***Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego***

**Akceptowalne Sposoby Spełnienia  
Wymagań (AMC)**

**oraz**

**Materiały Zawierające Wytyczne (GM)**

**w zakresie wymagań dla władz, organizacji oraz funkcjonowania   
lotnisk**

**Wydanie pierwsze**[[1]](#footnote-1)

**27 luty 2014 r.**

Tekst jednolity w języku polskim uwzględniający zmianę nr 1 wprowadzoną w dniu 23 maja 2016 r. decyzją Dyrektora Wykonawczego EASA nr 2016/009/R oraz zmianę nr 2 wprowadzoną w dniu 10 lipca 2017 r. decyzją nr 2017/017/R.   
Informacyjnie, zmianę nr 1 zaznaczono w treści czerwonym kolorem czcionki a zmianę nr 2 niebieskim. Przy zmienionych przepisach dodano także odpowiedni przypis.

**Załącznik II — Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz materiały zawierające wytyczne do Części ADR-AR**

**Załącznik III — Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz materiały zawierające wytyczne do Części ADR-OR**

**Załącznik IV — Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań oraz materiały zawierające wytyczne do Części ADR-OPS**

## SPIS TREŚCI

[SPIS TREŚCI 3](#_Toc489966968)

[GM do Rozporządzenia Komisji (UE) NR 139/2014 9](#_Toc489966969)

[GM1 do Artykułu 3.2 Nadzór nad lotniskami 9](#_Toc489966970)

[GM1 do Artykułu 8 Zabezpieczenie otoczenia lotniska 9](#_Toc489966971)

[ZAŁĄCZNIK II AKCEPTOWALNE SPOSOBY SPEŁNIENIA WYMAGAŃ ORAZ MATERIAŁY ZAWIERAJĄCE WYTYCZNE DO CZĘŚCI ADR-AR 10](#_Toc489966972)

[PODCZĘŚĆ A – WYMAGANIA OGÓLNE (ADR.AR.A) 10](#_Toc489966973)

[GM1 ADR.AR.A.010(b) Dokumentacja nadzoru 10](#_Toc489966974)

[AMC1 ADR.AR.A.015(d)(3) Sposoby spełnienia wymagań 10](#_Toc489966975)

[GM1 ADR.AR.A.015 Sposoby spełnienia wymagań 10](#_Toc489966976)

[AMC1 ADR.AR.A.030(d) Natychmiastowa reakcja na zagrożenie bezpieczeństwa 11](#_Toc489966977)

[GM1 ADR.AR.A.040(b) Wytyczne bezpieczeństwa 11](#_Toc489966978)

[PODCZĘŚĆ B – ZARZĄDZANIE (ADR.AR.B) 12](#_Toc489966979)

[AMC1 ADR.AR.B.005(a) System zarządzania 12](#_Toc489966980)

[GM1 ADR.AR.B.005(a) System zarządzania 12](#_Toc489966981)

[AMC1 ADR.AR.B.005(a)(1) System zarządzania 13](#_Toc489966982)

[AMC2 ADR.AR.B.005(a)(1) System zarządzania 14](#_Toc489966983)

[AMC1 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 14](#_Toc489966984)

[AMC2 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 16](#_Toc489966985)

[AMC3 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 18](#_Toc489966986)

[GM1 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 18](#_Toc489966987)

[GM2 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 20](#_Toc489966988)

[GM3 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 20](#_Toc489966989)

[GM4 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 21](#_Toc489966990)

[GM5 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 21](#_Toc489966991)

[GM6 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania 22](#_Toc489966992)

[GM1 ADR.AR.B.005(a)(3) System zarządzania 22](#_Toc489966993)

[AMC1 ADR.AR.B.005(a)(4) System zarządzania 22](#_Toc489966994)

[AMC1 ADR.AR.B.005(c) System zarządzania 23](#_Toc489966995)

[AMC1 ADR.AR.B.0010(a)(1) Przydzielanie zadań kwalifikowanym jednostkom 23](#_Toc489966996)

[GM1 ADR.AR.B.010 Przydzielanie zadań kwalifikowanym jednostkom 23](#_Toc489966997)

[AMC1 ADR.AR.B.020(a) Prowadzenie rejestrów 24](#_Toc489966998)

[AMC1 ADR.AR.B.020(a)(1);(a)(2);(a)(3) Prowadzenie rejestrów 24](#_Toc489966999)

[AMC1 ADR.AR.B.020(a)(2) Prowadzenie rejestrów 24](#_Toc489967000)

[AMC1 ADR.AR.B.020(a)(4);(a)(5) Prowadzenie rejestrów 25](#_Toc489967001)

[AMC1 ADR.AR.B.020(c) Prowadzenie rejestrów 25](#_Toc489967002)

[GM1 ADR.AR.B.020 Prowadzenie rejestrów 26](#_Toc489967003)

[GM1 ADR.AR.B.020(a) Prowadzenie rejestrów 26](#_Toc489967004)

[GM2 ADR.AR.B.020(a) Prowadzenie rejestrów 26](#_Toc489967005)

[PODCZĘŚĆ C – NADZÓR, CERTYFIKACJA I EGZEKWOWANIE PRZESTRZEGANIA PRZEPISÓW (ADR.AR.C) 27](#_Toc489967006)

[AMC1 ADR.AR.C.005 Nadzór 27](#_Toc489967007)

[GM1 ADR.AR.C.005 Nadzór 27](#_Toc489967008)

[AMC1 ADR.AR.C.010 Program nadzoru 27](#_Toc489967009)

[GM1 ADR.AR.C.010 Program nadzoru 29](#_Toc489967010)

[AMC1 ADR.AR.C.010(b) Program nadzoru 30](#_Toc489967011)

[AMC1 ADR.AR.C.010(b);(c) Program nadzoru 30](#_Toc489967012)

[AMC2 ADR.AR.C.010(b);(c) Program nadzoru 31](#_Toc489967013)

[GM1 ADR.AR.C.010(b) Program nadzoru 31](#_Toc489967014)

[GM2 ADR.AR.C.010(b) Program nadzoru 32](#_Toc489967015)

[GM3 ADR.AR.C.010(b) Program nadzoru 32](#_Toc489967016)

[AMC1 ADR.AR.C.015(a) Rozpoczęcie procesu certyfikacji 32](#_Toc489967017)

[AMC1 ADR.AR.C.015(c) Rozpoczęcie procesu certyfikacji 33](#_Toc489967018)

[AMC2 ADR.AR.C.015(C) Rozpoczęcie procesu certyfikacji 33](#_Toc489967019)

[GM1 ADR.AR.C.015 Rozpoczęcie procesu certyfikacji 33](#_Toc489967020)

[GM1 ADR.AR.C.015(b) Rozpoczęcie procesu certyfikacji 34](#_Toc489967021)

[GM1 AD R.AR.C.015(c) Rozpoczęcie procesu certyfikacji 34](#_Toc489967022)

[AMC1 ADR.AR.C.020(a) Podstawa certyfikacji 34](#_Toc489967023)

[AMC1 ADR.AR.C.020(b);(c) Podstawa certyfikacji 34](#_Toc489967024)

[GM1 ADR.AR.C.020(b) Podstawa certyfikacji 35](#_Toc489967025)

[GM1 ADR.AR.C.035(a) Wydawanie certyfikatów 35](#_Toc489967026)

[GM2 ADR.AR.C.035(a) Wydawanie certyfikatów 35](#_Toc489967027)

[GM3 ADR.AR.C.035(a) Wydawanie certyfikatów 36](#_Toc489967028)

[GM1 ADR.AR.C.035(b)(1) Wydawanie certyfikatów 37](#_Toc489967029)

[AMC1 ADR.AR.C.035(b)(2) Wydawanie certyfikatów 38](#_Toc489967030)

[GM1 ADR.AR.C.035(b)(2) Wydawanie certyfikatów 38](#_Toc489967031)

[AMC1 ADR.AR.C.035(c) Wydawanie certyfikatów 39](#_Toc489967032)

[GM1 ADR.AR.C.035(c) Wydawanie certyfikatów 41](#_Toc489967033)

[AMC1 ADR.AR.C.035(d) Wydawanie certyfikatów 41](#_Toc489967034)

[AMC2 ADR.AR.C.035(d) Wydawanie certyfikatów 41](#_Toc489967035)

[GM1 ADR.AR.C.035(d) Wydawanie certyfikatów 41](#_Toc489967036)

[GM1 ADR.AR.C.035(e) Wydawanie certyfikatów 42](#_Toc489967037)

[AMC1 ADR.AR.C.035(h) Wydawanie certyfikatów 43](#_Toc489967038)

[AMC1 ADR.AR.C.040(a) Zmiany 44](#_Toc489967039)

[AMC2 ADR.AR.C.040(a) Zmiany 44](#_Toc489967040)

[AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f) Zmiany 45](#_Toc489967041)

[GM1 ADR.AR.C.040(c) Zmiany 46](#_Toc489967042)

[GM1 ADR.AR.C.040(d) Zmiany 46](#_Toc489967043)

[GM1 ADR.AR.C.050 Deklaracja instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową 46](#_Toc489967044)

[GM1 ADR.AR.C.055 Nieprawidłowości, uwagi, działania naprawcze i środki egzekucyjne 46](#_Toc489967045)

[GM2 ADR.AR.C.055 Nieprawidłowości, uwagi, działania naprawcze i środki egzekucyjne 46](#_Toc489967046)

[GM3 ADR.AR.C.055 Nieprawidłowości, uwagi, działania naprawcze i środki egzekucyjne 46](#_Toc489967047)

[ZAŁĄCZNIK III AKCEPTOWALNE SPOSOBY SPEŁNIENIA WYMAGAŃ ORAZ MATERIAŁY ZAWIERAJĄCE WYTYCZNE DO CZĘŚCI ADR-OR 48](#_Toc489967048)

[PODCZĘŚĆ A – WYMOGI OGÓLNE (ADR.OR.A) 48](#_Toc489967049)

[AMC1 ADR.OR.A.015 Sposoby spełnienia wymagań 48](#_Toc489967050)

[PODCZĘŚĆ B – CERTYFIKACJA (ADR.OR.B) 49](#_Toc489967051)

[AMC1 ADR.OR.B.015(a) Wniosek o wydanie certyfikatu 49](#_Toc489967052)

[AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1);(2);(3);(4) Wniosek o wydanie certyfikatu 49](#_Toc489967053)

[GM1 ADR.OR.B.015(b)(2)(3)(4) Wniosek o wydanie certyfikatu 50](#_Toc489967054)

[AMC1 ADR.OR.B.015(b)(4) Wniosek o wydanie certyfikatu 50](#_Toc489967055)

[AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) Wniosek o wydanie certyfikatu 50](#_Toc489967056)

[GM1 ADR.OR.B.015(b)(5) Wniosek o wydanie certyfikatu 51](#_Toc489967057)

[AMC1 ADR.OR.B.015(b)(6) Wniosek o wydanie certyfikatu 51](#_Toc489967058)

[AMC1 ADR.OR.B.015(b)(7) Wniosek o wydanie certyfikatu 52](#_Toc489967059)

[AMC1 ADR.OR.B.015(b)(9) Wniosek o wydanie certyfikatu 52](#_Toc489967060)

[GM1 ADR.OR.B.015 Wniosek o wydanie certyfikatu 52](#_Toc489967061)

[GM1 ADR.OR.B.015(b)(2) Wniosek o wydanie certyfikatu 52](#_Toc489967062)

[AMC1 ADR.OR.B.025(a)(1) Wykazanie zgodności 53](#_Toc489967063)

[AMC2 ADR.OR.B.025(a)(1) Wykazanie zgodności 53](#_Toc489967064)

[GM1 ADR.OR.B.025(a)(3) Wykazanie zgodności 53](#_Toc489967065)

[AMC1 ADR.OR.B.040(a);(b) Zmiany 54](#_Toc489967066)

[GM1 ADR.OR.B.040(a);(b) Zmiany 54](#_Toc489967067)

[GM1 ADR.OR.B.040(f) Zmiany 55](#_Toc489967068)

[GM2 ADR.OR.B.040(f) Zmiany 56](#_Toc489967069)

[GM3 ADR.OR.B.040(f) Zmiany 56](#_Toc489967070)

[GM1 ADR.OR.B.060 Deklaracja składana przez instytucję zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową 56](#_Toc489967071)

[AMC1 ADR.OR.B.065 Zakończenie użytkowania lotniska 57](#_Toc489967072)

[PODCZĘŚĆ C – DODATKOWE OBOWIĄZKI (ADR.OR.C) 58](#_Toc489967073)

[AMC1 ADR.OR.C.005(c) Obowiązki operatora lotniska 58](#_Toc489967074)

[AMC1 ADR.OR.C.020(b) Nieprawidłowości 58](#_Toc489967075)

[GM1 ADR.OR.C.020 Nieprawidłowości 58](#_Toc489967076)

[AMC1 ADR.OR.C.030 Zgłaszanie zdarzeń 58](#_Toc489967077)

[AMC1 ADR.OR.C.040 Zapobieganie pożarom 59](#_Toc489967078)

[GM1 ADR.OR.C.045 Spożywanie alkoholu, stosowanie substancji psychoaktywnych i leków 59](#_Toc489967079)

[PODCZĘŚĆ D – ZARZĄDZANIE (ADR.OR.D) 60](#_Toc489967080)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1) System zarządzania 60](#_Toc489967081)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(1) System zarządzania 61](#_Toc489967082)

[GM2 ADR.OR.D.005(b)(1) System zarządzania 62](#_Toc489967083)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) System zarządzania 62](#_Toc489967084)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(2) System zarządzania 63](#_Toc489967085)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3) System zarządzania 63](#_Toc489967086)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(3) System zarządzania 64](#_Toc489967087)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) System zarządzania 67](#_Toc489967088)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(4) System zarządzania 67](#_Toc489967089)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) System zarządzania 68](#_Toc489967090)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(5) System zarządzania 68](#_Toc489967091)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6) System zarządzania 69](#_Toc489967092)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(6) System zarządzania 69](#_Toc489967093)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7) System zarządzania 70](#_Toc489967094)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(7) System zarządzania 70](#_Toc489967095)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8) System zarządzania 70](#_Toc489967096)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(8) System zarządzania 70](#_Toc489967097)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9) System zarządzania 71](#_Toc489967098)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(9) System zarządzania 72](#_Toc489967099)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10) System zarządzania 72](#_Toc489967100)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(10) System zarządzania 72](#_Toc489967101)

[AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) System zarządzania 73](#_Toc489967102)

[AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11) System zarządzania 75](#_Toc489967103)

[GM1 ADR.OR.D.005(b)(11) System zarządzania 75](#_Toc489967104)

[AMC1 ADR.OR.D.005(c) System zarządzania 76](#_Toc489967105)

[AMC2 ADR.OR.D.005(c) System zarządzania 76](#_Toc489967106)

[GM1 ADR.OR.D.005(c) System zarządzania 77](#_Toc489967107)

[AMC1 ADR.OR.D.007(a) Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi 77](#_Toc489967108)

[GM1 ADR.OR.D.007(a) Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi 78](#_Toc489967109)

[AMC1 ADR.OR.D.007(b) Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi 78](#_Toc489967110)

[AMC1 ADR.OR.D.010 Zlecone czynności 78](#_Toc489967111)

[GM1 ADR.OR.D.010 Zlecone czynności 79](#_Toc489967112)

[GM2 ADR.OR.D.010 Zlecone czynności 79](#_Toc489967113)

[AMC1 ADR.OR.D.015(a) Wymagania dotyczące personelu 79](#_Toc489967114)

[GM1 ADR.OR.D.015(a) Wymagania dotyczące personelu 80](#_Toc489967115)

[AMC1 ADR.OR.D.015(b) Wymagania dotyczące personelu 81](#_Toc489967116)

[GM1 ADR.OR.D.015(b) Wymagania dotyczące personelu 82](#_Toc489967117)

[AMC1 ADR.OR.D.015(c) Wymagania dotyczące personelu 82](#_Toc489967118)

[AMC1 ADR.OR.D.015(d) Wymagania dotyczące personelu 83](#_Toc489967119)

[GM1 ADR.OR.D.015(d) Wymagania dotyczące personelu 83](#_Toc489967120)

[AMC1 ADR.OR.D.015(d);(e) Wymagania dotyczące personelu 83](#_Toc489967121)

[GM1 ADR.OR.D.015(d);(e) Wymagania dotyczące personelu 83](#_Toc489967122)

[AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 84](#_Toc489967123)

[AMC2 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 85](#_Toc489967124)

[AMC3 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 85](#_Toc489967125)

[GM1 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 85](#_Toc489967126)

[GM2 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 86](#_Toc489967127)

[GM1 ADR.OR.D.017(c) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 86](#_Toc489967128)

[GM2 ADR.OR.D.017(c) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 87](#_Toc489967129)

[AMC1 ADR.OR.D.017(d) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 87](#_Toc489967130)

[AMC1 ADR.OR.D.017(e) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 88](#_Toc489967131)

[GM1 ADR.OR.D.017(e) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 88](#_Toc489967132)

[GM2 ADR.OR.D.017(e) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności 89](#_Toc489967133)

[GM1 ADR.OR.D.020(a) Wymagania dotyczące zaplecza 89](#_Toc489967134)

[AMC1 ADR.OR.D.020(b) Wymagania dotyczące zaplecza 89](#_Toc489967135)

[GM1 ADR.OR.D.025 Koordynacja działań z innymi organizacjami 89](#_Toc489967136)

[GM2 ADR.OR.D.025 Koordynacja działań z innymi organizacjami 90](#_Toc489967137)

[AMC1 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa 90](#_Toc489967138)

[AMC2 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa 91](#_Toc489967139)

[GM1 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa 91](#_Toc489967140)

[GM2 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa 92](#_Toc489967141)

[GM3 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa 94](#_Toc489967142)

[AMC1 ADR.OR.D.030 System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem 97](#_Toc489967143)

[GM1 ADR.OR.D.030 System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem 98](#_Toc489967144)

[AMC1 ADR.OR.D.035 Prowadzenie rejestru 99](#_Toc489967145)

[AMC2 ADR.OR.D.035 Prowadzenie rejestru 99](#_Toc489967146)

[GM1 ADR.OR.D.035(b) Prowadzenie rejestru 100](#_Toc489967147)

[PODCZĘŚĆ E – INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA 101](#_Toc489967148)

[AMC1 ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska 101](#_Toc489967149)

[AMC2 ADR.OR.E.005(i)(2) Instrukcja operacyjna lotniska 101](#_Toc489967150)

[AMC3 ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska 101](#_Toc489967151)

[GM1 ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska 109](#_Toc489967152)

[GM2 ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska 110](#_Toc489967153)

[GM1 ADR.OR.E.005(j) Instrukcja operacyjna lotniska 110](#_Toc489967154)

[ZAŁĄCZNIK IV AKCEPTOWALNE SPOSOBY SPEŁNIENIA WYMAGAŃ ORAZ MATERIAŁY ZAWIERAJĄCE WYTYCZNE DO CZĘŚCI ADR-OPS 111](#_Toc489967155)

[PODCZĘŚĆ A – DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA (ADR.OPS.A) 111](#_Toc489967156)

[AMC1 ADR.OPS.A.005 Dane dotyczące lotniska 111](#_Toc489967157)

[GM1 ADR.OPS.A.005 Dane dotyczące lotniska 112](#_Toc489967158)

[GM2 ADR.OPS.A.005(a) Dane dotyczące lotniska 122](#_Toc489967159)

[GM3 ADR.OPS.A.005(a) Dane dotyczące lotniska 137](#_Toc489967160)

[GM4 ADR.OPS.A.005(a) Dane dotyczące lotniska 137](#_Toc489967161)

[AMC1 ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych 146](#_Toc489967162)

[AMC2 ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych 149](#_Toc489967163)

[GM1 ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych 150](#_Toc489967164)

[AMC1 ADR.OPS.A.015 Koordynacja pomiędzy operatorem lotniska i instytucją zapewniającą służbę informacji lotniczej 150](#_Toc489967165)

[PODCZĘŚĆ B — SŁUŻBY OPERACYJNE LOTNISKA, WYPOSAŻENIE I INSTALACJE 152](#_Toc489967166)

[GM1 ADR.OPS.B.001 Zapewnienie służb 152](#_Toc489967167)

