

## II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

## ROZPORZĄDZENIA

### ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2022/208

z dnia 14 grudnia 2021 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do wymogów dotyczących operacji w każdych warunkach meteorologicznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie 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 zmieniające 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 uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 39 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 <sup>(2)</sup> ustanowiono wymogi i procedury administracyjne dotyczące lotnisk, w tym przepisy dotyczące systemu kontroli i kierowania ruchem w polu manewrowym lotniska oraz operacji przy ograniczonej widzialności na lotniskach.
- (2) W celu dostosowania tych przepisów do załączników 6 i 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym oraz do dokumentu 9365 Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) należy ustanowić przepisy dotyczące wykonywania operacji w każdych warunkach meteorologicznych na lotniskach poprzez zapewnienie dostępności odpowiednich pomocy wzrokowych i niewzrokowych, a także innych elementów wyposażenia lotniska, dostępności wymaganych informacji oraz wdrożenia odpowiednich procedur.
- (3) Należy zmienić załącznik I (Definicje) do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do definicji wysokości bezwzględnej decyzji, drogi startowej przyrządowej, operacji ograniczonej widzialności, procedur przy ograniczonej widzialności, startu przy ograniczonej widzialności, operacji z kredytem zaufania do działań operacyjnych oraz operacji podejścia według wskazań przyrządów typu B.
- (4) W załączniku III (część ADR.OR) do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 określono wymogi organizacyjne dla operatorów lotnisk. Załącznik ten zdezaktualizował się w odniesieniu do ram regulacyjnych dotyczących pomocy wzrokowych i niewzrokowych, zwłaszcza w odniesieniu do urządzeń meteorologicznych, w związku z czym należy go zmienić w celu uwzględnienia szczegółowych wymogów dotyczących dostępności i obsługi technicznej pomocy wzrokowych i niewzrokowych oraz wszelkiego innego sprzętu niezbędnego do prowadzenia operacji w każdych warunkach meteorologicznych.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. L 44 z 14.2.2014, s. 1).

- (5) W załączniku IV (część ADR.OPS) do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 określono wymogi dotyczące eksploatacji lotnisk. Załącznik ten należy zmienić w celu uwzględnienia mających zastosowanie do operatora lotniska szczególnych procedur operacyjnych, które dotyczą systemu kontroli i kierowania ruchem w polu manewrowym lotniska oraz operacji przy ograniczonej widzialności na lotniskach.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 139/2014.
- (7) Zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139 Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała i przedłożyła Komisji opinię nr 02/2021 <sup>(3)</sup> w odniesieniu do projektu przepisów wykonawczych.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

#### Artykuł 1

W rozporządzeniu (WE) nr 139/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

#### Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 1 sierpnia 2022 r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 14 grudnia 2021 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca

---

<sup>(3)</sup> <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

## ZAŁĄCZNIK

W rozporządzeniu (UE) nr 139/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 16a w brzmieniu:

„16a) »wysokość bezwzględna decyzji« (»DA«) lub »wysokość względna decyzji« (»DH«) oznacza określoną wysokość bezwzględną lub wysokość względną podczas trójwymiarowej operacji podejścia do lądowania według wskazań przyrządów, na której należy zainicjować procedurę po nieudanym podejściu, jeżeli nie ustalono wymaganego wzrokowego punktu odniesienia do kontynuacji podejścia;”;

b) pkt 22 otrzymuje brzmienie:

„22) »droga startowa przyrządowa« oznacza jeden z następujących rodzajów dróg startowych przeznaczonych dla statków powietrznych wykonujących operacje z wykorzystaniem procedur podejścia według wskazań przyrządów:

1. „droga startowa z podejściem nieprecyzyjnym”: droga startowa obsługiwana przez pomoce wzrokowe i przynajmniej jedną pomoc niewzrokową, przeznaczona do operacji lądowania po operacji podejścia według wskazań przyrządów typu A;
2. „droga startowa z podejściem precyzyjnym kategorii I”: droga startowa obsługiwana przez pomoce wzrokowe i przynajmniej jedną pomoc niewzrokową, przeznaczona do operacji lądowania po operacji podejścia według wskazań przyrządów typu B CAT I;
3. „droga startowa z podejściem precyzyjnym kategorii II”: droga startowa obsługiwana przez pomoce wzrokowe i przynajmniej jedną pomoc niewzrokową, przeznaczona do operacji lądowania po operacji podejścia według wskazań przyrządów typu B CAT II;
4. „droga startowa z podejściem precyzyjnym kategorii III”: droga startowa obsługiwana przez pomoce wzrokowe i przynajmniej jedną pomoc niewzrokową, przeznaczona do operacji lądowania po operacji podejścia według wskazań przyrządów typu B CAT III;”;

c) dodaje się pkt 24c) w brzmieniu:

