:

1) charakterystykę techniczną LUN;

2) plan lokalizacji LUN z oznaczonymi strefami ochronnymi lub strefami bezpieczeństwa – jeżeli dla danego LUN strefę taką się wyznacza;

3) plan sytuacyjny w postaci mapy terenu z określonymi strefami ograniczonej zabudowy;

4) protokół odbioru technicznego lub protokół przekazania LUN;

5) protokół kontroli z powietrza LUN;

6) analizę zagrożeń funkcjonalnych i wstępną systemową ocenę bezpieczeństwa;

7) analizę jakości łączy oraz poprawności działania systemów transmisji danych;

8) deklarację WE o zgodności lub przydatności do wykorzystania części składowych;

9) deklarację WE o weryfikacji systemu;

10) deklarację producenta o spełnianiu wymagań dotyczących bezpieczeństwa oprogramowania;

11) wyciąg z SAT potwierdzający uzyskanie pozytywnego wyniku;

12) pozwolenie radiowe wydane przez Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej;

13) dokument potwierdzający prawo wnioskodawcy do korzystania z nieruchomości, na której ma być wykorzystywane LUN;

14) dokument potwierdzający wybudowanie i oddanie do użytku lotniczego urządzenia naziemnego zgodnie z przepisami ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2013 r. poz. 1409, z późn. zm.[[4]](#footnote-4)));

15) potwierdzenie wniesienia opłaty lotniczej;

16) oświadczenia o:

a) zobowiązaniu się do przydzielenia do obsługi LUN uprawnionego i upoważnionego personelu technicznego,

b) posiadaniu przez personel techniczny potwierdzenia właściwych uprawnień i upoważnień,

c) posiadaniu opisu technicznego i instrukcji eksploatacji LUN,

d) posiadaniu instrukcji użytkowania dla personelu technicznego,

e) założeniu i prowadzeniu na bieżąco dziennika eksploatacji LUN i karty pomiarów,

f) posiadaniu certyfikatu FAT (Factory Acceptance Tests),

g) posiadaniu certyfikatu SAT,

h) posiadaniu protokołów z pomiarów promieniowania elektromagnetycznego – w przypadku SUR, NAV i COM,

i) zapewnieniu dla LUN właściwego zasilania i zabezpieczenia energetycznego,

j) zapewnieniu właściwych usług zewnętrznych niezbędnych do funkcjonowania LUN,

k) zapewnieniu zabezpieczenia LUN przed skutkami wyładowań atmosferycznych.

§ 10. Rejestr B obejmuje dane, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 1–3, 5–7 i 9–14 oraz dokumenty, o których mowa w § 9 ust. 2 pkt 1, 13–15, 16 lit. a–e i k oraz:

1) plan sytuacyjny (mapę terenu) z oznaczeniem miejsca instalacji LUN;

2) protokół instalacji i odbioru technicznego LUN;

3) oświadczenie o otrzymaniu od producenta sprawnego i kompletnego LUN.

§ 11. Rejestr VAN obejmuje dane, o których mowa w § 9 ust. 1 pkt 1, 6, 9 i 12–14 oraz dokumenty, o których mowa w § 9 ust. 2 pkt 1–5, 15, i 16 lit. a–e, i–j oraz § 10 pkt 1–3, oraz:

nazwę zarządzającego lotniskiem.

§ 12. 1. Dane w zakresie charakterystyki technicznej LUN, o której mowa w § 8 ust. 2. pkt 5, obejmują w szczególności odpowiednio:

1) krótki opis LUN z wyszczególnieniem jego zasadniczych części składowych;

2) dane nadajnika, w tym: rodzaj, moc, częstotliwość lub zakres częstotliwości pracy i częstotliwość powtarzania impulsów;

3) dane odbiornika, w tym czułość;

4) dane anteny, w tym rodzaj i prędkość obrotową oraz wysokość zawieszenia jej środka nad poziomem terenu i nad poziomem morza;

5) nazwę i numer podstawowej wersji oprogramowania LUN;

6) dostępne standardy sygnałów wyjściowych LUN;

7) przydatność systemów ILS i GBAS do stosowania w warunkach ograniczonej widoczności;

8) układ geometryczny w odniesieniu do VAN.

2. Szczegółowe dane w zakresie charakterystyki technicznej dla poszczególnych rodzajów LUN, obejmują ponadto co najmniej następujące dane:

1) w przypadku naziemnej radiostacji lotniczej:

a) znak rozpoznawczy,

b) zasięg operacyjny (promień [NM], wysokość [ft]),

c) zakres programowania częstotliwości [MHz],

d) odstęp kanałowy [kHz],

e) moc nadajnika [W],

f) rodzaj emisji,

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

h) rodzaj i typ anteny,

i) polaryzację anteny radiostacji,

j) współrzędne geograficzne anteny radiostacji,

k) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

l) nazwę i numer wersji oprogramowania – jeżeli dotyczy,

m) dostępne standardy sygnałów zdalnie sterujących i wyjściowych;