[AMC1 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 152](#_Toc489967168)

[AMC2 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 152](#_Toc489967169)

[AMC1 ADR.OPS.B.005(c) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 153](#_Toc489967170)

[GM1 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 153](#_Toc489967171)

[GM2 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 153](#_Toc489967172)

[GM3 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 154](#_Toc489967173)

[GM4 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 158](#_Toc489967174)

[GM5 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 159](#_Toc489967175)

[GM1 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 159](#_Toc489967176)

[GM2 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 160](#_Toc489967177)

[GM3 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 161](#_Toc489967178)

[GM4 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 162](#_Toc489967179)

[GM5 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 162](#_Toc489967180)

[GM1 ADR.OPS.B.005(c) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 163](#_Toc489967181)

[GM2 ADR.OPS.B.005(c) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku 163](#_Toc489967182)

[GM1 ADR.OPS.B.010(a)(1) Służby ratowniczo-gaśnicze 164](#_Toc489967183)

[AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 164](#_Toc489967184)

[AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 165](#_Toc489967185)

[AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 167](#_Toc489967186)

[AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 168](#_Toc489967187)

[AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 170](#_Toc489967188)

[AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 171](#_Toc489967189)

[GM1 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 171](#_Toc489967190)

[GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 171](#_Toc489967191)

[GM3 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 172](#_Toc489967192)

[GM4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze 172](#_Toc489967193)

[GM1 ADR.OPS.B.010(a)(3) Służby ratowniczo-gaśnicze 178](#_Toc489967194)

[AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(4) Służby ratowniczo-gaśnicze 178](#_Toc489967195)

[AMC1 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze 178](#_Toc489967196)

[AMC2 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze 179](#_Toc489967197)

[AMC3 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze 179](#_Toc489967198)

[GM1 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze 179](#_Toc489967199)

[GM2 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze 179](#_Toc489967200)

[GM1 ADR.OPS.B.010(c) Służby ratowniczo-gaśnicze 179](#_Toc489967201)

[GM2 ADR.OPS.B.010(c) Służby ratowniczo-gaśnicze 180](#_Toc489967202)

[AMC1 ADR.OPS.B.010(d) Służby ratowniczo-gaśnicze 180](#_Toc489967203)

[AMC1 ADR.OPS.B.010(e) Służby ratowniczo-gaśnicze 180](#_Toc489967204)

[GM1 ADR.OPS.B.010(e) Służby ratowniczo-gaśnicze 180](#_Toc489967205)

[GM2 ADR.OPS.B.010(e) Służby ratowniczo-gaśnicze 180](#_Toc489967206)

[AMC1 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych 181](#_Toc489967207)

[AMC2 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych 181](#_Toc489967208)

[GM1 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych 182](#_Toc489967209)

[GM2 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych 183](#_Toc489967210)

[GM3 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych 183](#_Toc489967211)

[GM4 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych 183](#_Toc489967212)

[GM5 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych 183](#_Toc489967213)

[GM6 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych 184](#_Toc489967214)

[AMC1 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami 184](#_Toc489967215)

[GM1 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami 184](#_Toc489967216)

[GM2 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami 185](#_Toc489967217)

[GM3 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami 185](#_Toc489967218)

[GM4 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami 187](#_Toc489967219)

[AMC1 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów 187](#_Toc489967220)

[AMC2 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów 187](#_Toc489967221)

[GM1 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów 188](#_Toc489967222)

[GM2 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów 189](#_Toc489967223)

[AMC1 ADR.OPS.B.030 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego 196](#_Toc489967224)

[GM1 ADR.OPS.B.030 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego 196](#_Toc489967225)

[AMC1 ADR.OPS.B.035 Operacje w warunkach zimowych 197](#_Toc489967226)

[GM1 ADR.OPS.B.035 Operacje w warunkach zimowych 197](#_Toc489967227)

[AMC1 ADR.OPS.B.040 Operacje nocne 198](#_Toc489967228)

[AMC1 ADR.OPS.B.045 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności 198](#_Toc489967229)

[AMC1 ADR.OPS.B.050 Operacje w niekorzystnych warunkach pogodowych 199](#_Toc489967230)

[AMC1 ADR.OPS.B.055 Jakość paliwa 199](#_Toc489967231)

[GM1 ADR.OPS.B.055 Jakość paliwa 199](#_Toc489967232)

[AMC1 ADR.OPS.B.065 Pomoce wzrokowe i systemy elektryczne lotniska 199](#_Toc489967233)

[AMC1 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 200](#_Toc489967234)

[AMC2 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 200](#_Toc489967235)

[AMC3 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 201](#_Toc489967236)

[GM1 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 201](#_Toc489967237)

[GM2 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 201](#_Toc489967238)

[GM3 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 202](#_Toc489967239)

[GM4 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 203](#_Toc489967240)

[GM5 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 203](#_Toc489967241)

[AMC4 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku 204](#_Toc489967242)

[AMC1 ADR.OPS.B.075 Zabezpieczenie lotniska 204](#_Toc489967243)

[GM1 ADR.OPS.B.075(a)(1) Zabezpieczenie lotniska 205](#_Toc489967244)

[GM2 ADR.OPS.B.075(a)(1) Zabezpieczenie lotniska 205](#_Toc489967245)

[AMC1 ADR.OPS.B.080 Oznakowanie i oświetlenie pojazdów i innych obiektów ruchomych 205](#_Toc489967246)

[GM1 ADR.OPS.B.080 Oznakowanie i oświetlenie pojazdów i innych obiektów ruchomych 206](#_Toc489967247)

[AMC1 ADR.OPS.B.090 Użytkowanie lotniska przez statki powietrzne o wyższej literze kodu 206](#_Toc489967248)

[GM1 ADR.OPS.B.090 Użytkowanie lotniska przez statki powietrzne o wyższej literze kodu 206](#_Toc489967249)

[PODCZĘŚĆ C – OBSŁUGA TECHNICZNA LOTNISKA 208](#_Toc489967250)

[AMC1 ADR.OPS.C.005 Przepisy ogólne 208](#_Toc489967251)

[GM1 ADR.OPS.C.005 Przepisy ogólne 208](#_Toc489967252)

[AMC1 ADR.OPS.C.010 Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz systemy odwodnienia 208](#_Toc489967253)

[GM1 ADR.OPS.C.010(b)(3) Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz systemy odwodnienia 209](#_Toc489967254)

[GM2 ADR.OPS.C.010(b)(1) Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz systemy odwodnienia 210](#_Toc489967255)

[GM3 ADR.OPS.C.010(b)(2) Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz systemy odwodnienia 211](#_Toc489967256)

[AMC1 ADR.OPS.C.015 Pomoce wzrokowe i systemy elektryczne 213](#_Toc489967257)

**Terminologia**

„Materiały zawierające wytyczne” (GM) oznaczają niewiążące materiały opracowane przez Agencję, które pomagają zilustrować znaczenie wymagania lub specyfikacji i są używane do potwierdzenia interpretacji Rozporządzenia Bazowego, jego przepisów wykonawczych i AMC.

### GM do Rozporządzenia Komisji (UE) NR 139/2014

#### GM1 do Artykułu 3.2 Nadzór nad lotniskami

ROZDZIELNOŚĆ NA POZIOMIE FUNKCJONALNYM

Rozdzielność na poziomie funkcjonalnym oznacza, że właściwy organ może być zaangażowany w działalność operacyjną i nadzór organizacji w tej samej dziedzinie, pod warunkiem, że różne funkcje są wyraźnie oddzielone, a ład organizacyjny zapewnia efektywny nadzór, unikając konfliktów interesów przez personel i zapobiegając jego zaangażowaniu w działania operacyjne podmiotów, które mają podlegać nadzorowi. Można to osiągnąć poprzez zastosowanie odpowiednich mechanizmów zarządzania i kontroli.

#### GM1 do Artykułu 8 Zabezpieczenie otoczenia lotniska

INNE POWIERZCHNIE POWIĄZANE Z LOTNISKIEM

Inne powierzchnie powiązane z lotniskiem są to powierzchnie, które muszą być ustalone, gdy prowadzone są operacje zgodnie z podręcznikiem ICAO PANS-OPS, Doc 8168 „*Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Operacje Statków Powietrznych”* Tom II, przyjętym w prawie krajowym. Pojęcie „powierzchni” w tym rozumieniu nie jest używane w sposób jednolity w różnych źródłach informacji, w których mogą być stosowane również pojęcia „obszar” lub „strefa”.

# ZAŁĄCZNIK II AKCEPTOWALNE SPOSOBY SPEŁNIENIA WYMAGAŃ ORAZ MATERIAŁY ZAWIERAJĄCE WYTYCZNE DO CZĘŚCI ADR-AR

**WYMAGANIA DLA ORGANÓW — LOTNISKA**

## **PODCZĘŚĆ A – WYMAGANIA OGÓLNE (ADR.AR.A)**

#### GM1 ADR.AR.A.010(b) Dokumentacja nadzoru

DOSTĘPNOŚĆ DOKUMENTACJI DLA STRONY TRZECIEJ

Akty prawne, normy, przepisy, publikacje techniczne i podobne dokumenty powinny być udostępnione, w odpowiednim czasie, operatorom lotnisk i wszystkim innym zainteresowanym stronom w różny sposób i w różnych formach, takich jak poprzez własną stronę internetową, dziennik urzędowy instytucji rządowej, lub inne podobne środki.

O sposobie udostępniania takich materiałów, w tym możliwości pobierania opłaty, decyduje właściwy organ.

Udostępnianie takiej dokumentacji odbywa się bez uszczerbku dla stosowania przepisów dotyczących ochrony praw własności intelektualnej, lub podobnych mających zastosowanie przepisów.

### AMC1 ADR.AR.A.015(d)(3) Sposoby spełnienia wymagań

INFORMACJE OGÓLNE

Informacje, jakie powinny być przedstawione innym Państwom Członkowskim po zatwierdzeniu alternatywnych sposobów spełnienia wymagań powinny zawierać odniesienie do akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC), w stosunku do których sposoby te stanowią alternatywę, jak również odniesienie do odpowiadających im przepisów wykonawczych ze wskazaniem podpunktu/podpunktów objętych przez alternatywne sposoby spełnienia wymagań.

#### GM1 ADR.AR.A.015 Sposoby spełnienia wymagań

INFORMACJE OGÓLNE

Alternatywne sposoby spełnienia wymagań stosowane przez właściwy organ lub organizacje w ramach swojego nadzoru mogą być wykorzystywane przez inne właściwe organy lub organizacje tylko wtedy, jeżeli zostały one ponownie opracowane zgodnie z przepisami zawartymi w ADR.AR.A.015(d) i (e).

### AMC1 ADR.AR.A.030(d) Natychmiastowa reakcja na zagrożenie bezpieczeństwa

POWIADAMIANIE O PODJĘTYCH ŚRODKACH

Jeśli właściwy organ kieruje środek do instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową, to powinien on także powiadomić o tych środkach operatora lotniska.

#### GM1 ADR.AR.A.040(b) Wytyczne bezpieczeństwa

PRZEKAZYWANIE WYTYCZNYCH BEZPIECZEŃSTWA

Wytyczne bezpieczeństwa, które powinny być przekazywane do Agencji na podstawie ADR.AR.A.040 obejmują, ale nie ograniczają się do przypadków takich jak przedstawione poniżej, w których właściwy organ ustalił, że:

(a) konieczne jest, aby uwzględnić dodatkowe specyfikacje certyfikacyjne w podstawie certyfikacji lotniska;

(b) na wyposażeniu lotniska występowały niezwykłe, częste, lub w inny sposób nieuzasadnione usterki lub awarie;

(c) specyfikacje certyfikacyjne ustanowione przez Agencję są takie, że w danych warunkach są wymagane dodatkowe działania, które należy podjąć w celu utrzymania poziomu bezpieczeństwa;

(d) istnieje pilna potrzeba, aby podjąć pewne działania w celu dostosowania się do zaleceń bezpieczeństwa lub w następstwie wypadku albo poważnego incydentu, lub

(e) ten lub podobny stan niebezpieczny może występować na innych lotniskach w tym samym państwie członkowskim.

Właściwe organy Państw Członkowskich mogą wydawać wytyczne bezpieczeństwa (które mogą być nazywane wytycznymi operacyjnymi lub w inny sposób) w czasie swoich działań nadzorczych, takie jak polecenie nakazujące operatorowi lotniska powstrzymanie się od określonej działalności lub pozytywne działania (np. wycinkę drzew, co do których uznano, że przenikają OLS lub usunięcie określonego obiektu z lotniska itp.) potrzebne do utrzymania właściwego poziomu bezpieczeństwa. Takich wytycznych nie przekazuje się do Agencji.

## PODCZĘŚĆ B – ZARZĄDZANIE (ADR.AR.B)

### AMC1 ADR.AR.B.005(a) System zarządzania

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Przy podejmowaniu decyzji o wymaganej strukturze organizacyjnej, należy wziąć pod uwagę:

(1) liczbę certyfikatów i zatwierdzeń, które mają być wydawane;

(2) liczbę organizacji, które złożyły deklaracje;

(3) liczbę i złożoność lotnisk, operatorów lotnisk i instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową w danym państwie członkowskim;

(4) ewentualny przydział osobom trzecim, fizycznym lub prawnym, zadań niezbędnych do spełniania obowiązków wynikających ze stałego nadzoru;

(5) poziom działalności lotnictwa cywilnego;

(6) wielkość branży lotniczej państwa członkowskiego; oraz

(7) potencjalny wzrost działalności w dziedzinie lotnictwa cywilnego.

(b) Struktura organizacyjna powinna zapewniać, że realizacja różnych zadań i obowiązków właściwego organu nie spoczywa wyłącznie na pojedynczych osobach. Oznacza to, że ciągłe i niezakłócone wykonywanie zadań i obowiązków właściwego organu powinno być również gwarantowane w przypadku choroby, wypadku lub odejścia z pracy pojedynczych pracowników.

#### GM1 ADR.AR.B.005(a) System zarządzania

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Właściwy organ wyznaczony przez każde Państwo Członkowskie powinien być zorganizowany w taki sposób, aby:

(1) istniał specjalnie wyznaczony, skuteczny organ kierujący wykonaniem wszystkich odpowiednich działań;

(2) funkcje i procesy, o których mowa w mających zastosowanie wymaganiach rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań (AMC), specyfikacjach certyfikacyjnych (CS) oraz materiałach zawierających wytyczne (GM) mogły być w sposób poprawny wdrożone;

(3) struktura właściwego organu oraz procedury dotyczące wdrożenia mających zastosowanie wymagań rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, były w sposób poprawny udokumentowane i stosowane;

(4) cały personel właściwego organu zaangażowany w związane z tym działania, miał w razie potrzeby zapewnione szkolenia;

(5) wdrożyć szczególne i skuteczne mechanizmy komunikacji i wzajemnych powiązań z Agencją oraz właściwymi organami innych Państw Członkowskich, jeśli jest to konieczne; oraz

(6) wszystkie funkcje związane z wdrożeniem mających zastosowanie wymagań były odpowiednio opisane.

(b) Kierownik na odpowiednim, najwyższym poziomie władz właściwego organu, powinien opracować, promować i wdrożyć ogólną politykę w odniesieniu do działań związanych z mającymi zastosowanie wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, ze specyfikacjami certyfikacyjnymi włącznie (np. kierownik obszaru funkcjonalnego, który jest odpowiedzialny za takie działania).

(c) Należy podjąć odpowiednie kroki w celu zapewnienia, że polityka jest znana i zrozumiała dla całego zaangażowanego personelu oraz podjąć wszelkie działania w celu jej wdrożenia i utrzymania.

(d) Ogólna polityka, przy jednoczesnym uwzględnieniu dodatkowych obowiązków wynikających z przepisów krajowych, powinna przede wszystkim brać pod uwagę:

(1) przepisy rozporządzenia (WE) nr 216/2008;

(2) wymagania zawarte w mających zastosowanie przepisach wykonawczych i akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań, specyfikacjach certyfikacyjnych oraz materiałach zawierających wytyczne;

(3) potrzeby branży lotniczej; oraz

(4) potrzeby Agencji i właściwego organu.

(e) Polityka powinna definiować cele kluczowych elementów organizacji oraz procesy służące wdrożeniu odpowiednich działań, łącznie z procedurami kontroli oraz oceną osiągniętego standardu.

### AMC1 ADR.AR.B.005(a)(1) System zarządzania

UDOKUMENTOWANE STRATEGIE I PROCEDURY

(a) Różne elementy organizacji zaangażowane w działania związane z mającymi zastosowanie wymogami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, powinny być udokumentowane w celu określenia źródła odniesienia dla ustanowienia i utrzymania tej organizacji.

(b) Udokumentowane strategie i procedury powinny być opracowane w sposób ułatwiający ich stosowanie. Powinny one być jednoznacznie określone, aktualizowane oraz dostępne dla całego personelu zaangażowanego w opisane działania.

(c) Udokumentowane strategie i procedury powinny obejmować, co najmniej, wymienione poniżej aspekty:

(1) politykę i cele;

(2) strukturę organizacyjną;

(3) zakres obowiązków i uprawnień;

(4) procesy i procedury;

(5) wewnętrzne i zewnętrzne powiązania;

(6) procedury kontroli wewnętrznej;

(7) szkolenie personelu;

(8) odniesienia do dokumentów powiązanych; oraz

(9) wsparcie innych właściwych organów lub Agencji (tam, gdzie jest to konieczne).

(d) Z wyjątkiem mniejszych właściwych organów, może się zdarzyć, że informacja znajduje się w więcej niż jednym dokumencie lub serii dokumentów, i należy wtedy umieścić odpowiednie odniesienia. Na przykład, struktura organizacyjna oraz opisy stanowisk zazwyczaj nie znajdują się w tym samym dokumencie, co strategie i szczegółowe procedury działania. W takich przypadkach zaleca się, aby udokumentowane procedury zawierały indeks odniesień do wszystkich innych powiązanych informacji oraz, aby powiązana dokumentacja była sprawnie udostępniana, gdy zajdzie taka potrzeba.

### AMC2 ADR.AR.B.005(a)(1) System zarządzania

UDOKUMENTOWANE STRATEGIE I PROCEDURY

(a) Procedury związane z systemem zarządzania właściwego organu powinny zawierać, co najmniej, następujące informacje:

(1) w odniesieniu do funkcji stałego nadzoru wykonywanego przez właściwy organ, strukturę organizacyjną właściwego organu z opisem głównych procesów. Informacja ta powinna przedstawiać przydział obowiązków w ramach właściwego organu oraz wykazywać, że właściwy organ posiada zdolność do realizacji pełnego zakresu zadań dotyczących wielkości i złożoności branży lotniskowej Państwa Członkowskiego. Informacja powinna również uwzględniać ogólny zakres biegłości i upoważnień personelu właściwego organu;

(2) zmiany, które znacząco wpływają na zdolność prowadzenia nadzoru przez właściwy organ;

(3) w odniesieniu do personelu zaangażowanego w wykonywanie zadań związanych z nadzorem, minimalne wymagania dotyczące kwalifikacji i doświadczenia oraz zasady rządzące wyznaczeniem (np. ocena);

(4) sposób wykonywania następujących zadań: rozpatrywanie wniosków i ocena spełniania wymagań, wydawanie certyfikatów, prowadzenie stałego nadzoru, działania następcze podejmowane w wyniku stwierdzonych nieprawidłowości i uwag, środki egzekwowania przepisów oraz rozstrzyganie kwestii bezpieczeństwa;

(5) zasady udzielania zwolnień i odstępstw, przypadki równoważnego poziomu bezpieczeństwa oraz warunki specjalne;

(6) systemy służące rozpowszechnianiu informacji w zakresie bezpieczeństwa w celu wczesnego reagowania na problemy bezpieczeństwa;

(7) kryteria planowania stałego nadzoru (program nadzoru), łącznie z odpowiednim zarządzaniem obszarami wzajemnie powiązanymi podczas sprawowania stałego nadzoru (np. operacje lotniskowe i operacje ATS); oraz

(8) plan szkolenia wstępnego dla nowo zatrudnionego personelu wykonującego zadania związane z nadzorem (z uwzględnieniem przyszłych działań), oraz podstawowe ramy ciągłego szkolenia doskonalącego dla tego personelu.