„24c) »operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)« oznaczają operacje podejścia lub startu na drodze startowej o zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszym niż 550 m lub o wysokości względnej decyzji mniejszej niż 200 stóp;”;

d) pkt 25 otrzymuje brzmienie:

„25) »procedury ograniczonej widzialności« oznaczają procedury stosowane na lotnisku w celu zapewnienia bezpieczeństwa podczas operacji przy ograniczonej widzialności;”;

e) pkt 26 otrzymuje brzmienie:

„26) »start przy ograniczonej widzialności (LVTO)« oznacza start przy zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszym niż 550 m;”;

f) skreśla się pkt 27;

g) dodaje się pkt 34c) w brzmieniu:

„34c) »operacja z kredytem zaufania do działań operacyjnych« oznacza operację z wykorzystaniem określonego statku powietrznego lub sprzętu naziemnego lub kombinacji statku powietrznego i sprzętu naziemnego, która dopuszcza zastosowanie któregośkolwiek z następujących rozwiązań:

- a) stosowanie mniej rygorystycznych niż standardowe minimów operacyjnych lotniska w odniesieniu do konkretnej klasyfikacji operacji;
- b) możliwość spełnienia lub ograniczenia wymogów dotyczących widzialności;
- c) zmniejszenie wymaganej liczby urządzeń naziemnych;”;

h) skreśla się pkt 35;

i) pkt 47b otrzymuje brzmienie:

„47b) »operacja podejścia według wskazań przyrządów typu B« oznacza operację podejścia według wskazań przyrządów przy wysokości względnej decyzji mniejszej niż 75 m (250 stóp), w przypadku której wyróżnia się następujące kategorie:

1. kategoria I (CAT I): wysokość względna decyzji nie mniejsza niż 60 m (200 stóp) przy widzialności nie mniejszej niż 800 m albo zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej nie mniejszym niż 550 m;

2. kategoria II (CAT II): wysokość względna decyzji mniejsza niż 60 m (200 stóp), ale nie mniejsza niż 30 m (100 stóp), przy zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej nie mniejszym niż 300 m;
  3. kategoria III (CAT III): wysokość względna decyzji mniejsza niż 30 m (100 stóp) bądź bez wysokości względnej decyzji i przy zasięgu widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszym niż 300 m lub bez ograniczeń dotyczących widzialności wzdłuż drogi startowej.”;
- 2) w załączniku III w pkt ADR.OR.C.005 dodaje się lit. e) w brzmieniu:
- „e) W celu zapewnienia bezpiecznej eksploatacji statków powietrznych na lotnisku, operator lotniska zapewnia i utrzymuje, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, pomoce wzrokowe i niewzrokowe, urządzenia meteorologiczne oraz wszelkie inne elementy wyposażenia, współmierne do rodzaju operacji wykonywanych na lotnisku.”;
- 3) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) w podczęści A dodaje się pkt ADR.OPS.A.070, ADR.OPS.A.075, ADR.OPS.A.080 i ADR.OPS.A.085 w brzmieniu:

#### **„ADR.OPS.A.070 Informacje na temat systemu oświetlenia lotniska**

Operator lotniska przekazuje służbom informacji lotniczej informacje o częściach systemu oświetlenia lotniska, w przypadku których jednostki świetlne są wyposażone w diody elektroluminescencyjne (LED).

#### **ADR.OPS.A.075 Mapy**

Operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, publikację w AIP istotnych dla lotniska map przez instytucję zapewniającą służby informacji lotniczej.