2) w przypadku technicznej pomocy nawigacyjnej – DME i VOR/DVOR:

a) znak rozpoznawczy,

b) zasięg operacyjny (promień [NM]),

c) współrzędne geograficzne anteny,

d) nazwę i typ współpracującego ILS lub DME albo VOR/DVOR,

e) rodzaj i typ nadajnika,

f) częstotliwość pracy [MHz],

g) moc w impulsie [W],

h) rodzaj i typ anteny,

i) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

j) nazwę i numer wersji oprogramowania;

3) w przypadku radiolatarni systemu ILS:

a) znak rozpoznawczy,

b) zasięg operacyjny (promień [NM]),

c) kategorię ILS,

d) współrzędne geograficzne anteny,

e) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

f) rodzaj i typ nadajnika,

g) częstotliwość pracy [MHz],

h) moc nadajnika [W],

i) nazwę i numer wersji oprogramowania;

4) w przypadku pierwotnego radaru dozorowania:

a) znak rozpoznawczy radaru,

b) zasięg operacyjny (promień [NM]),

c) współrzędne geograficzne radaru,

d) częstotliwość pracy [MHz],

e) częstotliwość powtarzania impulsów [imp/sek],

f) moc w impulsie [kW],

g) czułość odbiornika,

h) rodzaj i typ anteny,

i) wysokość zawieszenia anteny npm [m],

j) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

k) czas jednego obrotu anteny [sek],

l) nazwa i numer podstawowej wersji oprogramowania,

m) dostępne standardy danych wyjściowych;

5) w przypadku wtórnego radaru dozorowania:

a) znak rozpoznawczy radaru,

b) zasięg operacyjny (promień [NM]),

c) współrzędne geograficzne radaru,

d) rodzaj i typ interrogatora,

e) typ i numer przydzielonego kodu interrogatora,

f) adres transpondera testowego,

g) moc w impulsie [kW],

h) czułość odbiornika,

i) rodzaj i typ anteny,

j) wysokość zawieszenia anteny npt [m],

k) czas jednego obrotu anteny [sek],

l) nazwa i numer podstawowej wersji oprogramowania,

m) dostępne standardy danych wyjściowych;

6) w przypadku systemu pomiarowego parametrów meteorologicznych (AWOS):

a) kategorię AWOS,

b) wykaz czujników pomiarowych wchodzących w skład AWOS,

c) parametry mierzone przez AWOS,

d) parametry wyliczane przez AWOS,

e) sposób transmisji danych z czujników do wskaźników,

f) sposób i miejsce prezentacji danych,

g) sposób i miejsce archiwizacji danych,

h) nazwę i numer wersji oprogramowania,

i) dostępne standardy sygnałów wyjściowych,

j) wysokość posadowienia czujników ciśnienia atmosferycznego,

k) metodyka obliczania wartości ciśnienia atmosferycznego zredukowanego do elewacji lotniska lub progu drogi startowej (QFE) i ciśnienia atmosferycznego zredukowanego do średniego poziomu morza (MSL) przy wykorzystaniu standardowego profilu atmosfery ICAO (QNH),

l) kierunek orientacja czujników pomiaru wiatru,

m) kierunek orientacja kierunku wiatru na wskaźnikach zobrazowania.

§ 13. Dla każdego LUN wpisanego do rejestru prowadzi się teczkę LUN zawierającą zbiór następujących dokumentów 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 dotyczące interoperacyjności (Technical File) zgodnie z rozporządzeniem, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 1 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;

5) kopie wydanych pozwoleń radiowych;

6) inne dokumenty dołączone do wniosków wymienionych w pkt 1.

Rozdział 5

Przepisy przejściowe i końcowe

§ 14. Dane zawarte w rejestrze prowadzonym na podstawie dotychczasowych przepisów podlegają z urzędu przeniesieniu do rejestru, o którym mowa w niniejszym rozporządzeniu, niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

§ 15. Traci moc rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie lotniczych urządzeń naziemnych (Dz. U. z 2013 r. poz. 121).

§ 16. 1. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 30 dni od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem:

1) § 2 pkt 17 lit. b, który wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2016 r.;

2) § 4 ust. 1 pkt 1 lit. i, który wchodzi w życie z dniem 5 lutego 2018 r.

2. Przepis § 2 pkt 17 lit. a obowiązuje do dnia 31 grudnia 2015 r.

MINISTER

INFRASTRUKTURY I ROZWOJU

W POROZUMIENIU:

MINISTER OBRONY NARODOWEJ

1. ) Minister Infrastruktury i Rozwoju kieruje działem administracji rządowej – transport, na podstawie § 1 ust. 2 pkt 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 września 2014 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Infrastruktury i Rozwoju (Dz. U. poz. 1257). [↑](#footnote-ref-1)
2. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221 i 1586. [↑](#footnote-ref-2)
3. ) 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. [↑](#footnote-ref-3)
4. ) Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2014 r. poz. 40, 768, 822, 1133 i 1200 oraz z 2015 r. poz. 528. [↑](#footnote-ref-4)