(b) Procedury dotyczące systemu zarządzania właściwego organu powinny obejmować wszelkie zamiany wprowadzane do tych procedur.

### AMC1 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

PROGRAM SZKOLENIA I PROGRAM SZKOLENIA OKRESOWEGO

(a) Właściwy organ powinien dla swoich pracowników, w tym inspektorów lotniskowych, ustalić program szkolenia oraz plan jego realizacji.

(b) Program szkolenia powinien obejmować specyficzne potrzeby pracowników i właściwego organu.

(c) Program szkolenia powinien obejmować, odpowiednio do roli, aktualnej wiedzy, doświadczenia i umiejętności, co najmniej:

(1) przepisy prawne, organizację i strukturę w zakresie lotnictwa;

(2) Konwencję chicagowską, odpowiednie Załączniki do Konwencji i podręczniki ICAO, mające zastosowania wymagania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisy wykonawcze oraz związane z nimi akceptowalne sposoby spełnienia wymagań, specyfikacje certyfikacyjne i materiały zawierające wytyczne, a także mające zastosowanie przepisy prawa krajowego;

(3) mające zastosowanie wymagania i procedury;

(4) obszary szczególnego zainteresowania, które obejmują, ale nie są ograniczone do:

(i) systemów zarządzania, w tym systemów zarządzania bezpieczeństwem, zasad zapewnienia bezpieczeństwa oraz systemów zarządzania jakością i ochrony mających zastosowanie do danych i informacji lotniczych;

(ii) zasad akceptowania i audytowania systemów zarządzania bezpieczeństwem;

(iii) zarządzania zmianami;

(iv) studium aeronautycznego, oceny bezpieczeństwa i technik raportowania;

(v) zasad dotyczących czynnika ludzkiego;

(vi) projektu lotniska;

(vii) znaków pionowych, oznakowania poziomego i świateł;

(viii) obsługi technicznej i utrzymania lotniska;

(ix) operacji lotniskowych, w tym:

(A) zabezpieczenia lotniska, z oceną przeszkód włącznie;

(B) ratownictwa i gaszenia pożarów;

(C) planowania działań w sytuacjach zagrożenia;

(D) usuwania unieruchomionych statków powietrznych;

(E) operacji w warunkach ograniczonej widzialności;

(F) operacji w niekorzystnych warunkach atmosferycznych;

(G) zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt;

(H) zarządzania płytą postojową i zarządzania bezpieczeństwem na płycie postojowej;

(I) obsługi materiałów niebezpiecznych; oraz

(J) tankowania paliwa, urządzeń i wyposażenia, magazynowania i przeładunku paliwa;

(x) oceny, zatwierdzania i przeglądu instrukcji operacyjnych lotniska;

(xi) innego właściwego szkolenia technicznego odpowiedniego do roli i zadań personelu; oraz

(xii) środków egzekwowania przepisów.

(5) Program i plan szkolenia powinien być aktualizowany stosownie do potrzeb tak by odzwierciedlać, co najmniej, zmiany zachodzące w przepisach prawnych z zakresu lotnictwa oraz zmiany w branży lotniczej.

(6) Właściwy organ powinien zapewnić, że jego personel, w tym inspektorzy lotniskowi, przechodzą szkolenie okresowe w regularnych odstępach czasu określonych przez właściwy organ lub, gdy uzna to za konieczne, w celu bieżącej aktualizacji posiadanej wiedzy.

### AMC2 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

KWALIFIKACJE I SZKOLENIE − INSPEKTORZY LOTNISKOWI

(a) Szkolenie wstępne powinno obejmować:

(1) Wstępne szkolenie teoretyczne

Zakres wstępnego szkolenia teoretycznego obejmuje zapoznanie kandydatów na inspektorów lotniskowych z klasyfikacją nieprawidłowości, zasadami raportowania (sporządzania raportów), procedurami działań następczych (pokontrolnych) i sposobem egzekwowaniem przepisów. Podstawowy zakres szkolenia teoretycznego nie obejmuje przekazywania wiedzy technicznej, ponieważ uczestnicy powinni posiadać taką wiedzę, albo z doświadczenia zawodowego lub ze specjalistycznych szkoleń, zanim przystąpią do uczestnictwa w szkoleniu teoretycznym (obszary tematyczne, które powinny się znaleźć w programie szkolenia określono w AMC1 ADR.AR.B 005(a)(2)). Szkolenie teoretyczne powinno obejmować między innymi, wiedzę na temat audytów i inspekcji, oraz zapewnienia wymagań w zakresie jakości i bezpieczeństwa.

(2) Szkolenie praktyczne

Zakres szkolenia praktycznego obejmuje zapoznanie się z technikami audytu/inspekcji i określonymi obszarami zainteresowania, bez ingerencji w działalność i eksploatację lotnisk.

Właściwy organ powinien zapewnić, aby uczestnicy pomyślnie ukończyli wstępne szkolenie teoretyczne i praktyczne po otrzymaniu odpowiedniej oceny.

(3) Szkolenie na stanowisku pracy

Celem szkolenia na stanowisku pracy jest zapoznanie uczestników ze specyfiką prowadzenia audytu/inspekcji lotniska w rzeczywistym środowisku operacyjnym.

(a) Czas trwania i przebieg szkolenia na stanowisku pracy

Czas trwania szkolenia na stanowisku pracy powinien być dostosowany do szczególnych potrzeb szkoleniowych każdego uczestnika i obejmować, w miarę możliwości, elementy audytu/inspekcji, do prowadzenia których inspektor będzie uprawniony. Szkolenie na stanowisku pracy powinno obejmować, co najmniej cztery audyty/inspekcje lotniska.

(b) Zakres szkolenia i elementy, które mają być poruszane podczas szkolenia na stanowisku pracy

(i) Przygotowanie audytu/inspekcji:

(A) źródła informacji do przygotowania audytu/inspekcji;

(B) obszary zainteresowania i / lub otwarte (nieusunięte) nieprawidłowości;

(C) wybór operatora (operatorów) lotniska, który ma podlegać audytowi/inspekcji; oraz

(D) podział zadań pomiędzy członków zespołu audytu/inspekcji.

(ii) Sprawy administracyjne (organizacyjne) związane z inspekcją:

(A) upoważnienia, prawa i obowiązki inspektora lotniskowego;

(B) procedury dostępu do lotniska;

(C) procedury bezpieczeństwa i ochrony w strefie operacyjnej lotniska; oraz

(D) wyposażenie i zestaw narzędzi inspektora lotniskowego (kamizelka fluorescencyjna, listy kontrolne, klinometr, urządzenia do pomiaru odległości, aparat cyfrowy, GPS, itp.).

(iii) Audyt/inspekcja:

(A) wprowadzenie - spotkanie otwierające;

(B) działania na miejscu (audyt/inspekcja zgodna z obszarem wiedzy szkolonego inspektora);

(C) nieprawidłowości (identyfikacja, klasyfikacja, poparcie dowodami, przygotowanie raportu); oraz

(D) działania naprawcze - egzekwowanie.

(iv) Spotkanie zamykające – omówienie wniosków z audytu/inspekcji

(v) Przygotowanie, opracowanie i przekazanie raportu z audytu/inspekcji

(vi) Elementy czynnika ludzkiego:

(A) aspekty kulturowe;

(B) rozwiązywanie sporów i/lub konfliktów; oraz

(C) stres audytowanego.

(vii) Kierowanie zespołem, w razie potrzeby

(viii) Procedury poaudytowe/poinspekcyjne, takie jak monitorowanie statusu otwartych nieprawidłowości z audytu, audyty/inspekcje pokontrolne (następcze) i zamykanie nieprawidłowości po przeprowadzeniu odpowiednich działań podjętych przez operatora lotniska.

(b) Ocena szkolonych inspektorów lotniskowych

Ocena szkolonego inspektora powinna być dokonana przez prowadzącego szkolenie inspektora lotniskowego. Uważa się, że szkolony inspektor pomyślnie ukończył szkolenie na stanowisku pracy, jeśli wykazał się przed inspektorem lotniskowym prowadzącym szkolenie, że posiada on/ona kwalifikacje zawodowe, wiedzę, umiejętność oceny i zdolności do prowadzenia inspekcji na lotnisku w środowisku operacyjnym, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

(c) Inspektorzy lotniskowi powołani do prowadzenia szkolenia i oceny szkolonych inspektorów

Inspektorzy lotniskowi prowadzący szkolenia oraz ocenę szkolonych inspektorów lotniskowych, powinni być mianowani przez właściwy organ i powinni spełniać kryteria kwalifikacji ustanowione przez ten właściwy organ. Kryteria te powinny wymagać, aby mianowany inspektor był wykwalifikowanym inspektorem nadzoru nad lotniskami (patrz GM6 ADR.AR.B.005(a)(2), w okresie ostatnich trzech lat przed jego/jej nominacją. Dodatkowe czynniki, które należy wziąć pod uwagę przy nominacji inspektorów lotniskowych do prowadzenia szkolenia i oceny szkolonych inspektorów lotniskowych obejmują: znajomość technik szkoleniowych, profesjonalizm, dojrzałość, umiejętność oceny, uczciwość, świadomości bezpieczeństwa, umiejętności komunikacyjne i osobiste standardy działania.

### AMC3 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

KWALIFIKACJE INSPEKTORA LOTNISKOWEGO PO POMYŚLNYM UKOŃCZENIU SZKOLENIA

(a) Po pomyślnym ukończeniu szkolenia wstępnego (wstępne szkolenie teoretyczne, szkolenie praktyczne i szkolenie na stanowisku pracy) właściwy organ powinien wydać każdemu przeszkolonemu inspektorowi lotniskowemu formalny dokument potwierdzający uzyskane kwalifikacje określający jego uprawnienia. W celu ułatwienia pracy, inspektorowi lotniskowemu należy również wydać stosowne upoważnienie.

(b) Wiedza i/lub doświadczenie w pracy inspektorów lotniskowych określa ich uprawnienia (zakres ich inspekcji, do czego są upoważnieni podczas inspekcji). Właściwy organ powinien określić, do czego inspektor jest uprawniony podczas inspekcji, biorąc pod uwagę następujące kwestie:

(1) posiadaną wiedzę; oraz

(2) doświadczenie w pracy.

(c) Organ prowadzący inspekcje powinien wdrożyć system, który zapewni, że jego inspektorzy lotniskowi spełniają w sposób ciągły kryteria kwalifikacyjne w zakresie uprawnień, szkolenia i bieżącej praktyki.

#### GM1 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

DOSTATECZNA ILOŚĆ PERSONELU

(a) W zakresie ilości wymaganego personelu, niniejsze wytyczne ograniczają się do wykonywania zadań związanych z certyfikacją i nadzorem i nie uwzględniają personelu wymaganego do wykonywania zadań wynikających z wymagań prawa krajowego.

(b) Elementy jakie powinny być brane pod uwagę podczas określania ilości wymaganego personelu oraz planowania jego dostępności można podzielić na elementy ilościowe i jakościowe:

(1) Elementy ilościowe:

(i) liczba certyfikatów do wydania po raz pierwszy;

(ii) liczba certyfikowanych przez właściwy organ lotnisk i operatorów lotniska;

(iii) liczba instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową po zadeklarowaniu swojej działalności do właściwego organu;

(iv) ilość planowanych audytów i inspekcji lotnisk; oraz

(v) ilość oczekiwanych zmian w infrastrukturze lotnisk.

(2) Elementy jakościowe:

(i) wielkość, charakter i złożoność działalności lotnisk i operatorów lotnisk, a także instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową:

(A) przywileje operatora lotniska;

(B) rodzaj zatwierdzenia, zakres zatwierdzenia;

(C) ewentualna certyfikacja zgodnie ze standardami przemysłu lotniczego;

(D) rodzaje obsługiwanych lotnisk;

(E) ilość personelu; oraz

(F) struktura organizacyjna, istnienie delegatur terenowych.

(ii) wyniki dotychczasowej działalności związanej z nadzorem, łącznie z audytami, inspekcjami i przeglądami pod względem ryzyka oraz zgodności z wymaganiami prawnymi, z uwzględnieniem:

(A) liczby i kategorii stwierdzonych nieprawidłowości; oraz

(B) wdrożenia działań naprawczych.

(iii) wielkość branży lotniczej Państwa Członkowskiego oraz potencjalny wzrost działalności w dziedzinie lotnictwa cywilnego, co może wskazywać na ilość nowych wniosków i zmian w istniejących certyfikatach, jakich należy się spodziewać.

(c) W oparciu o posiadane dane z dotychczasowych cykli planowania nadzoru oraz biorąc pod uwagę bieżącą sytuację branży lotniczej w danym Państwie Członkowskim, właściwy organ może oszacować:

(1) standardowy czas pracy wymagany do przetworzenia wniosków o wydanie nowych certyfikatów;

(2) standardowy czas pracy wymagany do przetwarzania deklaracji;

(3) liczbę nowych lub zmienionych deklaracji;

(4) liczbę nowych certyfikatów do wydania w każdym okresie planowania; oraz

(5) liczbę zmian w istniejących certyfikatach do przetworzenia w każdym okresie planowania.

(d) Zgodnie z polityką nadzoru właściwego organu, dla każdego lotniska i operatora lotniska oraz dla instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą, która złożyła deklaracje, należy dokładnie określić następujące dane:

(1) standardową liczbę audytów/inspekcji do wykonania w jednym cyklu planowania nadzoru;

(2) standardowy czas trwania każdego audytu/inspekcji;

(3) standardowy czas pracy poświęcony na przygotowanie do audytu/inspekcji, audyt/inspekcję na miejscu, opracowanie raportów i działania następcze (pokontrolne), w przeliczeniu na jednego inspektora lotniskowego; oraz

(4) minimalną liczbę inspektorów lotniskowych oraz wymagane kwalifikacje w odniesieniu do każdego audytu/inspekcji.

(e) Standardowy czas pracy może być podawany w godzinach roboczych na jednego inspektora lotniskowego lub w dniach roboczych na jednego inspektora lotniskowego. Wszystkie obliczenia związane z planowaniem powinny opierać się na tej samej jednostce czasu (godzina lub dzień roboczy).

(f) Zaleca się, aby do przetworzenia danych, o których mowa w punkcie (c) i (d) powyżej, stosować arkusz kalkulacyjny, który stanowi pomocne narzędzie w określaniu całkowitej liczby godzin/dni roboczych w cyklu planowania nadzoru potrzebnych do realizacji zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów. Arkusz ten może służyć za podstawę we wdrażaniu systemu planowania dostępności personelu.

(g) Dla każdego lotniska, operatora lotniska i instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową, należy określić ilość godzin/dni roboczych w okresie planowania w przeliczeniu na jednego wykwalifikowanego inspektora lotniskowego, które mogą być przydzielone na zadania związane z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów, z uwzględnieniem:

(1) zadań czysto administracyjnych niezwiązanych bezpośrednio z nadzorem i certyfikacją;

(2) szkolenia;

(3) udziału w innych projektach;

(4) planowanej nieobecności; oraz

(5) potrzeby zaplanowania zapasu czasowego na nieplanowane zadania lub nieprzewidziane zdarzenia.

(h) Podczas określania czasu pracy dostępnego dla zadań związanych z certyfikacją, nadzorem i egzekwowaniem przepisów należy również wziąć pod uwagę możliwość wykorzystania kwalifikowanych jednostek.

(i) W oparciu o elementy wymienione powyżej, właściwy organ powinien być w stanie:

(1) monitorować daty zbliżających się i przeprowadzonych audytów i inspekcji;

(2) wdrożyć system planowania dostępności personelu; oraz

(3) zidentyfikować ewentualne luki pomiędzy ilością i kwalifikacjami personelu oraz wymaganym zakresem zadań związanych z certyfikacją i nadzorem.

Należy zwrócić uwagę na zapewnienie aktualnych danych planowania odpowiednio do zmian w zasadniczych założeniach planistycznych, ze szczególnym uwzględnieniem zasad nadzoru w oparciu o ryzyko.

#### GM2 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

INSPEKTORZY LOTNISKOWI – OBOWIĄZKI

(a) Za inspektora lotniskowego uważana jest każda osoba, której właściwy organ formalnie przydzielił zadania związane z nadzorem nad bezpieczeństwem lotnisk.

(b) Oprócz zadań nadzoru nad lotniskami, inspektor lotniskowy może również podejmować inne zadania, które właściwy organ uzna za niezbędne.

#### GM3 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

KWALIFIKACJE PERSONELU

Określenie „wykwalifikowany” oznacza przydatność do określonego celu. Można to osiągnąć poprzez spełnienie warunków niezbędnych, takich jak ukończenie wymaganego szkolenia lub uzyskanie dyplomu lub stopnia naukowego, lub poprzez zdobycie odpowiedniego doświadczenia. Obejmuje to również umiejętności, możliwości, wiedzę lub umiejętności, które pasują lub odpowiadają potrzebie, lub sprawiają, że ktoś kwalifikuje się do pełnienia obowiązków, sprawowania urzędu, pracy na stanowisku, korzystania z przywileju, lub statusu.

Niektóre stanowiska mogą z natury być związane z posiadaniem pewnych kwalifikacji w określonej dziedzinie (np. ratownictwo i gaszenie pożarów, inżynieria wodno-lądowa, mechanika lub elektrotechnika, biologia zwierząt itp.). W takich przypadkach oczekuje się, że osoby zajmujące takie stanowisko, będą posiadały niezbędne kwalifikacje na poziomie, który jest zgodny z obowiązującym ustawodawstwem krajowym lub Unii Europejskiej.

#### GM4 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

KWALIFIKACJE I SZKOLENIE – INFORMACJE OGÓLNE

(a) W celu zapewnienia, że personel utrzymuje swoje kwalifikacje, należy, odpowiednio do potrzeb, zorganizować system szkoleń wstępnych i okresowych.

(b) W zakresie kolejności poszczególnych elementów szkolenia wstępnego, właściwy organ powinien zapewnić, aby szkolenie na stanowisku pracy było podejmowane tylko przez osoby, które ukończyły pomyślnie wstępne szkolenie teoretyczne i szkolenie praktyczne.

(c) Podstawowe zdolności personelu właściwego organu podlegają ocenie podczas rekrutacji oraz w ramach normalnych funkcji zarządzania w trakcie wyboru personelu do wykonywania określonych obowiązków. Właściwy organ powinien zapewnić szkolenie w zakresie podstawowych umiejętności wymaganych do wykonywania tych obowiązków. Niemniej jednak, w celu uniknięcia różnic w rozumieniu i interpretacji, uważa się za istotne, że cały personel powinien odbyć dalsze szkolenie szczególnie w zakresie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych oraz związanych z nimi AMC, CS i GM, jak również w zakresie oceny alternatywnych sposobów spełnienia wymagań.

(d) Właściwy organ może prowadzić szkolenie poprzez swoją własną organizację szkoleniową posiadającą wykwalifikowanych wykładowców lub poprzez inne kwalifikowane organizacje szkoleniowe (np. szkolenia prowadzone przez inne właściwe organy lub przez Agencję).

(e) Jeżeli szkolenie nie jest prowadzone przez wewnętrzną organizację szkoleniową, osoby posiadające odpowiednie doświadczenie i kwalifikacje mogą pełnić rolę wykładowców, pod warunkiem, że przeprowadzono ocenę ich umiejętności szkoleniowych. W razie potrzeby, należy opracować indywidualny plan szkolenia obejmujący określone umiejętności szkoleniowe. Dokumentacja takiego szkolenia wraz z wynikami powinna być odpowiednio przechowywana.

#### GM5 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

PROGRAM SZKOLENIA I SZKOLENIE OKRESOWE

Podczas przygotowania programu szkolenia, właściwy organ powinien określić obszary, dla których szkolenie może obejmować realistyczne elementy szkolenia.

Na przykład, szkolenia służb ratowniczo-gaśniczych (RFFS[[2]](#footnote-2)) mogą zawierać elementy lub być takie same jak te dla personelu RFFS operatora lotniska. Jeśli operator lotniska zapewnia takie szkolenie, to należy zachować ostrożność, aby uniknąć ewentualnego konfliktu interesów.