#### **ADR.OPS.A.080 Informacje o pomocach radionawigacyjnych i środkach wspomagających lądowanie**

- a) Operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, przekazywanie służbom informacji lotniczej informacji o pomocach radionawigacyjnych i środkach wspomagających lądowanie związanych z procedurami podejścia według wskazań przyrządów i procedurami stosowanymi w rejonie lotniska.
- b) Informacje, o których mowa w lit. a), obejmują:
- 1) rodzaj pomocy;
  - 2) deklinację magnetyczną zaokrągloną do najbliższego stopnia, w stosownych przypadkach;
  - 3) rodzaj wspieranej operacji w odniesieniu do ILS/MLS/GLS, podstawowego GNSS i SBAS;
  - 4) klasyfikację do ILS;
  - 5) oznaczenie(-a) klasyfikacji obiektu i strefy podejścia w odniesieniu do GBAS;
  - 6) w przypadku VOR/ILS/MLS również deklinację stacji zaokrągloną do najbliższego stopnia i stosowaną do technicznej kalibracji pomocy;
  - 7) znak rozpoznawczy (jeżeli jest wymagany);
  - 8) w stosownych przypadkach częstotliwość(-ci), numer(y) kanału(-ów), instytucję zapewniającą służby oraz identyfikator(-y) ścieżki odniesienia (RPI);
  - 9) w stosownych przypadkach godziny pracy;
  - 10) w stosownych przypadkach współrzędne geograficzne miejsca posadowienia anteny nadawczej, wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy;
  - 11) wzniesienie anteny nadawczej DME zaokrąglone do najbliższych 30 m (100 ft), a dla radiodalmierza do precyzyjnego pomiaru odległości (DME/P) zaokrąglone do najbliższych 3 m (10 ft), wzniesienie punktu odniesienia GBAS zaokrąglone do najbliższego metra lub stopy oraz wysokość elipsoidy punktu zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy; w przypadku SBAS, wysokość elipsoidy punktu proggu lądowania (LTP) lub wirtualnego punktu proggu (FTP) zaokrągloną do najbliższego metra lub stopy;

- 12) promień obszaru operacyjnego od punktu odniesienia GBAS zaokrąglony do najbliższego kilometra lub mili morskiej; oraz
- 13) uwagi.

**ADR.OPS.A.085 Informacje na temat wymaganej widoczności powierzchni segmentu podejścia z widzialnością (VSS)**

Operator lotniska zapewnia, bezpośrednio lub w drodze uzgodnień ze stronami trzecimi, przekazywanie służbom informacji lotniczej informacji na temat wymaganej widoczności powierzchni segmentu podejścia z widzialnością, w tym o odnośnych procedurach i minimach.”;

b) w podczęści B wprowadza się następujące zmiany:

(i) w pkt ADR.OPS.B.030 wprowadza się następujące zmiany:

— lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Działanie systemu kontroli i kierowania ruchem w polu manewrowym lotniska (SMGCS) zapewnia na lotnisku operator lotniska. SMGCS:

- 1) uwzględnia charakterystykę projektową oraz warunki operacyjne i meteorologiczne lotniska, a także zasady uwzględniania czynnika ludzkiego;
- 2) jest zaprojektowany tak, aby pomagać w zapobieganiu:
  - (i) niezamierzonym wtargnięciom statków powietrznych i pojazdów na drogę startową w użyciu; oraz
  - (ii) kolizjom między statkami powietrznymi, jak również między statkami powietrznymi a pojazdami lub obiektami w dowolnej części pola ruchu naziemnego; oraz
- 3) jest wspomagany odpowiednimi środkami i procedurami.”;

— dodaje się lit. d) w brzmieniu:

„d) Operator lotniska koordynuje opracowywanie procedur SMGCS na lotnisku z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego.”;

(ii) pkt ADR.OPS.B.045 otrzymuje brzmienie:

**„ADR.OPS.B.045 Procedury ograniczonej widzialności**

a) Operator lotniska zapewnia, aby lotnisko posiadało odpowiednie wyposażenie i urządzenia lotniskowe oraz aby ustanowiono i wdrożono odpowiednie procedury ograniczonej widzialności, jeżeli ma ono być wykonywane do którejkolwiek z następujących operacji:

- 1) starty przy ograniczonej widzialności;
- 2) operacje podejścia i lądowania przy widzialności poniżej 550 m RVR lub DH poniżej 200 stóp (60 m);
- 3) operacje z kredytem zaufania do działań operacyjnych, w których rzeczywista wartość RVR jest mniejsza niż 550 m.

Procedury ograniczonej widzialności wykorzystuje się do koordynacji ruchu statków powietrznych i pojazdów oraz ograniczenia lub zakazania czynności w polu ruchu naziemnego.

b) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury ograniczonej widzialności we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego. Procedury ograniczonej widzialności obejmują kryteria dotyczące ich przygotowania, rozpoczynania i kończenia. Kryteria opierają się na wartościach RVR i pułapów chmur.

c) W stosownych przypadkach operator lotniska informuje instytucję zapewniającą służby informacji lotniczej i instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego o wszelkich zmianach stanu wyposażenia lotniska i obiektów, które mają wpływ na operacje przy ograniczonej widzialności.

- d) Operator lotniska przekazuje instytucji zapewniającej służby informacji lotniczej informacje na temat procedur ograniczonej widzialności do publikacji w AIP.
  - e) Procedury ograniczonej widzialności oraz wszelkie ich zmiany wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.”
-