#### GM6 ADR.AR.B.005(a)(2) System zarządzania

WYMAGANIA W ZAKRESIE BIEŻĄCEGO DOŚWIADCZENIA INSPEKTORÓW LOTNISKOWYCH

(a) Inspektor lotniskowy zostanie uznany za wykwalifikowanego, jeśli w ciągu ostatnich 12 miesięcy wykonywał audyty/inspekcje, na co najmniej dwóch lotniskach. W przypadku, gdy minimalna liczba kontroli/inspekcji nie zostanie osiągnięta ze względu na liczbę lotnisk w danym Państwie Członkowskim, audyty/inspekcje przeprowadzone na innych lotniskach, które są dopuszczone do użytku publicznego, a które jednak nie wchodzą w zakres rozporządzenia (WE) nr 216/2008, mogą być również brane pod uwagę.

(b) Jeżeli inspektor lotniskowy traci swoje kwalifikacje w wyniku nie osiągnięcia minimalnej liczby inspekcji, o których mowa w punkcie (a), to właściwy organ może mu ponownie przywrócić kwalifikacje przez, realizację brakującej liczby audytów/inspekcji pod nadzorem wykwalifikowanego inspektora lotniskowego. Brakujące audyty/inspekcje powinny odbyć się w terminie maksymalnie trzech miesięcy od zakończenia okresu, w którym powinien on/ona osiągnąć minimalną liczbę kontroli/inspekcji.

(c) Jeżeli inspektor lotniskowy traci swoje kwalifikacje ze względu na brak udziału w wykonywaniu audytów/inspekcji przez okres dłuższy niż ten ustalony w punkcie (a), lecz krótszy niż 24 miesiące, to właściwy organ powinien mu ponownie przywrócić kwalifikacje tylko po pomyślnym ukończeniu szkolenia na stanowisku pracy oraz ukończeniu wymaganego szkolenia okresowego.

(d) Jeżeli inspektor lotniskowy traci swoje kwalifikacje ze względu na brak udziału w wykonywaniu audytów/inspekcji przez okres dłuższy niż 24 miesiące, to właściwy organ powinien ponownie w pełni przywrócić jego kwalifikacje tylko po pomyślnym ukończeniu wstępnego szkolenia teoretycznego i praktycznego oraz szkolenia na stanowisku pracy.

#### GM1 ADR.AR.B.005(a)(3) System zarządzania

URZĄDZENIA I POMIESZCZENIA BIUROWE

Urządzenia i pomieszczenia biurowe obejmują, ale nie ograniczają się do:

(a) odpowiednich biur;

(b) biblioteki wydawnictw technicznych dostępnej dla pracowników właściwego organu lub innych metod pozwalających zapewnić otrzymywanie, kontrolę i dystrybucję niezbędnej dokumentacji technicznej;

(c) urządzeń biurowych, włącznie z komputerami i środkami łączności;

(d) środków transportu;

(e) środków ochronnych dla personelu; oraz

(f) wyposażenia niezbędnego do prowadzenia audytu/inspekcji lotniska i jego wyposażenia, takiego jak aparaty fotograficzne, klinometry, urządzenia pomiarowe odległości, GPS itp.

### AMC1 ADR.AR.B.005(a)(4) System zarządzania

PROCES MONITOROWANIA ZGODNOŚCI

Formalny proces monitorowania zgodności systemu zarządzania z odpowiednimi wymaganiami i adekwatności procedur powinien:

(a) obejmować system informowania zwrotnego o nieprawidłowościach z audytu, aby zapewnić wdrożenie odpowiednich działań naprawczych; oraz

(b) należeć do obowiązków osoby, lub grupy osób, które powinny być odpowiedzialne przed kierownictwem wyższego szczebla właściwego organu, i które wykonują czynności monitorowania zgodności z zachowaniem niezależności na poziomie funkcjonalnym od nadzorowanych jednostek/departamentów i posiadają bezpośredni dostęp do kierownictwa wyższego szczebla właściwego organu oraz do odpowiedniego kierownictwa odpowiedzialnego za kwestie bezpieczeństwa.

### AMC1 ADR.AR.B.005(c) System zarządzania

KOORDYNACJA Z INNYMI WŁADZAMI PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO

Właściwy organ powinien dokonać uzgodnień dotyczących koordynacji z innymi władzami państwa członkowskiego. Takie uzgodnienia koordynacyjne powinny w szczególności obejmować następujące władze:

(a) agencje ochrony, w celu zapewnienia:

(1) że międzynarodowe środki ochrony lotnictwa cywilnego są zintegrowane w zakresie projektowania i budowy lotnisk i ich wyposażenia; oraz

(2) optymalizacji środków ochrony lotnictwa cywilnego.

(b) władze odpowiedzialne za ochronę środowiska, w celu zarządzania konfliktami pomiędzy wymogami bezpieczeństwa i ochrony środowiska;

(c) lokalne władze odpowiedzialne za planowanie przestrzenne i wykorzystanie gruntów.

### AMC1 ADR.AR.B.0010(a)(1) Przydzielanie zadań kwalifikowanym jednostkom

KWALIFIKACJE PERSONELU

(a) Kwalifikowana jednostka, której mają być przydzielone zadania związane z wstępną certyfikacją lub zadaniami stałego nadzoru, powinna dysponować odpowiednią liczbą wykwalifikowanego personelu technicznego do przeprowadzania inspekcji i audytów na lotniskach oraz do wykonywania innych zadań potrzebnych w trakcie certyfikacji i procesu nadzoru, zgodnie z wymogami właściwego organu.

(b) Personel kwalifikowanej jednostki, któremu przydzielono takie zadania, powinien spełniać kryteria kwalifikacyjne obowiązujące dla inspektorów lotniskowych właściwego organu określone w AMC1 ADR.AR.B.005(a)(2), AMC2 ADR.AR.B.005(a)(2) i AMC3 ADR.AR.B.005(a)(2), (patrz także GM6 ADR.AR.B.005(a)(2)).

#### GM1 ADR.AR.B.010 Przydzielanie zadań kwalifikowanym jednostkom

ZADANIA ZWIĄZANE Z CERTYFIKACJĄ

Zadania, które mogą być wykonywane przez kwalifikowane jednostki w imieniu właściwego organu mogą obejmować wszelkie zadania, które związane są ze wstępną certyfikacją oraz sprawowaniem stałego nadzoru nad lotniskami i operatorami lotniska, jak również nad instytucjami zapewniającymi służbę zarządzania płytą postojową na podstawie deklaracji, za wyjątkiem wydawania certyfikatów lub zatwierdzeń.

### AMC1 ADR.AR.B.020(a) Prowadzenie rejestrów

INFORMACJE OGÓLNE

(a) System prowadzenia rejestrów powinien zapewniać, że wszystkie dokumenty są dostępne zawsze wtedy, gdy są potrzebne, w odpowiednio krótkim czasie. Dokumenty te powinny być zorganizowane w taki sposób, aby zapewniona była ich identyfikowalność i możliwość i odtworzenia przez cały wymagany okres przechowywania.

(b) Dokumentacja powinna być przechowywana w wersji papierowej lub w formie elektronicznej lub jako połączenie obydwu tych wersji. Przechowywanie dokumentów na mikrofilmach lub dysku optycznym jest również dopuszczalne. Dokumenty powinny pozostawać czytelne i dostępne przez cały okres przechowywania. Okres przechowywania rozpoczyna się w momencie utworzenia dokumentu lub wprowadzenia do niego ostatniej poprawki.

(c) Systemy komputerowe powinny posiadać co najmniej jeden system zapasowy, który powinien być aktualizowany w ciągu 24 godzin od dokonania nowego wpisu. Systemy komputerowe powinny posiadać zabezpieczenia przed zmianą danych przez nieupoważnione osoby.

(d) Cały sprzęt komputerowy stosowany dla zapewnienia systemu danych zapasowych powinien być przechowywany w miejscu innym niż sprzęt zawierający dane robocze oraz w środowisku zapewniającym, że pozostają one w dobrym stanie. W przypadku zmiany lokalizacji sprzętu komputerowego lub oprogramowania, szczególną uwagę należy zwrócić na ciągłą dostępność wszystkich danych przez co najmniej cały okres czasu, o którym mowa w ADR.AR.B.020(c) i (d).

### AMC1 ADR.AR.B.020(a)(1);(a)(2);(a)(3) Prowadzenie rejestrów

SYSTEM ZARZĄDZANIA WŁAŚCIWEGO ORGANU

Dokumentacja dotycząca systemu zarządzania właściwego organu powinna zawierać, co najmniej, o ile dotyczy:

(a) udokumentowane strategie i procedury;

(b) akta personalne pracowników właściwego organu z dokumentami uzupełniającymi dotyczącymi szkolenia i kwalifikacji;

(c) wyniki wewnętrznego monitorowania zgodności i oceny ryzyka właściwego organu, łącznie ze stwierdzonymi podczas audytu nieprawidłowościami i działaniami naprawczymi; oraz

(d) umowy zawarte z kwalifikowanymi jednostkami, którym w imieniu właściwego organu przydzielono zadania związane z certyfikacją lub sprawowaniem nadzoru.

### AMC1 ADR.AR.B.020(a)(2) Prowadzenie rejestrów

OKRES PRZECHOWYWANIA DOKUMENTACJI

Dokumentacja dotycząca szkolenia i kwalifikacji personelu właściwego organu powinna być przechowywana do końca okresu jego zatrudnienia.

### AMC1 ADR.AR.B.020(a)(4);(a)(5) Prowadzenie rejestrów

LOTNISKA — OPERATORZY LOTNISK — INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBĘ ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

Dokumentacja dotycząca lotniska certyfikowanego i jego operatora, lub instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową działającej na podstawie deklaracji przedstawionej właściwemu organowi powinna zawierać, zgodnie z rodzajem organizacji:

(a) wniosek o wydanie certyfikatu, zatwierdzenia, lub deklaracji;

(b) dokumentację, na podstawie której:

(1) wydano certyfikat lub udzielono zatwierdzenia oraz wszelkie zmiany do tej dokumentacji; oraz

(2) oświadczenie zostało zarejestrowane;

(c) dokumentację związaną z powiadomieniami o zmianach dokonanych przez wnioskodawcę i ich oceną;

(d) wydany certyfikat lub udzielone zatwierdzenie, włącznie z wszelkimi zmianami do nich wprowadzonymi;

(e) kopię programu stałego nadzoru zawierającego daty przeprowadzonych i planowanych audytów;

(f) dokumentację prowadzenia stałego nadzoru, obejmującą wszystkie dokumenty dotyczące audytów i inspekcji;

(g) kopie odpowiedniej korespondencji;

(h) szczegółowe informacje na temat jakiegokolwiek zwolnienia lub odstępstwa i podjętych działań egzekucyjnych;

(i) jakiekolwiek raporty od innych właściwych organów dotyczące sprawowania nadzoru nad lotniskiem, operatorem lotniska i instytucją zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową, jeśli dotyczy; oraz

(j) kopię każdego dokumentu zatwierdzonego przez właściwy organ.

### AMC1 ADR.AR.B.020(c) Prowadzenie rejestrów

LOTNISKA — OPERATORZY LOTNISK — INSTYTUCJE ZAPEWNIAJĄCE SŁUŻBĘ ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

(a) Dokumentacja, która jest uznawana za związaną z certyfikacją lotniska oraz ma być utrzymywana przez cały okres ważności certyfikatu obejmuje, ale nie ogranicza się do:

(1) złożonych wniosków;

(2) powiadomień o specyfikacjach certyfikacyjnych dla wstępnej certyfikacji i ich zmian, w tym:

(i) wszelkich warunków, dla których został zaakceptowany równoważny poziom bezpieczeństwa, oraz

(ii) wszelkich warunków specjalnych.

(3) dokumentacji dotyczącej stosowanych alternatywnych sposobów spełnienia wymagań;

(4) w stosownych przypadkach, dokumentu akceptującego odstępstwo i sposób jego usunięcia (DAAD);

(5) dokumentacji dotyczącej przyznanych zwolnień lub odstępstw;

(6) studiów aeronautycznych oraz oceny bezpieczeństwa;

(7) projektów lotniska;

(8) deklaracji złożonych przez wnioskodawcę;

(9) aktualnej wersji instrukcji operacyjnej lotniska oraz dowodów jej oceny; oraz

(10) przyznanych zatwierdzeń.

(b) Nie ma obowiązku przechowywania dokumentacji wyposażenia lotniska lub części infrastruktury lotniska, które zostały usunięte z lotniska.

(c) W przypadku instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową, dokumentacja obejmuje, ale nie musi ograniczać się do deklaracji i odpowiedniej, przedłożonej przez nich, dokumentacji.

#### GM1 ADR.AR.B.020 Prowadzenie rejestrów

INFORMACJE OGÓLNE

Prowadzenie dokumentacji jest wymagane w celu udokumentowania osiągniętych wyników lub zapewnienia dowodów z wykonanych czynności. Dokumenty stają się rzeczywistymi w momencie ich zapisania. Dlatego też, nie podlegają one kontroli wersji. Nawet, jeżeli opracowywana jest nowa dokumentacja dotycząca tej samej kwestii, poprzednie dokumenty zachowują ważność.

#### GM1 ADR.AR.B.020(a) Prowadzenie rejestrów

PROWADZENIE DOKUMENTACJI W POSTACI MIKROFILMÓW I NA NOŚNIKACH OPTYCZNYCH

Dokumentacja w postaci mikrofilmów i na nośnikach optycznych może być prowadzana w dowolnym czasie. Dokumenty powinny być tak czytelne, jak dokumenty oryginalne, i powinny w takim stanie pozostawać przez wymagany okres przechowywania.

#### GM2 ADR.AR.B.020(a) Prowadzenie rejestrów

LOTNISKA — OPERATORZY LOTNISK — DOKUMENTACJA

Dokumentacja, która ma być przechowywana, jako dowód certyfikacji lub zatwierdzenia obejmuje dokumentację systemu zarządzania, w tym wszelkie dokumenty techniczne takie jak instrukcja operacyjna lotniska, które zostały przedłożone razem z wnioskiem wstępnym, jak również wszelkie zmiany do tych dokumentów.

## PODCZĘŚĆ C – NADZÓR, CERTYFIKACJA I EGZEKWOWANIE PRZESTRZEGANIA PRZEPISÓW (ADR.AR.C)

### AMC1 ADR.AR.C.005 Nadzór

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Właściwy organ powinien ocenić operatora lotniska i monitorować jego bieżące kompetencje do prowadzenia bezpiecznych operacji zgodnie z obowiązującymi wymaganiami i podstawą certyfikacji. Podobnie, właściwy organ powinien monitorować bieżące kompetencje instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową. Właściwy organ powinien zapewnić, że odpowiedzialność za ocenę i monitorowanie operatorów lotnisk, a także instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową, jest jasno określona. Ta odpowiedzialność może być w całości lub w części delegowana lub współdzielona.

(b) Istotne jest, aby właściwy organ miał pełną zdolność do właściwej oceny bieżących kompetencji operatora lotniska, lub instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową przez zapewnienie, że cały zakres działań jest oceniany przez odpowiednio wykwalifikowany personel.

#### GM1 ADR.AR.C.005 Nadzór

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Odpowiedzialność za bezpieczną eksploatację lotniska spoczywa na operatorze lotniska. Zgodnie z tymi przepisami, dobrym posunięciem jest nałożenie na operatora lotniska częściowej odpowiedzialności za monitorowanie bezpieczeństwa operacji. Cel ten nie może zostać osiągnięty, dopóki operatorzy lotnisk nie przygotują się do przyjęcia skutków tej strategii, w tym, nie przeznaczą niezbędnych środków na jej realizację. Kluczowe znaczenie dla powodzenia tej strategii ma Część ADR.OR, która wymaga ustanowienia przez operatora lotniska systemu zarządzania.

(b) Właściwy organ powinien kontynuować ocenę zgodności operatora lotniska z obowiązującymi wymaganiami, w tym skuteczność systemu zarządzania. Jeżeli skuteczność systemu zarządzania została oceniona negatywnie, to samo w sobie stanowi naruszenie wymagań, co może, między innymi, podważyć ważność certyfikatu lub deklaracji, jeśli ma zastosowanie.

(c) Kierownik odpowiedzialny odpowiada przed właściwym organem, jak również przed tymi osobami, które mają prawo do jego powołania na stanowisko. Wynika z tego, że właściwy organ nie może zaakceptować sytuacji, w której kierownik odpowiedzialny jest pozbawiony możliwości dysponowania wystarczającymi środkami, zasobami ludzkimi, czy wpływu na uzupełnienie niedoborów i braków stwierdzonych przez system zarządzania.

### AMC1 ADR.AR.C.010 Program nadzoru

PROCEDURY NADZORU NAD OPERATORAMI LOTNISK I INSTYTUCJAMI ZAPEWNIAJĄCYMI SŁUŻBĘ ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

(a) Właściwy organ powinien wyznaczyć odpowiedni punkt kontaktowy dla każdego operatora lotniska i każdej instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową. Jeżeli więcej niż jeden inspektor lotniskowy jest przypisany do operatora lotniska, to jeden z nich powinien być nominowany jako posiadający ogólną odpowiedzialność za nadzór i współpracę z kierownictwem operatora lotniska i być odpowiedzialny za raportowanie w zakresie zgodności z wymaganiami dotyczącymi jego ogólnej działalności.

(b) Inspekcje, audyty i procedury nadzoru, w zakresie i częstotliwości odpowiedniej do działalności, powinny obejmować, ale nie ograniczać się do elementów z poniższej listy:

(1) infrastruktura i urządzenia lotniskowe;

(2) pomoce wzrokowe i systemy elektryczne lotniska;

(3) ograniczanie oraz kontrola przeszkód lotniczych;

(4) zgłaszanie danych dotyczących lotniska;

(5) planowanie działań w sytuacjach zagrożenia na lotnisku;

(6) ratownictwo i gaszenie pożarów;

(7) usuwanie unieruchomionych statków powietrznych;

(8) urządzenia do przechowywania i obsługi materiałów niebezpiecznych i paliwa, w tym instalacje paliwowe, jakość paliwa i urządzenia do tankowania;

(9) operacje w warunkach ograniczonej widzialności;

(10) operacje w warunkach zimowych i w niekorzystnych warunkach atmosferycznych;

(11) ochrona radarów, pomocy nawigacyjnych oraz innego wyposażenia lotniska;

(12) zarządzanie płytą postojową;

(13) zarządzanie bezpieczeństwem na płycie postojowej;

(14) kontrola pojazdów w polu ruchu naziemnego;

(15) zarządzanie zagrożeniami ze strony zwierząt;

(16) programy operatora lotniska mające na celu zapobieganiu wtargnięciom na drogę startową[[3]](#footnote-3) oraz wypadnięciu statku powietrznego z drogi startowej[[4]](#footnote-4), jako element programu bezpieczeństwa dróg startowych właściwego organu;

(17) inspekcje pola ruchu naziemnego;

(18) obsługa techniczna i utrzymanie systemów lotniskowych i pola ruchu naziemnego;

(19) wykonywanie prac na lotnisku;

(20) ochrona przed działaniami niebezpiecznymi w otoczeniu lotniska;

(21) szkolenie personelu i dokumentacja, w tym przegląd programów zapobiegania wtargnięciom na drogę startową i wypadnięciom statków powietrznych z drogi startowej, oraz stan ich wdrożenia.

(22) instrukcja operacyjna lotniska i związane z nią dokumenty;

(23) system zarządzania operatora lotniska, w tym jego system zarządzania bezpieczeństwem oraz system zarządzania jakością i ochroną danych lotniczych;

(24) nadzór prowadzony przez operatora lotniska nad przestrzeganiem przepisów przez organizacje działające lub świadczące usługi na lotnisku (strony trzecie).

(c) Inspekcja lub audyt powinien „głęboko drążyć” wybrane elementy, a wszystkie nieprawidłowości i uwagi powinny być odnotowane.

(d) Inspektorzy lotniskowi powinni dokonać analizy i ocenić przyczynę(y) źródłową problemów zidentyfikowanych przez operatora lotniska i być przekonani, że podjęte działania naprawcze są odpowiednie do usunięcia niezgodności, oraz że zapobiegną ich ponownemu wystąpieniu.

(e) Inspekcje i audyty mogą być prowadzone oddzielnie lub wspólnie. Inspekcje i audyty, w celu podziału obszarów koordynacji pomiędzy operatora lotniska oraz zapewniających inne służby (np. ATM/ANS), mogą być również skoordynowane z inspekcjami i audytami prowadzonymi przez właściwe organy odpowiedzialne za inne obszary. Powinny być również wykonywane wspólne audyty z właściwymi władzami w innych dziedzinach, ponieważ są one szczególnie skuteczne przy badaniu wzajemnych powiązań (relacji) pomiędzy różnymi podmiotami na lotnisku (np. port lotniczy i ATC), w tym zapobieganiu wtargnięciom na drogę startową i wypadnięciu statku powietrznego poza drogę startową.

(f) Inspekcje mogą, według uznania właściwego organu, być prowadzone z lub bez wcześniejszego powiadomienia operatora lotniska lub instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową.

(g) W przypadku, gdy jest to oczywiste dla inspektora lotniskowego, że operator lotniska lub instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową pozwoliła na naruszenie obowiązujących przepisów, co spowodowało, że bezpieczeństwo zostało lub mogło zostać naruszone, to inspektor powinien zapewnić, że osoba odpowiedzialna w ramach właściwego organu zostanie o tym fakcie niezwłocznie powiadomiona.

(h) W pierwszych miesiącach prowadzenia nowych operacji, istnienia fizycznej zmiany infrastruktury lotniska lub zmian dotyczących struktury organizacyjnej, inspektorzy lotniskowi powinni być szczególnie wyczuleni na wszelkie nieprawidłowe procedury, dowody dotyczące nieodpowiednich urządzeń lub sprzętu lub oznak, że kontrola tych operacji przez kierownictwo może być nieskuteczna.

(i) Inspektorzy lotniskowi powinni uwzględniać wszelkie okoliczności, które mogą wskazywać na znaczne pogorszenie sytuacji finansowej operatora lotniska. Gdy zostaną zidentyfikowane jakieś problemy finansowe, to inspektorzy lotniskowi powinni zwiększyć nadzór techniczny nad jego funkcjonowaniem, ze szczególnym naciskiem na przestrzeganie norm bezpieczeństwa.

(j) Liczba lub waga nieprawidłowości (niezgodności) stwierdzonych przez właściwy organ będzie służyć właściwemu organowi do wspierania ciągłego zaufania do kompetencji operatora lotniska lub instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową, lub odwrotnie, może prowadzić do utraty tego zaufania. W tym drugim przypadku właściwy organ musi sprawdzić wszystkie możliwe do zidentyfikowania niedociągnięcia w systemie zarządzania i w razie potrzeby, podjąć odpowiednie działania.

#### GM1 ADR.AR.C.010 Program nadzoru

PROCEDURY NADZORU NAD OPERATORAMI LOTNISK I INSTYTUCJAMI ZAPEWNIAJĄCYMI SŁUŻBĘ ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

Oprócz regularnego nadzoru nad przestrzeganiem przepisów właściwy organ może ustanowić krajowe grupy do spraw zapobiegania wtargnięciom na drogi startowe oraz wypadnięciom statków powietrznych z dróg startowych, jako część Krajowej Grupy Koordynacji Bezpieczeństwa na Drogach Startowych. Członkowstwo w tych grupach może obejmować przedstawicieli branży lotniczej, w tym lotnisk, operatorów statków powietrznych, służb ruchu lotniczego, grup ds. bezpieczeństwa branży lotniczej, członków (lokalnych) komitetów ds. bezpieczeństwa drogi startowej i odpowiednich przedstawicieli właściwego organu.

Zakres działania takiej grupy może obejmować:

* Badanie szczególnych zagrożeń, zidentyfikowanych na poziomie krajowym, w tym poprzez koordynację podgrup lub, w razie potrzeby, agencji zewnętrznych;
* Promowanie dobrych praktyk, wymiany informacji i podnoszenie świadomości poprzez promocję i edukowanie branży lotniczej;
* Aktywne wspieranie prac prowadzonych w branży lotniczej;
* Występowanie w roli punktu koordynacyjnego dla branży lotniczej;
* Identyfikowanie i badanie dostępności technologii mogących zredukować ryzyko wtargnięcia na drogę startową lub wypadnięcia statku powietrznego z drogi startowej;
* Przegląd aktualnych procedur operacyjnych lotnisk, służb kontroli ruchu lotniczego (ATC) i statków powietrznych oraz, w razie potrzeby, wydanie zaleceń dotyczących przyszłej polityki w zakresie zmniejszenia ryzyka wypadnięcia statku powietrznego z drogi startowej lub wtargnięcia na drogę startową;
* Wydanie zaleceń dotyczących opracowania wytycznych i materiałów doradczych dla branży lotniczej w zakresie zagadnień operacyjnych dotyczących lotnisk, statków powietrznych i służb kontroli ruchu lotniczego (ATC) w celu zmniejszenia ryzyka wypadnięcia statku powietrznego z drogi startowej lub wtargnięcia na drogę startową;
* Nadzorowanie i promowanie zgłaszania incydentów wypadnięcia statku powietrznego z drogi startowej lub wtargnięcia na drogę startową;
* Zapewnienie dogłębnej analizy danych w celu zidentyfikowania i zbadania specyficznych obszarów zainteresowania.

### AMC1 ADR.AR.C.010(b) Program nadzoru

AUDYT

(a) Program nadzoru powinien wskazywać, które obszary będą objęte każdym audytem.

(b) Część audytu powinna koncentrować się na raportach operatora lotniska z monitorowania zgodności w celu stwierdzenia czy operator lotniska identyfikuje przyczyny źródłowe i naprawia związane z nimi problemy.

(c) Na zakończenie audytu, audytujący inspektor lotniskowy powinien sporządzić raport z audytu, obejmujący wszystkie stwierdzone nieprawidłowości.

### AMC1 ADR.AR.C.010(b);(c) Program nadzoru

CYKL PLANOWANIA NADZORU

(a) Skuteczność działań w zakresie bezpieczeństwa powinna być stale monitorowane w celu zapewnienia, że program nadzoru i cykl planowania nadzoru pozostają właściwe.

(b) Cykl planowania nadzoru i powiązany z nim program nadzoru dla każdego operatora lotniska powinny być aktualizowane, co roku.

(c) Cykl planowania nadzoru i powiązany z nim program nadzoru oraz ich roczna ocena powinny być określane zgodnie z następującymi elementami:

(1) wyniki przeprowadzonej certyfikacji oraz działań nadzorczych;

(2) zdolność do skutecznego identyfikowania zagrożeń bezpieczeństwa lotniczego i zarządzanie związanym z nimi ryzykiem;

(3) efektywna kontrola wszystkich zmian zgodnie z ADR.OR.B.040;

(4) brak nieprawidłowości poziomu 1;

(5) czas reakcji na wdrożenie działań naprawczych wymagany przez właściwy organ zgodnie z ADR.AR.C.055(d)(2); oraz

(6) narażenie na ryzyko związane z funkcjonowaniem lotniska, takie jak natężenie ruchu, typ statków powietrznych lub cech fizycznych lotniska.

(d) W trakcie każdego cyklu planowania nadzoru, właściwy organ powinien zwoływać spotkania z kierownikiem odpowiedzialnym operatora lotniska lub osobą przez niego upoważnioną.

### AMC2 ADR.AR.C.010(b);(c) Program nadzoru

CYKL PLANOWANIA NADZORU

(a) W przypadku każdego operatora lotniska certyfikowanego przez właściwy organ, wszystkie procesy powinny być w całości poddane audytowi w czasie niewykraczającym poza bieżący cykl planowania nadzoru. Początek pierwszego cyklu planowania audytu jest zwykle określany przez datę wydania pierwszego certyfikatu. Jeżeli właściwy organ chce zrównać cykl planowania nadzoru z rokiem kalendarzowym, powinien odpowiednio skrócić pierwszy cykl planowania nadzoru.

(b) Przerwa pomiędzy dwoma audytami określonego procesu nie powinna przekraczać przerwy mającego zastosowanie cyklu planowania nadzoru.

(c) Audyty powinny obejmować, co najmniej jeden audyt na miejscu w każdym cyklu planowania nadzoru na każdym lotnisku.

#### GM1 ADR.AR.C.010(b) Program nadzoru

STANDARDY BRANŻY LOTNICZEJ

(a) W przypadku operatorów lotnisk, którzy wykazali zgodność ze standardami branży lotniczej, właściwy organ może dostosować swój program nadzoru w celu uniknięcia dublowania określonych elementów audytu.

(b) Wykazana zgodność ze standardami branży lotniczej nie powinna być rozpatrywana w oderwaniu od innych elementów, które powinny być uwzględnione w nadzorze sprawowanym przez właściwy organ w oparciu o ryzyko.

(c) W celu zaliczenia audytów wykonanych w ramach certyfikacji do zgodnych ze standardami branży lotniczej, należy wziąć pod uwagę następujące czynniki:

(1) wykazanie zgodności odbywa się na podstawie audytów certyfikacyjnych zapewniających niezależną i systematyczną weryfikację;

(2) zweryfikowano istniejące systemy akredytacji i instytucje akredytujące w zakresie certyfikacji zgodnie ze standardami branży lotniczej;

(3) audyty certyfikacyjne są przeprowadzane zgodnie z wymaganiami określonymi w Części ADR.OR, Części ADR.OPS lub w innych przepisach, o ile mają zastosowanie;

(4) zakres takich audytów certyfikacyjnych może być łatwo porównany z zakresem nadzoru;

(5) wyniki audytu są dostępne dla właściwego organu; oraz

(6) przerwy w planowaniu audytów są kompatybilne z cyklem planowania nadzoru.

#### GM2 ADR.AR.C.010(b) Program nadzoru

SYTUACJA FINANSOWA

Przykładami trendów, które mogą wskazywać na problemy w sytuacji finansowej nowego operatora lotniska mogą być:

(a) znacząca ilość zwolnień lub rotacja personelu; zmniejszone zasoby personelu; zwiększona wielozadaniowość, zmiany schematów pracy zmianowej oraz wzrost wykonywanej pracy w nadgodzinach;

(b) opóźnienia w realizacji płac;

(c) obniżenie bezpiecznych standardów prowadzonej działalności;

(d) obniżenie standardów prowadzonych szkoleń;

(e) cofnięcie kredytu przez dostawców;

(f) niewłaściwe utrzymanie i obsługa techniczna lotniska; oraz

(g) niedobór zaopatrzenia i części zamiennych.

#### GM3 ADR.AR.C.010(b) Program nadzoru

PROCEDURY NADZORU NAD OPERATORAMI LOTNISK I INSTYTUCJAMI ZAPEWNIAJĄCYMI SŁUŻBĘ ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

Zwykle o inspekcjach, które są prowadzone przez właściwy organ, operator lotniska lub instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową powinni być uprzednio powiadamiani.

Takie powiadomienie powinno być udzielone na piśmie i w odpowiednio długim czasie przed inspekcją, aby inspekcjonowana jednostka mogła dokonać wszystkich niezbędnych czynności organizacyjnych i przygotowań, oraz aby uniknąć zakłóceń w normalnej działalności.

W przypadku prowadzenia inspekcji bez uprzedzenia (inspekcji niezapowiedzianych), inspektorzy lotniskowi powinni zapewnić, że wpływ na normalną działalność będzie ograniczony do niezbędnego minimum.

### AMC1 ADR.AR.C.015(a) Rozpoczęcie procesu certyfikacji

ROZPATRYWANIE WNIOSKU

Po otrzymaniu wniosku, właściwy organ powinien potwierdzić otrzymanie tego wniosku, na piśmie, w terminie określonym w obowiązujących przepisach prawa krajowego.

Jeżeli właściwy organ przewiduje opóźnienie w rozpatrzeniu wniosku, powinien zawiadomić o tym wnioskodawcę, tak szybko jak to możliwe, w terminie określonym w obowiązujących przepisach prawa krajowego.

Właściwy organ powinien reagować na każde zapytanie złożone przez wnioskodawcę w terminie określonym w obowiązujących przepisach prawa krajowego.

Jeśli wnioskodawca nie przedstawi wszystkich niezbędnych dokumentów, właściwy organ powinien poinformować go o tym fakcie, w formie pisemnej, w terminie określonym w obowiązujących przepisach prawa krajowego.

### AMC1 ADR.AR.C.015(c) Rozpoczęcie procesu certyfikacji

USTANOWIENIE I INFORMOWANIE O PODSTAWIE CERTYFIKACJI — OKREŚLENIE WYSOKOŚCI LATARNI LOTNICZYCH

Jeśli latarnie lotnicze są niezbędne ze względów operacyjnych, właściwy organ powinien zapewnić, że określono odpowiednią wysokość, która jest wystarczająca dla pionowej dystrybucji światła latarni lotniskowej lub latarni identyfikacyjnej, jak opisano w CS ADR-DSN.M.620.

### AMC2 ADR.AR.C.015(C) Rozpoczęcie procesu certyfikacji

USTANOWIENIE I INFORMOWANIE O PODSTAWIE CERTYFIKACJI

(a) Po otrzymaniu wniosku, właściwy organ powinien zbadać i ocenić zawartość wniosku i związanej z nim dokumentacji, w tym proponowane specyfikacje certyfikacyjne i wszelkie przepisy, których przestrzegania proponuje się dowieść w inny sposób zapewniający równoważny poziom bezpieczeństwa. (Patrz również punkt (a)(2) AMC1 ADR.AR.C.035(c)).

(b) Właściwy organ powinien ustalić podstawę certyfikacji lotniska zgodnie z ADR.AR.C.020;

(c) Właściwy organ powinien udokumentować i powiadomić wnioskodawcę o:

(1) podstawie certyfikacji ustanowionej, jak w punkcie (b) powyżej; oraz

(2) wszelkich do niej zmianach, w wyniku wejścia w życie specyfikacji certyfikacyjnych po powiadomieniu o podstawie certyfikacji, które wnioskodawca postanowił spełnić, lub właściwy organ stwierdził konieczność ich spełnienia, lub o dokonanych zmianach projektowych, wynikach demonstracji zgodności, nowych warunkach specjalnych, które właściwy organ uzna za konieczne, itp.

(d) Ponadto, właściwy organ powinien ocenić dokumenty ukazujące sposób, w jaki wnioskodawca proponuje (zamierza) stosować się do mających zastosowane wymagań Części ADR.OR i Części ADR.OPS rozporządzenia (WE) 216/2008, oraz innych wymagań związanych z projektowaniem i eksploatacją lotniska, które mają zastosowanie.

(e) Powiadamiając wnioskodawcę zgodnie z punktem (c), właściwy organ powinien również poinformować go o prawie do odwołania, jakie istnieje na mocy obowiązującego prawa krajowego.

#### GM1 ADR.AR.C.015 Rozpoczęcie procesu certyfikacji

WSTĘPNE INFORMOWANIE

Przed rozpoczęciem procesu wnioskowania o certyfikat, właściwy organ powinien zorganizować spotkanie z wnioskodawcą.

Podczas tego spotkania, wnioskodawca powinien przedstawić organowi swoje plany dotyczące lotniska. Wnioskodawca powinien również tak zaplanować spotkanie, aby jego kluczowi pracownicy byli na nim obecni.

Ponadto, w trakcie tego spotkania, właściwy organ powinien przekazać wnioskodawcy ogólne informacje o mających zastosowanie wymogach dla lotniska. Powinien również dostarczyć kopie obowiązujących wymogów, formularze wniosków i inne stosowne dokumenty oraz zapoznać z procedurami, które są stosowane w procesie certyfikacji.

Ww. informacje przekazywane przez właściwy organ mogą również zawierać informacje na temat zatwierdzeń, pozwoleń lub zezwoleń, które wnioskodawca powinien uzyskać od innych kompetentnych organów państwa przed lub w trakcie procesu certyfikacji (np. od właściwych władz odpowiedzialnych za bezpieczeństwo (ochronę) lub ochronę środowiska, władz lokalnych odpowiedzialnych za planowania ładu przestrzennego, itd.).

Właściwy organ powinien dokonać ustaleń organizacyjnych, aby umożliwić uczestnictwo przedstawicieli wszystkich zaangażowanych jednostek właściwego organu(ów) w czasie tego spotkania.

#### GM1 ADR.AR.C.015(b) Rozpoczęcie procesu certyfikacji

CERTYFIKACJA ISTNIEJĄCYCH LOTNISK

Okres certyfikacji istniejącego lotniska nie powinien przekroczyć 18 miesięcy od złożenia wniosku przez wnioskodawcę do przyznania certyfikatu.

#### GM1 AD R.AR.C.015(c) Rozpoczęcie procesu certyfikacji

USTANOWIENIE I INFORMOWANIE O PODSTAWIE CERTYFIKACJI

Ustanowienie podstawy certyfikacji oznacza proces, na początku którego wnioskodawca proponuje specyfikacje certyfikacyjne mające zastosowanie na lotnisku, a właściwy organ ustala końcowy zbiór wszystkich specyfikacji certyfikacyjnych mających zastosowanie. Oznacza to, że właściwy organ może zmienić, a także dodać dodatkowe specyfikacje certyfikacyjne do propozycji wnioskodawcy. Jest to typowy powtarzający się proces.

### AMC1 ADR.AR.C.020(a) Podstawa certyfikacji

OBOWIĄZUJĄCE SPECYFIKACJE CERTYFIKACYJNE

(a) Właściwy organ powinien użyć do ustalenia i powiadomienia wnioskodawcy o podstawie certyfikacji tych specyfikacji certyfikacyjnych, które obowiązywały w dniu złożenia wniosku.

(b) Niezależnie od postanowień punktu (a) powyżej, jeżeli w dowolnym punkcie procesu certyfikacji wnioskodawca zwróci się z prośbą o użycie specyfikacji certyfikacyjnych, które weszły w życie po złożeniu wniosku lub otrzymaniu zawiadomienia od właściwego organu o podstawie certyfikacji, wtedy właściwy organ powinien zbadać, czy konieczne jest także włączenie do podstawy certyfikacji innych specyfikacji certyfikacyjnych, które również weszły w życie po złożeniu pierwszego wniosku, i które w opinii właściwego organu, są bezpośrednio związane ze specyfikacjami certyfikacyjnymi zaproponowanymi przez wnioskodawcę.

(c) Niezależnie od postanowień punktu (a) i (b) powyżej, właściwy organ może w dowolnym momencie, po złożeniu wniosku, podjąć decyzję o włączeniu do podstawy certyfikacji jakichkolwiek specyfikacji certyfikacyjnych, które uzna za konieczne.

### AMC1 ADR.AR.C.020(b);(c) Podstawa certyfikacji

PRZYPADKI RÓWNOWAŻNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA I WARUNKI SPECJALNE

Przy podejmowaniu decyzji dotyczących przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa lub warunków specjalnych i ich odpowiedniego materiału stanowiącego uzasadnienie, właściwy organ może wziąć pod uwagę, czy którakolwiek z obowiązujących specyfikacji certyfikacyjnych porównuje się do standardów lub zalecanych praktyk i ich różnych skutków przewidzianych w Konwencji ICAO i jej załącznikach.

#### GM1 ADR.AR.C.020(b) Podstawa certyfikacji

PODSTAWA CERTYFIKACJI — PROPOZYCJA ZASTOSOWANIA RÓWNOWAŻNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA

Podczas oceny przez właściwy organ propozycji wnioskodawcy, który zażyczył sobie wykazania się równoważnym poziomem bezpieczeństwa, właściwy organ powinien między innymi, zwrócić szczególną uwagę na:

(a) określenie intencji kwestionowanych specyfikacji certyfikacyjnych Agencji i ocenę, czy propozycja spełnia te intencje;

(b) wszelkie możliwe wzajemne połączenia/relacje między specyfikacjami certyfikacyjnymi Agencji, do których odnosi się propozycja a innymi specyfikacjami certyfikacyjnymi lub wymogami, w celu:

(1) określenia wszelkich skutków tej propozycji na inne elementy systemu, które dotyczą projektowania i eksploatacji lotniska oraz czynnika ludzkiego; oraz

(2) ustalenia, czy takie połączenia/relacje i ich skutki zostały prawidłowo i odpowiednio uwzględnione przez wnioskodawcę.

Propozycja wnioskodawcy może obejmować projektowanie, środki techniczne, proceduralne lub inne odpowiednie środki.

Demonstracja równoważnego poziomu bezpieczeństwa może obejmować różne metody jakościowe lub ilościowe, których wielkość i złożoność może się różnić, w zależności od danego przypadku.

W każdym przypadku, wnioskodawca powinien wykazać, w sposób zadowalający właściwy organ, że proponowane rozwiązanie oferuje poziom bezpieczeństwa, który pod względem skuteczności jest nie niższy, niż ten związany z odpowiednią specyfikacją certyfikacyjną Agencji.

#### GM1 ADR.AR.C.035(a) Wydawanie certyfikatów

OSOBY WYZNACZONE

Gdy operator lotniska przedłoży nazwisko kandydata na jedną z osób wyznaczonych (patrz ADR.OR.D.015), właściwy organ powinien ocenić jego/jej kwalifikacje i może przeprowadzić rozmowę z kandydatem lub poprosić o przedstawienie dodatkowych dowodów na potwierdzenie jego/jej predyspozycji.

#### GM2 ADR.AR.C.035(a) Wydawanie certyfikatów

OSOBY WYZNACZONE – ROZMOWA Z KIEROWNIKIEM ODPOWIEDZIALNYM I INNYMI OSOBAMI WYZNACZONYMI

Możliwymi przypadkami, w których rozmowa/spotkanie z wyznaczonymi osobami funkcyjnymi może być konieczne są, między innymi:

(a) rozpoczęcie działalności przed wydaniem pierwszego certyfikatu dla lotniska; oraz

(b) zmiana osób wyznaczonych na lotnisku posiadającym już certyfikat.

Cel spotkania

Celem rozmowy i wymiany informacji między kandydatami na osoby wyznaczone, a właściwym organem jest dla tego ostatniego uzyskanie informacji na temat planowanych obszarów pracy osób wyznaczonych oraz wymaganego poziomu kwalifikacji w danym obszarze, tak, aby sprawdzić przydatność kandydatów na dane stanowiska.

Celem wymiany informacji jest stworzenie dobrego kontaktu i porozumienia między obu stronami i obopólne dojście do wniosku, jeśli to konieczne, na temat możliwych rozwiązań dotyczących szkoleń i rozłożonego w czasie rozwoju osobistego.

Możliwe punkty porządku spotkania:

(a) informacje właściwego organu dotyczące organizacji i misji właściwego organu, ram prawnych, a w szczególności wymagań systemu zarządzania bezpieczeństwem;

(b) informacja udzielona przez osobę wyznaczoną na temat obszaru działalności, jakim zamierza się zajmować;

(c) metodologia egzekwowania przepisów przez właściwy organ;

(d) rola i odpowiedzialność kierownika odpowiedzialnego / kierownika ds. służb operacyjnych / kierownika ds. obsługi technicznej lotniska / kierownika ds. bezpieczeństwa lub innych osób wyznaczonych;

(e) oczekiwane wymagania w zakresie kompetencji osoby wyznaczonej, w stosunku do obecnego statusu osoby i doświadczenia przedstawionego w CV lub równoważnej dokumentacji;

(f) rozmowa / dyskusja dotycząca poziomu wiedzy i zrozumienia obowiązujących uregulowań prawnych;

(g) rola i odpowiedzialność właściwego organu i osoby wyznaczonej;

(h) ogólne rozeznanie w dziedzinie lotnictwa oraz w zakresie konkretnego stanowiska, na które dana osoba jest wyznaczona, jak operatorzy / działania na lotnisku, w tym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz inne działania lotnicze, które mogą wpływać na bezpieczeństwo statków powietrznych; oraz

(i) rozdzielanie delegowanych uprawnień, w zależności od sytuacji organizacyjnej.

#### GM3 ADR.AR.C.035(a) Wydawanie certyfikatów

OSZACOWANIE OCENY BEZPIECZEŃSTWA DOSTARCZONEJ PRZEZ OPERATORA LOTNISKA, NA WSTĘPNYM ETAPIE CERTYFIKACJI LUB DOŁĄCZONEJ DO WNIOSKU O UPRZEDNIE ZATWIERDZENIE ZMIANY ZGODNIE Z ADR.OR.B.040.

(a) Właściwy organ powinien ocenić wnioski końcowe przedłożonej oceny bezpieczeństwa, która została dostarczona przez operatora lotniska w celu zapewnienia zgodności z odpowiednim wymogiem dla operatora lotniska dotyczącym sposobu oceny zmian zgodnie z ADR.OR.B.040(f).

(b) Właściwy organ powinien oszacować ocenę bezpieczeństwa i w szczególności, upewnić się, że:

(1) zidentyfikowany problem(y) bezpieczeństwa został(y) oceniony(ocenione) w ramach procesu oceny bezpieczeństwa i jest(są) odpowiednio udokumentowany(e).

(2) została przeprowadzona właściwa koordynacja między stronami, których dotyczą ww. problemy bezpieczeństwa;

(3) ocena obejmuje cały system oraz wzajemne oddziaływanie jego elementów;

(4) zagrożenia zostały poprawnie zidentyfikowane i oceniono poziom ryzyka;

(5) proponowane środki ograniczające ryzyko są odpowiednie i zgodne z celem zmniejszenia zidentyfikowanego poziomu ryzyka i celami bezpieczeństwa, jeśli dotyczy;

(6) ramy czasowe planowanego wdrożenia proponowanych powiązanych działań są właściwe.

(c) Po dokonaniu oceny, właściwy organ ponadto powinien:

(1) wyrazić zgodę na proponowane powiązane działania, takie jak środki zmniejszające ryzyko; lub

(2) dokonywać uzgodnień z operatorem lotniska, aby osiągnąć porozumienie w sprawie zmienionych środków łagodzących, jeśli pewne zagrożenia zostały zbyt nisko ocenione, lub nie zostały zidentyfikowane, lub

(3) nałożyć dodatkowe środki; lub

(4) odrzucić propozycję, jeżeli nie można osiągnąć porozumienia.

(d) Właściwy organ powinien określić i podjąć działania nadzorcze, które zapewnią, że środki zmniejszające ryzyko i/lub dodatkowe środki będą prawidłowo realizowane, tak, aby środki te faktycznie zrealizowały cele zmniejszania ryzyka i by przestrzegane były planowane ramy czasowe.

(e) W razie konieczności właściwy organ powinien zażądać od operatora lotniska, aby ogłosił odpowiednie informacje do wykorzystania przez organizację lotniska, różne zainteresowane strony, w szczególności przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej i operatorów statków powietrznych.

#### GM1 ADR.AR.C.035(b)(1) Wydawanie certyfikatów

WZÓR POJEDYNCZEGO CERTYFIKATU

|  |
| --- |
| [PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] |
| Członek Unii Europejskiej[[5]](#footnote-5) |
|  |
| ***CERTYFIKAT*** |
| Numer referencyjny certyfikatu: [KOD PAŃSTWA]: XXXXX |
|  |
| Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzeniem Komisji (WE) nr ... / ... obecnie obowiązujących, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO[[6]](#footnote-6)] niniejszym zaświadcza, że: |
| [NAZWA I ADRES PODMIOTU] |
| jest upoważniony do prowadzenia operacji na lotnisku [NAZWA LOTNISKA], zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, podstawą certyfikacji lotniska, warunkami niniejszego certyfikatu oraz instrukcją operacyjną lotniska. |
| Niniejszy certyfikat pozostaje ważny na czas nieokreślony, o ile nie zostanie zwrócony lub cofnięty. |
|  |
| Data pierwszego wydania:………………………………………………………………………………………………………….. |
| Numer zmiany: ………………………………………………………………………………………………………………………….. |
| Podpisano: ………………………………………………………………………………………………………………………………….. |
| Właściwy organ [IDENTYFIKACJA WŁAŚCIWEGO ORGANU] |

### AMC1 ADR.AR.C.035(b)(2) Wydawanie certyfikatów

WYDANIE ODDZIELNYCH CERTYFIKATÓW

(a) W przypadku, gdy istnieje możliwość wydania zarówno oddzielnych, jak i pojedynczych certyfikatów, właściwy organ powinien działać zgodnie z wnioskiem złożonym przez wnioskodawcę.

(b) W przypadku, gdy istnieje możliwość wystawienia oddzielnych certyfikatów, oba certyfikaty powinny być wydawane przez ten sam właściwy organ.

(c) W przypadku, gdy operator lotniska obsługuje kilka lotnisk, lotniska te powinny być wymienione w certyfikacie operatora lotniska.

#### GM1 ADR.AR.C.035(b)(2) Wydawanie certyfikatów

WZÓR DLA DWÓCH ODDZIELNYCH CERTYFIKATÓW ― (A) CERTYFIKAT OPERATORA LOTNISKA

|  |
| --- |
| [PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] |
| Członek Unii Europejskiej[[7]](#footnote-7) |
|  |
| ***CERTYFIKAT OPERATORA LOTNISKA*** |
| Numer referencyjny certyfikatu: [KOD PAŃSTWA]: XXXXX |
|  |
| Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr ... / ... obecnie obowiązujących, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO[[8]](#footnote-8)] niniejszym zaświadcza, że: |
| [NAZWA I ADRES PODMIOTU] |
| jest upoważniony do prowadzenia operacji na lotnisku [NAZWA LOTNISKA(LOTNISK)][[9]](#footnote-9), zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, podstawą certyfikacji lotniska, warunkami certyfikatu dołączonymi do certyfikatu lotniska oraz instrukcją operacyjną lotniska. |
| Niniejszy certyfikat pozostaje ważny na czas nieokreślony, o ile nie zostanie zwrócony lub cofnięty. |
|  |
| Data pierwszego wydania:………………………………………………………………………………………………………….. |
| Numer zmiany: ………………………………………………………………………………………………………………………….. |
| Podpisano: ………………………………………………………………………………………………………………………………….. |
| Właściwy organ [IDENTYFIKACJA WŁAŚCIWEGO ORGANU] |

WZÓR DLA DWÓCH ODDZIELNYCH CERTYFIKATÓW — (B) CERTYFIKAT LOTNISKA

|  |
| --- |
| [PAŃSTWO CZŁONKOWSKIE] |
| Członek Unii Europejskiej[[10]](#footnote-10) |
|  |
| ***CERTYFIKAT LOTNISKA*** |
| Numer referencyjny certyfikatu: [KOD PAŃSTWA]: XXXXX |
|  |
| Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady oraz rozporządzeniem Komisji (UE) nr ... / ... obecnie obowiązujących, z zastrzeżeniem warunków określonych poniżej, [WŁAŚCIWY ORGAN PAŃSTWA CZŁONKOWSKIEGO] niniejszym zaświadcza, że: |
| [NAZWA LOTNISKA[[11]](#footnote-11)] |
| jest upoważnione do prowadzenia operacji lotniskowych pod nadzorem [NAZWA I ADRES OPERATORA LOTNISKA], zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, podstawą certyfikacji lotniska, warunkami certyfikatu dołączonego do niniejszego certyfikatu lotniska oraz instrukcją operacyjną lotniska. |
| Niniejszy certyfikat pozostaje ważny na czas nieokreślony, o ile nie zostanie zwrócony lub cofnięty. |
|  |
| Data pierwszego wydania:………………………………………………………………………………………………………….. |
| Numer zmiany: ………………………………………………………………………………………………………………………….. |
| Podpisano: ………………………………………………………………………………………………………………………………….. |
| Właściwy organ [IDENTYFIKACJA WŁAŚCIWEGO ORGANU] |

### AMC1 ADR.AR.C.035(c) Wydawanie certyfikatów

WERYFIKACJA ZGODNOŚCI

(a) Po otrzymaniu wniosku o wydanie certyfikatu, właściwy organ powinien:

(1) wyznaczyć osobę kontaktową, odpowiedzialną za wszystkie aspekty procesu certyfikacji wnioskodawcy, oraz do koordynacji wszelkich niezbędnych działań, w tym zespołu certyfikacyjnego właściwego organu. Wyznaczona osoba powinna być odpowiedzialna wobec osoby odpowiedzialnej właściwego organu za potwierdzenie, że zostały przeprowadzone wszystkie odpowiednie inspekcje i audyty. Powinien on (ona) również zapewnić, że niezbędne wcześniejsze zatwierdzenia, które są wymagane, zostaną wydane w odpowiednim czasie;

(2) sprawdzić, czy wniosek jest zgodny z obowiązującymi wymaganiami. Właściwy organ powinien również określić etapy, jakie należy realizować w trakcie procesu certyfikacji. Zwykle, rozpoczyna się od wykazania zgodności lotniska ze zgłoszoną podstawą certyfikacji (patrz AMC2 ADR.AR.C.015(c)), które wymagają przeprowadzania przez właściwy organ inspekcji technicznych i/lub analiz przedłożonej dokumentacji, udziału w demonstracjach lub badaniach przeprowadzanych przez wnioskodawcę, które właściwy organ, w zależności od przypadku, może uznać za właściwe. Powinno się również uwzględniać przypadki, w których podstawa certyfikacji obejmuje przepisy, dla których właściwy organ uznał, że wnioskodawca przedstawi odpowiednio, równoważny poziom bezpieczeństwa lub przypadki warunków specjalnych;

Jeżeli właściwy organ nie jest zadowolony z wyniku demonstracji dla jakiegokolwiek z elementów podstawy certyfikacji, powinien on o tym fakcie powiadomić wnioskodawcę na piśmie. Pod koniec tego etapu, właściwy organ powinien mieć udokumentowane dowody, że lotnisko spełnia wymogi zgłoszonej podstawy certyfikacji;

(3) dokonać przeglądu instrukcji operacyjnej lotniska, która powinna być przygotowana zgodnie z ADR.OR.D.005 oraz innych dokumentów dostarczonych przez wnioskodawcę; oraz

(4) sprawdzić zgodność z obowiązującymi wymogami określonymi w Części ADR.OR i Części ADR.OPS, a także wszelkimi innymi obowiązującymi wymogami. Przy sprawdzaniu zgodności z ww. wymogami, powinien być przeprowadzony audyt obejmujący następujące obszary:

(i) wykazaną przez wnioskodawcę zgodność z obowiązującymi wymaganiami określonymi w Części ADR.OPS lub w jakichkolwiek innych przepisach;

(ii) system zarządzania wnioskującego i jego organizacji obejmujący: szczegółową strukturę zarządzania, w tym nazwiska i kwalifikacje wyznaczonych pracowników; adekwatność struktury organizacyjnej i struktury zarządzania, w tym przyznanych środków, liczby pracowników przydzielonych przez wnioskodawcę do kluczowych zadań związanych z zarządzaniem oraz innych stanowisk. Należy zwrócić szczególną uwagę, aby sprawdzić, czy system można stosować w pełnym zakresie i czy może być skuteczny. Szczególne znaczenie ma dokładna analiza kwalifikacji osób wyznaczonych przez wnioskodawcę. Należy wziąć pod uwagę odpowiedni rodzaj wcześniejszego doświadczenia wyznaczonych osób i znane dokumenty, które to potwierdzają;

(iii) zarządzanie bezpieczeństwem i monitorowania zgodności z obowiązującymi wymaganiami;

(iv) dokumenty, na podstawie których powinno się przyznawać certyfikat (dokumentacja organizacji zgodnie z wymaganiami Części ADR.OR, w tym instrukcje techniczne, takie jak instrukcja operacyjna lotniska itp.); oraz

(v) adekwatności obiektów i wyposażenia w odniesieniu do zakresu pracy wnioskodawcy.

(5) w przypadku niezgodności, wnioskodawca powinien zostać powiadomiony na piśmie o wymaganych korektach lub uzupełnieniach.

(b) Właściwy organ powinien być usatysfakcjonowany z zaprezentowania zgodności instrukcji operacyjnej lotniska z wymogami zawartymi w ADR.OR.E.005 i powiązanymi z nimi AMC.

(c) Właściwy organ powinien zapewnić, że trakcie procesu opisanego w punkcie (a), jego personel korzysta z ujednoliconych i zatwierdzonych metod i narzędzia.

(d) W przypadkach, gdy wniosek o wydanie certyfikatu zostanie odrzucony, wnioskodawca powinien zostać poinformowany o prawie do odwołania na mocy obowiązujących przepisów krajowych.

(e) Przed wydaniem certyfikatu(ów), właściwy organ może zażądać przeprowadzenia jednego lub większej liczby lotów na lotnisku, jak również wszelkich innych badań lub ćwiczeń, jakie uzna za niezbędne.

(f) Po zakończeniu procesu weryfikacji, właściwy organ powinien wydać certyfikat(y) i zapewnić publikację statusu certyfikacji lotniska w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP).

#### GM1 ADR.AR.C.035(c) Wydawanie certyfikatów

WERYFIKACJA ZGODNOŚCI

Inspekcje techniczne lotniska powinny być przeprowadzone zanim właściwy organ uzna instrukcję operacyjną lotniska za zgodną z ADR.OR.E.005.

### AMC1 ADR.AR.C.035(d) Wydawanie certyfikatów

WARUNKI LUB OGRANICZENIA OPERACYJNE

(a) Jeżeli w trakcie procesu certyfikacji, zostało określone, jako niezbędne nałożenie lub realizacja na lotnisku warunków lub ograniczeń operacyjnych, to właściwy organ powinien upewnić się, że takie ograniczenie lub procedura jest również zawarta w instrukcji operacyjnej lotniska.

(b) Właściwy organ powinien również zapewnić, że instrukcja operacyjna lotniska zawiera wszystkie ograniczenia lub inne podobne informacje określone w specyfikacjach certyfikacyjnych uwzględnionych w podstawie certyfikacji lotniska.

### AMC2 ADR.AR.C.035(d) Wydawanie certyfikatów

WARUNKI LUB OGRANICZENIA OPERACYJNE

(a) Warunki i ograniczenia operacyjne, takie jak procedury antyhałasowe, nie powinny wzrosnąć, lecz należy dążyć do zmniejszenia, tam gdzie jest to możliwe, ryzyka wypadnięcia statku powietrznego z drogi startowej lub wtargnięcia na drogę startową.

(b) Warunki i ograniczenia operacyjne należy poddać ocenie ryzyka bezpieczeństwa, aby ustalić, czy mogą one niekorzystnie wpływać na poziom ryzyka związanego z wypadnięciem statku powietrznego z drogi startowej lub wtargnięciem na drogę startową.

#### GM1 ADR.AR.C.035(d) Wydawanie certyfikatów

ZAKRES OPERACJI STATKÓW POWIETRZNYCH Z WYŻSZĄ LITERĄ KODU REFERENCYJNEGO LOTNISKA

Wszelkie ograniczenia lub środki łagodzące dotyczące wykorzystania typu/typów statków powietrznych na lotnisku powinny być wymienione tylko w instrukcji operacyjnej lotniska. W szczególności powinny być tam zawarte wszelkie ograniczenia wynikające z oceny, którą należy przeprowadzić przy wykorzystaniu lotniska przez statki powietrzne z wyższą literą kodu zgodnie z ADR.OPS.B.090.

#### GM1 ADR.AR.C.035(e) Wydawanie certyfikatów

WZÓR WARUNKÓW CERTYFIKATU, KTÓRE ZAŁĄCZA SIĘ DO CERTYFIKATU LOTNISKA

|  |  |
| --- | --- |
| **WARUNKI CERTYFIKATU *(TERMS OF THE CERTIFICATE)*** | |
| Numer referencyjny certyfikatu: [KOD PAŃSTWA]1:  *(Certificate reference: [STATE CODE]:)* |  |
| Nazwa lotniska – oznaczenie lokalizacji ICAO2:  *(Aerodrome name — ICAO location indicator:)* |  |
| Warunki wykonywania operacji3:  *(Conditions to operate:)* |  |
| Droga startowa – długości deklarowane4:  *(Runway — declared distances:)* |  |
| Rodzaje podejścia5 na drogach startowych:  *(Types of approaches:)* |  |
| Kod referencyjny lotniska6:  *(Aerodrome reference code:)* |  |
| Zakres operacji statków powietrznych o wyższej literze kodu referencyjnego lotniska7:  *(Scope of aircraft operations with a higher aerodrome reference code letter:)* |  |
| Zapewnianie służby zarządzania płytą postojową8:  *(Provision of apron management services:)* |  |
| Poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej9:  *(Rescue and firefighting level of protection)* |  |
| Inne10:  *(Other:)* |  |

1Certyfikat musi mieć nadany kod państwa [powinien być stosowany dwuliterowy kod ISO (ISO 3166 alpha-2), z wyjątkiem Grecji i Wielkiej Brytanii, do których zalecane są skróty EL i UK oraz unikalny numer w kolejności rosnącej. Przykład: EL – 001.

2Należy określić: oficjalną nazwę lotniska i oznaczenie lokalizacji ICAO dla lotniska.

3Należy określić: dzień/noc oraz IFR/VFR *(day/night and IFR/ VFR)*

4Należy określić: ASDA, LDA, TODA, TORA w metrach dla każdego kierunku każdej drogi startowej, włącznie ze skrzyżowaniem dróg startowych, jeśli dotyczy.

5Należy określić: zatwierdzenie drogi startowej dla podejścia nieinstrumentalnego, instrumentalnego, nieprecyzyjnego. W przypadku podejścia (podejść) precyzyjnego (precyzyjnych), należy wskazać, które z poniższych podejść precyzyjnych jest zatwierdzone:

* + standardowe w kategorii I *(Standard Category I)*;
  + poniżej standardu w kategorii I *(Lower than Standard Category I);*
  + podejście precyzyjne w kategorii II *(Precision Approach Category II);*
  + poza standardem w kategorii II *(Other than Standard Category II);*
  + podejście precyzyjne w kategorii III-A *(Precision Approach Category III-A);*
  + podejście precyzyjne w kategorii III-B *(Precision Approach Category III-B);*
  + podejście precyzyjne w kategorii III-C *(Precision Approach Category III-C).*

6Należy określić: kod referencyjny lotniska (numer kodu/litera kodu).

7Należy określić: zatwierdzone typy statków powietrznych o wyższej literze kodu niż to wskazano w punkcie 6 powyżej.

8Należy określić: nazwę instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową, zarówno gdy służba ta jest lub nie jest zapewniana przez operatora lotniska.

9Należy określić: poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej zgodnie z Załącznikiem IV (Część ADR.OPS) niniejszego rozporządzenia.

10 Należy określić: wszelkie inne informacje, które właściwy organ uzna za konieczne do załączenia.

### AMC1 ADR.AR.C.035(h) Wydawanie certyfikatów

ZATWIERDZENIE PROCEDURY ZARZĄDZANIA I INFORMOWANIA O ZMIANACH

Właściwy organ powinien ustalić i udokumentować własny proces, który ma być stosowany przez inspektorów lotniskowych przy ocenie zakresu zmian, w proponowanej przez operatora lotniska procedurze, która ma być stosowana do zarządzania zmianami i informowania o zmianach.

Kryteria, które należy stosować, obejmują, lecz nie ograniczają się do:

(a) częstotliwości zmian;

(b) wielkości zmian;

(c) złożoności lotniska oraz rodzaju działalności;

(d) natężenia ruchu na lotnisku;

(e) czasu potrzebnego do oceny dokumentów dotyczących zmian zgłoszonych przez operatora lotniska;

(f) rozsądnych czasów reakcji dla właściwego organu, w zależności od rodzaju zmian, w celu umożliwienia mu wyrażenia sprzeciwu wobec otrzymanego powiadomienia;

(g) potrzeby terminowej publikacji zmian i ich ogłoszenia za pośrednictwem systemu AIRAC;

(h) poprzedniego sposobu postępowania operatora lotniska, oraz

(i) skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem operatora lotniska.

### AMC1 ADR.AR.C.040(a) Zmiany

OBOWIĄZUJĄCE SPECYFIKACJE CERTYFIKACYJNE W ODNIESIENIU DO ZMIAN

(a) Specyfikacje certyfikacyjne, których właściwy organ powinien użyć do oceny wniosku o zmianę lub powiadomienia o zmianie, powinny być tymi, które obowiązywały w dniu otrzymania od operatora lotniska powiadomienia (wniosku) o danej zmianie.

(b) Niezależnie od postanowień punktu (a) powyżej, w każdym momencie procesu operator lotniska może zażądać stosowania specyfikacji certyfikacyjnych, które weszły w życie po złożeniu wniosku lub powiadomienia o zmianie. W takich przypadkach właściwy organ powinien również zbadać, czy konieczne jest powiadomienie operatora lotniska o innych specyfikacjach certyfikacyjnych, które również weszły w życie po dniu złożenia przez operatora lotniska wniosku lub powiadomienia o zmianie, a które w opinii właściwego organu, są bezpośrednio związane z tymi, które już wcześniej zidentyfikowano, jako mające wpływ na zmiany.

(c) Niezależnie od postanowień punktu (a) i (b) powyżej, właściwy organ może, w dowolnym momencie po złożeniu wniosku lub powiadomienia o zmianie przez operatora lotniska, zdecydować się na powiadomienie operatora lotniska o jakichkolwiek specyfikacjach certyfikacyjnych, które uzna za niezbędne dla proponowanej zmiany.

### AMC2 ADR.AR.C.040(a) Zmiany

ZMIANY WYMAGAJĄCE UPRZEDNIEGO ZATWIERDZENIA

(a) Po otrzymaniu wniosku o proponowanej zmianie, która wymaga uprzedniego zatwierdzenia, właściwy organ, w odpowiednim czasie, powinien:

(1) ocenić proponowaną zmianę pod kątem zgodności z podstawą certyfikacji oraz obowiązującymi wymogami Części ADR.OR, Części ADR.OPS, jak również wszelkimi innymi mającymi zastosowanie przepisami;

(2) ocenić, czy operator lotniska zidentyfikował wszystkie mające zastosowanie specyfikacje certyfikacyjne, mające zastosowanie wymagania Części ADR.OR, Części ADR.OPS lub inne mające zastosowanie wymogi, które odnoszą się lub są związane ze zmianami, a także wszelkie propozycje wnioskodawcy w zakresie wykazania równoważnego poziomu bezpieczeństwa;

(3) ocenić działania zaproponowane przez operatora lotniska, w celu wykazania zgodności z punktami (1) i (2) powyżej;

(4) dokonać przeglądu i oceny treści proponowanych zmian do instrukcji operacyjnej lotniska; oraz

(5) zbadać i ocenić ocenę bezpieczeństwa, która została przedstawiona przez operatora lotniska, zgodnie z GM3.ADR.AR.C.035(a) i sprawdzić jej zgodność z ADR.OR.B.040(f).

(b) Właściwy organ powinien także określić, w odpowiednim czasie:

(1) czy proponowana zmiana jest bezpośrednio związana z jakimikolwiek innymi specyfikacjami certyfikacyjnymi, które zostały ujęte w podstawie certyfikacji. Jeżeli właściwy organ stwierdzi, że taki związek istnieje, to powinien zamieścić te specyfikacje certyfikacyjne wśród tych, o których ma być poinformowany wnioskodawca; oraz

(2) czy proponowana zmiana należy do tych, dla których wymagane są warunki specjalne, lub wymagana jest zmiana istniejących warunków specjalnych.

(c) Właściwy organ powinien udokumentować i w odpowiednim czasie, powiadomić operatora lotniska na piśmie, o:

(1) specyfikacjach certyfikacyjnych, które zostały uznane przez ten organ, jako mające zastosowanie zgodnie z punktami (a) i (b) powyżej;

(2) wszelkich przepisach, dla których właściwy organ wyraża zgodę, aby wnioskodawca wykazał równoważny poziom bezpieczeństwa; oraz

(3) wszelkich warunkach specjalnych lub zmianach dotyczących warunków specjalnych, jakie uzna za niezbędne.

(d) Wszelkie późniejsze zmiany dotyczące elementów wymienionych w punkcie (c) powinny być udokumentowane i zgłoszone operatorowi lotniska, w formie pisemnej, w odpowiednim czasie.

(e) Właściwy organ powinien, w odpowiednim czasie, dokonać sprawdzenia zgodności operatora lotniska i w zależności od zmian, zbadać potrzebę nałożenia pewnych warunków dotyczących funkcjonowania lotniska podczas danej zmiany.

(f) Powiadamiając operatora lotniska zgodnie z punktem (c) lub (d), właściwy organ powinien również poinformować go o prawie do odwołania, zgodnie z przepisami obowiązującymi w prawie krajowym.

### AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f) Zmiany

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Zmiany osób wyznaczonych: właściwy organ powinien być informowany o wszelkich zmianach dotyczących osób wyznaczonych (patrz ADR.OR.D.015), które mogą mieć wpływ na certyfikat lub związane z nim warunki zatwierdzenia. Gdy operator lotniska przedłoży nazwisko kandydata jako osoby wyznaczonej, właściwy organ, przed podjęciem decyzji na jego/jej akceptację, powinien ocenić jego/jej kwalifikacje i może przeprowadzić rozmowę z kandydatem lub poprosić o przedstawienie dodatkowych dowodów na potwierdzenie jego/jej predyspozycji (patrz GM1 ADR.AR.C.035(a)).

(b) Właściwy organ powinien otrzymać od operatora lotniska każdą zmianę dotyczącą dokumentacji systemu zarządzania, z uwzględnieniem zmian, które nie wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. Udokumentowane i systematyczne podejście powinno być stosowane do utrzymywania informacji o tym, kiedy zmiana została przyjęta przez właściwy organ i kiedy została przez niego zatwierdzona.

(c) Gdy zmiana wymaga zatwierdzenia przez właściwy organ, to w przypadku pozytywnej oceny, właściwy organ powinien wydać jej zatwierdzenie na piśmie. Jeżeli zmiana nie wymaga uprzedniego zatwierdzenia, to właściwy organ powinien potwierdzić jej otrzymanie na piśmie, w terminie określonym w obowiązujących przepisach krajowych.

(d) W przypadku zmian wymagających uprzedniego zatwierdzenia, w celu sprawdzenia zgodności operatora lotniska z obowiązującymi wymogami, właściwy organ powinien rozważyć potrzebę przeprowadzenia audytu operatora, ograniczonego do zakresu zmian. Jeśli jest to wymagane dla potrzeb weryfikacji, to audyt powinien zawierać dodatkowe rozmowy oraz inspekcje przeprowadzane w obiektach operatora lotniska.

#### GM1 ADR.AR.C.040(c) Zmiany

ZMIANY DO WARUNKÓW CERTYFIKATU

Właściwy organ powinien zmienić certyfikat przy każdej zmianie, która wpływa na warunki tego certyfikatu, niezależnie od jej wielkości.

#### GM1 ADR.AR.C.040(d) Zmiany

WARUNKI PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI W CZASIE WPROWADZANIA ZMIANY

Warunki lub ograniczenia, zgodnie z którymi operator lotniska może prowadzić działalność podczas wprowadzania zmiany powinny być zatwierdzone przez właściwy organ, zazwyczaj jednak powinny one być wynikiem współpracy pomiędzy operatorem a organem po sugestii operatora lotniska.

#### GM1 ADR.AR.C.050 Deklaracja instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową

WERYFIKACJA ZGODNOŚCI – DEKLARACJE

Weryfikacja dokonana przez właściwy organ po otrzymaniu deklaracji niekoniecznie pociąga za sobą konieczność przeprowadzenia inspekcji. Głównym celem jest sprawdzenie, czy to, co zawarto w deklaracji jest zgodne z obowiązującymi wymogami.

#### GM1 ADR.AR.C.055 Nieprawidłowości, uwagi, działania naprawcze i środki egzekucyjne

ŚRODKI EGZEKUCYJNE – KARY PIENIĘŻNE

Właściwy organ może dodatkowo, w zależności od charakteru i powtarzalności nieprawidłowości lub poziomu realizacji działań naprawczych, nakładać, odpowiednio, kary finansowe, które są skuteczne, proporcjonalne i odstraszające.

#### GM2 ADR.AR.C.055 Nieprawidłowości, uwagi, działania naprawcze i środki egzekucyjne

SZKOLENIE

W przypadku nieprawidłowości poziomu 1, w zależności od charakteru nieprawidłowości, może być konieczne zapewnienie przez właściwy organ, że dalsze szkolenie będzie prowadzone przez operatora lotniska lub przez instytucję zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową i audytowane przez właściwy organ, zanim działalność zostanie wznowiona.

#### GM3 ADR.AR.C.055 Nieprawidłowości, uwagi, działania naprawcze i środki egzekucyjne

KATEGORIE NIEPRAWIDŁOWOŚCI — UDOKUMENTOWANE DOWODY

Przykłady dokumentacji dowodowej obejmują, ale nie ograniczają się do:

(a) instrukcji operacyjnej lotniska lub instrukcji obsługi wyposażenia;

(b) umów lub innych rodzajów uzgodnień;

(c) dokumentacji szkolenia, kwalifikacji lub dokumentacji medycznej;

(d) raportów z inspekcji;

(e) wyników badań lub ćwiczeń;

(f) wyników audytu wewnętrznego;

(g) dokumentacji utrzymania i obsługi technicznej; oraz

(h) innych podobnych materiałów, które muszą być utrzymywane przez operatora lotniska lub przez instytucję zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową.

# ZAŁĄCZNIK III AKCEPTOWALNE SPOSOBY SPEŁNIENIA WYMAGAŃ ORAZ MATERIAŁY ZAWIERAJĄCE WYTYCZNE DO CZĘŚCI ADR-OR

**WYMAGANIA DLA ORGANIZACJI – OPERATORZY LOTNISK**

## PODCZĘŚĆ A – WYMOGI OGÓLNE (ADR.OR.A)

### AMC1 ADR.OR.A.015 Sposoby spełnienia wymagań

WYKAZANIE ZGODNOŚCI

W celu wykazania, że przepisy wykonawcze są spełnione, powinna być zakończona i udokumentowana ocena bezpieczeństwa (ryzyka). Wynik oceny bezpieczeństwa (ryzyka) powinien wykazać, że został osiągnięty równorzędny poziom bezpieczeństwa w stosunku do poziomu określonego w akceptowalnych sposobach spełnienia wymagań (AMC) przyjętych przez Agencję.

## PODCZĘŚĆ B – CERTYFIKACJA (ADR.OR.B)

### AMC1 ADR.OR.B.015(a) Wniosek o wydanie certyfikatu

WNIOSEK

Wniosek powinien być złożony na piśmie i podpisany przez wnioskodawcę, przy użyciu standardowego formularza określonego przez właściwy organ.

### AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1);(2);(3);(4) Wniosek o wydanie certyfikatu

INFORMACJE PRZEKAZYWANE WŁAŚCIWEMU ORGANOWI

(a) Wnioskodawca powinien:

(1) podać swój numer telefonu i faksu oraz adres e-mail do komunikacji z właściwym organem;

(2) wskazać nazwiska pracowników, z którymi właściwy organ mógłby się kontaktować w celu rozwiązania wszelkich kwestii, które mogą pojawić się w czasie oceny wniosku lub w procesie certyfikacji.

(b) Wnioskodawca powinien dostarczyć właściwemu organowi:

(1) informacje o lokalizacji lotniska: dokładna lokalizacja lotniska powinna być przedstawiona na mapie w odpowiedniej skali akceptowanej przez właściwy organ;

(2) informacje na temat rodzajów operacji wykonywanych na lotnisku, w tym:

(i) operacje w ciągu dnia i/lub w nocy oraz rodzaje podejść;

(ii) operacje lądowania i/lub startu na każdej z dróg startowych;

(iii) typy statków powietrznych, które mają być obsługiwane na lotnisku i typ statku powietrznego, który jest użyty dla potrzeb projektowania lotniska; oraz

(iv) wszelkie ograniczenia co do funkcjonowania lotniska.

(3) rysunek (rysunki) przedstawiający projekt lotniska, który powinien:

(i) być w odpowiedniej skali, akceptowanej przez właściwy organ;

(ii) być w formie elektronicznej, jeżeli jest to akceptowane przez właściwy organ;

(iii) zawierać wszystkie niezbędne informacje, w tym:

(A) orientację drogi startowej (dróg startowych);

(B) wymiary charakterystyk fizycznych lotniska;

(C) pomoce wzrokowe i niewzrokowe;

(D) powierzchnie ograniczające przeszkody i inne powierzchnie, które mają zastosowanie; oraz

(E) urządzenia lotniskowe, instalacje i stałe wyposażenie oraz ich lokalizacja.

(4) opis, wysokość i lokalizację przeszkód zgodnie z obowiązującymi wymogami dotyczącymi danych lotniczych (patrz ADR.OPS.A.005 i AMC1 ADR.OPS.A.005).

(c) Wnioskodawca powinien określić specyfikacje certyfikacyjne, które mają zastosowanie do projektu proponowanego lotniska i rodzajów operacji oraz dostarczyć właściwemu organowi dowody, że proponowany projekt lotniska i operacje są zgodne z tymi specyfikacjami. W stosownych przypadkach, wnioskodawca powinien również dostarczyć właściwemu organowi:

(1) specyfikacje certyfikacyjne, dla których wnioskodawca proponuje przedstawienie zgodności w inny sposób wykazując równoważny poziom bezpieczeństwa. Taka propozycja musi być akceptowana przez właściwy organ. W takich przypadkach wnioskodawca powinien również zaproponować metodę, która będzie używana w celu wykazania zgodności i osiągnięcia równoważnego poziomu bezpieczeństwa oraz złożyć wszystkie niezbędne dokumenty na poparcie tej propozycji;

(2) każdą inną propozycję, dla której wnioskodawca zakłada, że specyfikacje certyfikacyjne wydane przez Agencję są niewystarczające lub nieodpowiednie.

(d) Wnioskodawca powinien dostarczyć właściwemu organowi dokumentację, aby wykazać, w jaki sposób będzie on zachowywał zgodność z mającymi zastosowanie wymogami Rozporządzenia Bazowego, Częścią ADR.OR i Częścią ADR.OPS[[12]](#footnote-12) oraz innymi mającymi zastosowanie wymogami, które są związane z projektowaniem lotniska i jego funkcjonowaniem.

#### GM1 ADR.OR.B.015(b)(2)(3)(4) Wniosek o wydanie certyfikatu

WARUNKI METEOROLOGICZNE

Wnioskodawca powinien dostarczyć właściwemu organowi badanie (studium) meteorologiczne obszaru lotniska, obejmujące: temperaturę, widzialność, pułap chmur oraz warunki wiatrowe. Ponadto badanie to powinno zawierać informacje na temat warunków wiatrowych występujących przy słabej widzialności i/lub niskiej podstawie chmur na lotnisku oraz częstotliwości ich występowania, a także informacje na temat kierunku i prędkości wiatru występujących w tych warunkach.

### AMC1 ADR.OR.B.015(b)(4) Wniosek o wydanie certyfikatu

DOWODY UZGODNIEŃ ZE STRONAMI TRZECIMI

Wnioskodawca powinien dostarczyć wszystkie niezbędne dowody dotyczące uzgodnień dokonanych ze stronami trzecimi, które świadczą lub zamierzają świadczyć usługi lub podejmują działania na lotnisku, które to działania mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo.

### AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) Wniosek o wydanie certyfikatu

ADEKWATNOŚĆ ŚRODKÓW

(a) Informacje ogólne

Wnioskodawca powinien dostarczyć wszystkie niezbędne informacje potrzebne w celu wykazania właściwemu organowi, że proponowana organizacja i zarządzanie są odpowiednie i właściwie dobrane do skali i zakresu działania.

Operator lotniska powinien mieć zdolność do wywiązania się ze swoich obowiązków w zakresie bezpieczeństwa. Kierownik odpowiedzialny powinien mieć dostęp, a także upoważnienie do dysponowania niezbędnymi środkami w celu zapewnienia, że operacje są wykonywane zgodnie z obowiązującymi wymogami. Środki te obejmują, lecz nie są ograniczone do personelu, narzędzi i wyposażenia, jak również do środków finansowych.

(b) Uzgodnienia z innymi stronami

Wnioskodawca powinien wskazać te usługi, które będą świadczone bezpośrednio przez niego i te, które będą świadczone przez strony trzecie, z którymi zawarto umowy w zakresie adekwatności środków.

Wnioskodawca powinien również przedstawić dowody uzgodnień, jeśli strony trzecie będą uczestniczyć w świadczeniu usług. Ponadto, wnioskodawca powinien dostarczyć wszelkie istotne informacje potrzebne lub wymagane przez właściwy organ, w odniesieniu do takich stron trzecich.

#### GM1 ADR.OR.B.015(b)(5) Wniosek o wydanie certyfikatu

ADEKWATNOŚĆ ŚRODKÓW

(a) Informacje ogólne

Podczas demonstrowania właściwemu organowi stosowności swojej struktury organizacyjnej i zarządzania, wnioskodawca powinien w swoich analizach, wziąć pod uwagę między innymi następujące elementy:

(1) wielkość i złożoność lotniska;

(2) rodzaj ruchu;

(3) rodzaj wykonywanych operacji;

(4) poziom i natężenie ruchu;

(5) godziny pracy lotniska;

(6) ilość w przeliczeniu na pełne etaty (FTE) niezbędnych dla każdego rodzaju działalności;

(7) zasady dotyczące czynnika ludzkiego;

(8) prawo pracy; oraz

(9) stopień podwykonawstwa.

(b) Adekwatność środków finansowych

Wymagane środki finansowe są związane z ogólnym celem bezpiecznej eksploatacji, utrzymania i obsługi technicznej lotniska, w tym zdolności operatora lotniska do wdrożenia, w odpowiednim czasie, potrzebnych działań naprawczych. Informacje, które mogą być dostarczone dla właściwego organu zawierają audytowane sprawozdania finansowe z poprzedniego roku finansowego, biznes plany itp.

### AMC1 ADR.OR.B.015(b)(6) Wniosek o wydanie certyfikatu

RELACJE POMIĘDZY WNIOSKODAWCĄ A WŁAŚCICIELEM LOTNISKA

Wnioskodawca powinien wykazać właściwemu organowi, zgodnie z obowiązującym prawodawstwem krajowym, że jest on należycie upoważniony do podjęcia wszelkich niezbędnych działań, zgodnie z przepisami Rozporządzenia Bazowego i jego przepisów wykonawczych oraz wszelkimi innymi, mającymi zastosowanie, przepisami krajowymi i Unii Europejskiej.

Wnioskodawca powinien również przedstawić właściwemu organowi wszystkie niezbędne informacje, zgodnie z obowiązującym prawodawstwem krajowym, w celu wykazania właściwemu organowi jego relacji z właścicielem lotniska i/lub właścicielem gruntu, który będzie wykorzystany dla potrzeb rozwoju lotniska.

Dokumentacja taka powinna obejmować, lecz nie ograniczać się do kontraktów, umów leasingowych, upoważnień między zaangażowanymi osobami, itp.

### AMC1 ADR.OR.B.015(b)(7) Wniosek o wydanie certyfikatu

PRZEKAZYWANE INFORMACJE O KADRZE ZARZĄDZAJĄCEJ

Wnioskodawca powinien przekazać informacje dotyczące kwalifikacji i doświadczenia kierownika odpowiedzialnego i innych wymaganych wyznaczonych osób.

### AMC1 ADR.OR.B.015(b)(9) Wniosek o wydanie certyfikatu

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

Instrukcja operacyjna lotniska i jej zmiany mogą być przedkładane właściwemu organowi w formie elektronicznej, jeżeli jest to akceptowane przez właściwy organ. Jeśli instrukcja operacyjna lotniska jest przedkładana w formie elektronicznej, to jej format powinien być taki, aby umożliwiał właściwemu organowi jej przeglądanie, przechowywania i odtwarzanie.

#### GM1 ADR.OR.B.015 Wniosek o wydanie certyfikatu

WSTĘPNE INFORMOWANIE

Przed złożeniem do właściwego organu wniosku o wydanie certyfikatu, wnioskodawca powinien zorganizować spotkanie z właściwym organem.

Wnioskodawca powinien również dokonać ustaleń dotyczących udziału jego kluczowych pracowników w tym spotkaniu.

Podczas tego spotkania, wnioskodawca powinien przedstawić organowi swoje plany dotyczące lotniska.

Podczas spotkania, wnioskodawca może:

(a) być zapoznany przez właściwy organ z ogólnymi informacjami na temat obowiązujących wymagań dla lotniska;

(b) otrzymać kopie obowiązujących wymagań, a także opis procedur, które będą stosowane w procesie certyfikacji; oraz

(c) być powiadomiony przez właściwy organ o ewentualnych zatwierdzeniach, zezwoleniach lub decyzjach, które mogą być potrzebne do uzyskania od innych właściwych władz państwa członkowskiego.

#### GM1 ADR.OR.B.015(b)(2) Wniosek o wydanie certyfikatu

GRANICE LOTNISKA

Przedłożona wraz z wnioskiem mapa powinna wskazywać granicę obszaru lotniska. Powinna ona obejmować, przynajmniej, drogi startowe, drogi kołowania, płyty postojowe i związane z nimi pasy, zabezpieczenia końców drogi startowej, zabezpieczenia przerwanego startu, zabezpieczenia wydłużonego startu, lotniskowe pomoce wzrokowe, stałe wyposażenie lotniska, inne lotniskowe obszary operacyjne, obszary przyległe do pola ruchu naziemnego, itp., natomiast strefy obsługi technicznej można wykluczyć, jeżeli jest to akceptowane przez właściwy organ.

Powyższej granicy lotniska nie należy mylić z granicami ustalonymi dla innych celów, takich jak ogrodzenia, granice własności gruntów wykorzystywanych przez lokalne władze planowania przestrzennego lub z tymi granicami, które są używane do wyznaczenia stref zastrzeżonych dla potrzeb ochrony.

### AMC1 ADR.OR.B.025(a)(1) Wykazanie zgodności

WYKORZYSTANIE STRONY TRZECIEJ DO WYKAZANIA ZGODNOŚCI

Podczas realizacji niezbędnych działań, inspekcji, testów, ocen bezpieczeństwa lub ćwiczeń niezbędnych do wykazania zgodności, operator lotniska może również wykorzystać strony trzecie, z którymi zawarł stosowne umowy.

W każdym przypadku odpowiedzialność spoczywa na operatorze lotniska.

### AMC2 ADR.OR.B.025(a)(1) Wykazanie zgodności

PROCEDURY LOTU

Dowód na to, że procedury lotów dla lotniska zostały zatwierdzone, zgodnie z obowiązującymi wymogami, jest uznawany, jako akceptowalny sposób spełnienia wymagań (AMC).

#### GM1 ADR.OR.B.025(a)(3) Wykazanie zgodności

WZÓR FORMULARZA DEKLARACJI ZGODNOŚCI — OPERATOR LOTNISKA

|  |
| --- |
| **Deklaracja zgodności operatora lotniska**  Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr XXX/2013 ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. |
| **Nazwa lotniska – Oznaczenie lokalizacji:** ……………………………….………………………………………….…… |
| **Operator lotniska:**  Nazwa: . ……………………………………….……………………………………………………………………………………………………  Siedziba lub miejsce rezydowania operatora: ……………………………………………………………………………..…  Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego: ………………………………………… |
| **Oświadczenie:**  Podstawa certyfikacji jest przestrzegana, a lotnisko, jak również jego powierzchnie ograniczające przeszkody, powierzchnie zabezpieczenia przeszkodowego i inne obszary związane z lotniskiem nie posiadają cech lub charakterystyk czyniących go niebezpiecznym podczas eksploatacji.  Wszyscy pracownicy są odpowiednio wykwalifikowani, kompetentni i wyszkoleni zgodnie z obowiązującymi wymogami.  Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna lotniska, jest zgodna z obowiązującymi wymogami określonymi w Części ADR.OR i Części ADR.OPS.  Eksploatacja, utrzymanie i obsługa techniczna lotniska będą prowadzone zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, warunkami certyfikatu oraz procedurami i instrukcjami określonymi w instrukcji operacyjnej lotniska.  Operator lotniska potwierdza, że informacje przedstawione w niniejszej deklaracji są prawdziwe. |
| **Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego:** ……………………………………. |

### AMC1 ADR.OR.B.040(a);(b) Zmiany

ZMIANY WYMAGAJĄCE UPRZEDNIEGO ZATWIERDZENIA

Przed dokonaniem jakiejkolwiek zmiany na lotnisku lub w jego funkcjonowaniu, która wymaga uprzedniego zatwierdzenia, operator lotniska powinien złożyć wniosek do właściwego organu. Wnioskodawca powinien dostarczyć dokumentację zawierającą opis proponowanej zmiany, w którym określa:

(a) warunki certyfikatu, i/lub elementy podstawy certyfikacji, i/lub wyposażenie lotniska mające decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa, i/lub system zarządzania operatora lotniska (wymagane w ADR.OR.D.005(b)) oraz te części instrukcji operacyjnej lotniska, których zmiany te dotyczą, w tym odpowiednie szczegółowe rysunki projektowe;

(b) specyfikacje certyfikacyjne, zgodnie z którymi proponowana zmiana została zaprojektowana, i które spełniane, w tym specyfikacje certyfikacyjne dla których wnioskodawca zamierza wykazać zgodność w inny sposób, w celu wykazania równoważnego poziomu bezpieczeństwa (w takich przypadkach patrz AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1);(2);(3);(4), punkt (c)(1));

(c) wymagania Części ADR.OR i Części ADR.OPS oraz inne mające zastosowanie wymogi, które muszą być spełnione w wyniku proponowanej zmiany, w tym sposób, w jaki zgodność ma być wykazana, oraz

(d) ocena bezpieczeństwa wymagana zgodnie z ADR.OR.B.040(f).

#### GM1 ADR.OR.B.040(a);(b) Zmiany

ZMIANY WYMAGAJĄCE UPRZEDNIEGO ZATWIERDZENIA

Poniżej znajduje się lista elementów, które wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ, w sposób określony w mających zastosowanie przepisach wykonawczych.

(a) Wykorzystanie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, zgodnie z wymogami ADR.OR.A.015 - Sposoby spełnienia wymagań.

(b) Zmiany w zarządzaniu i procedurze powiadamiania o zmianach niewymagających uprzedniego zatwierdzenia, zgodnie z ADR.OR.B.015(b)(4) – Wniosek o wydanie certyfikatu.

(c) Zmiany w podstawie certyfikacji lub w warunkach certyfikatu, zgodnie z wymaganiami ADR.OR.B.040(a)(1) – Zmiany.

(d) Zmiany dotyczące wyposażenia lotniska mającego krytyczne znaczenie dla bezpieczeństwa, zgodnie z wymaganiami ADR.OR.B.040(a)(1) – Zmiany.

(e) Zmiany, które znacznie wpływają na elementy systemu zarządzania operatora lotniska, zgodnie z ADR.OR.B.040(a)(2) – Zmiany.

(f) Zmiany poziomu ochrony służb ratowniczo-gaśniczych, zgodnie z wymaganiami ADR.OPS.B.010(a)(1)(2) – Służby ratowniczo-gaśnicze.

(g) Zmiany procedur operacji w ograniczonej widzialności, zgodnie z wymogami ADR.OPS.B.045(b) – Operacje w ograniczonej widzialności.

(h) Eksploatacja statków powietrznych o wyższej literze kodu, zgodnie z wymaganiami ADR.OPS.B.090(a) – Użytkowanie lotniska przez statki powietrzne o wyższej literze kodu.

Ponadto właściwy organ może wymagać uprzedniego zatwierdzenia zmian dotyczących jakichkolwiek przeszkód, rozbudowy i innych działań w obszarach monitorowanych przez operatora lotniska, zgodnie z ADR.OPS.B.075, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa i negatywnie wpłynąć na funkcjonowanie lotniska, zgodnie z wymaganiami ADR.AR.C.005(e).

#### GM1 ADR.OR.B.040(f) Zmiany

OCENA ZMIAN

(a) Ocena bezpieczeństwa dla zmiany

Ocena bezpieczeństwa dla zmiany powinna obejmować:

(1) identyfikację zakresu zmiany;

(2) identyfikację zagrożeń;

(3) określenie kryteriów bezpieczeństwa stosowanych do tej zmiany;

(4) analizę ryzyka w odniesieniu do szkodliwych skutków lub poprawy bezpieczeństwa związanego ze zmianą;

(5) ocenę ryzyka oraz, w razie potrzeby, łagodzenie ryzyka dla zmiany w celu spełnienia obowiązujących kryteriów bezpieczeństwa;

(6) weryfikację, że zmiana jest zgodna z zakresem, który był przedmiotem oceny bezpieczeństwa, oraz spełnia kryteria bezpieczeństwa, zanim zmiana zostanie wprowadzona do stosowania, oraz

(7) określenie wymogów w zakresie monitorowania, niezbędnych do zapewnienia, że lotnisko i jego funkcjonowanie będzie nadal spełniało kryteria bezpieczeństwa po wprowadzeniu zmiany do stosowania.

(b) Zakres oceny bezpieczeństwa

Zakres oceny bezpieczeństwa powinien zawierać następujące elementy i ich wzajemne relacje:

(1) lotnisko, jego eksploatację, zarządzanie i czynniki ludzkie ulegające zmianie;

(2) powiązania i wzajemne oddziaływanie pomiędzy elementami podlegającymi zmianie a resztą systemu;

(3) powiązania i wzajemne oddziaływanie między elementami podlegającymi zmianie a środowiskiem, w którym mają działać, oraz

(4) pełny cykl wprowadzania zmiany od momentu jej zdefiniowania do praktycznego stosowania.

(c) Kryteria bezpieczeństwa

Stosowane kryteria bezpieczeństwa powinny być określone zgodnie z procedurami zarządzania zmianą zawartymi w instrukcji operacyjnej lotniska.

Stosowane kryteria bezpieczeństwa powinny być, w zależności od dostępności danych, określone w odniesieniu do wyraźnych ilościowych dopuszczalnych poziomów ryzyka bezpieczeństwa, uznanych standardów i/lub kodeksów postępowania, skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa w ramach istniejącego systemu lub podobnego systemu.

#### GM2 ADR.OR.B.040(f) Zmiany

OCENA ZMIAN – LOKALNY ZESPÓŁ DO SPRAW BEZPIECZEŃSTWA DROGI STARTOWEJ

Odnośnie informacji na temat roli lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa drogi startowej przed wdrożeniem zmian, patrz także w GM2 ADR.OR.D.027.

#### GM3 ADR.OR.B.040(f) Zmiany

OCENA ZMIAN – BEZPIECZEŃSTWO DROGI STARTOWEJ

Szczególną uwagę należy zwrócić na zmiany, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo drogi startowej. Dotyczy to wprowadzenia lub zmiany procedur ograniczania lub zmniejszania hałasu.

#### GM1 ADR.OR.B.060 Deklaracja składana przez instytucję zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową

WZÓR FORMULARZA DEKLARACJI ZGODNOŚCI *―* INSTYTUCJA ZAPEWNIAJĄCA SŁUŻBĘ ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

|  |
| --- |
| **Deklaracja zgodności instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową**  Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr XXX/2013 ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. |
| **Instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową**:  Nazwa i adres instytucji: ………………………………………………………………………………………………………………………  Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego: …………………………………………….. |
| Data rozpoczęcia działalności: ………………………………………………………………………………………………………………. |
| Lotnisko(a), na którym(ch) zapewniana jest  służba zarządzania płytą postojową: …………………………............................................................ |
| Obowiązujące wymagania określone w Części ADR.OPS dotyczące zapewniania służby zarządzania płytą postojową są udokumentowane i znajdują odzwierciedlenie w instrukcji operacyjnej lotniska. |
| Załącznikiem do niniejszej deklaracji jest lista alternatywnych sposobów spełnienia wymagań z odniesieniami do AMC, które zastępują, zgodnie z ADR.OR.A.015 (c). |
| Służba ta zapewniana jest zgodnie z treścią stosownej instrukcji operacyjnej lotniska. |
| Personel instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową, ukończył niezbędne szkolenie wstępne i szkolenie okresowe w celu zapewnienia stałego poziomu kompetencji. |
| (Jeśli dotyczy) Operator wdrożył i wykazał zgodność z oficjalnie uznaną normą przemysłową.  Odniesienie do normy: ……………………………...............................................................................  Jednostka certyfikująca: …………………………….............................................................................  Data ostatniego audytu potwierdzającego zgodność: |
| Wszelkie zmiany dotyczące działalności, które mają wpływ na informacje przedstawione w tej deklaracji zostaną zgłoszone do właściwego organu. |
| Niniejszym potwierdzam, że informacje przedstawione w tej deklaracji są prawdziwe. |
| Data i podpis kierownika odpowiedzialnego: |

### AMC1 ADR.OR.B.065 Zakończenie użytkowania lotniska

ZAKOŃCZENIE UŻYTKOWANIA LOTNISKA

W przypadku planowanego zakończenia działalności lotniska, operator lotniska powinien zawiadomić na piśmie właściwy organ i instytucję zapewniającą służbę informacji lotniczej. Zgłoszenie powinno być dokonane z takim wyprzedzeniem czasowym, aby umożliwić terminową publikację zmian i powiadomienie o nich poprzez system regulacji i kontroli rozpowszechniania informacji lotniczych (AIRAC), zgodnie z odpowiednimi terminami.

Po zakończeniu działalności, operator lotniska powinien ustawić oznakowanie drogi startowej wyłączonej z użytkowania, a także podjąć inne środki, które właściwy organ uzna za właściwe.

## PODCZĘŚĆ C – DODATKOWE OBOWIĄZKI (ADR.OR.C)

### AMC1 ADR.OR.C.005(c) Obowiązki operatora lotniska

PUBLIKOWANIE INFORMACJI W ZBIORZE INFORMACJI LOTNICZYCH

Opis przypadków dotyczących przyznanych zwolnień, odstępstw, przypadków równoważnego poziomu bezpieczeństwa, warunków specjalnych, w tym ograniczeń dotyczących użytkowania lotniska, powinien być publikowany w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP), po uzgodnieniu z właściwym organem.

### AMC1 ADR.OR.C.020(b) Nieprawidłowości

INFORMACJE OGÓLNE

Plan działań naprawczych określony przez operatora lotniska powinien uwzględniać skutki danej niezgodności, a także jej przyczynę źródłową.

#### GM1 ADR.OR.C.020 Nieprawidłowości

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Działanie zapobiegawcze to działanie podejmowane w celu wyeliminowania przyczyny potencjalnej niezgodności lub innej niepożądanej sytuacji, która może zaistnieć.

(b) Działanie naprawcze to działanie podejmowane w celu wyeliminowania lub złagodzenia przyczyn(y) źródłowej i zapobieżenia powtórzeniu się wykrytej niezgodności lub innego niepożądanego stanu lub sytuacji. Prawidłowe ustalenie przyczyny źródłowej powstania niezgodności jest kluczowe dla określenia skutecznych działań naprawczych w celu zapobieżenia jej ponownemu wystąpieniu.

(c) Naprawa jest działaniem mającym na celu wyeliminowanie wykrytej niezgodności.

### AMC1 ADR.OR.C.030 Zgłaszanie zdarzeń

INFORMACJE OGÓLNE

Operator lotniska i instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową powinni ustanowić procedury służące do zgłaszania zdarzeń właściwemu organowi i innej wymaganej organizacji, które zawierają:

(a) opis obowiązujących wymogów dotyczących zgłaszania zdarzeń;

(b) opis mechanizmu zgłaszania zdarzeń, w tym formularze zgłoszeń, środki i terminy;

(c) personel odpowiedzialny za zgłaszanie zdarzeń, oraz

(d) opis mechanizmu i obowiązki personelu dotyczące identyfikacji przyczyn źródłowych i działań, które w zależności od przypadku, mogą być potrzebne do podjęcia, aby zapobiec podobnym zdarzeniom w przyszłości.

### AMC1 ADR.OR.C.040 Zapobieganie pożarom

Operator lotniska powinien opracować procedury i przypisać odpowiedzialność za kontrolę palenia papierosów oraz działań, które niosą ze sobą zagrożenie pożarowe.

Ponadto, procedury te powinny obejmować przyjęcie i stosowanie środków łagodzących dopuszczających niezbędne działania (np. obsługa techniczna, itp.), które mogą wiązać się z zagrożeniem pożarowym.

Takie dopuszczone działania mogą nie obejmować palenia papierosów w strefie ruchu naziemnego, innych obszarach operacyjnych lotniska, lub obszarach lotniska, na których jest składowane paliwo lub inne materiały łatwopalne.

#### GM1 ADR.OR.C.045 Spożywanie alkoholu, stosowanie substancji psychoaktywnych i leków

(a) Procedury, które operator lotniska powinien ustanowić w odniesieniu do poziomu spożycia alkoholu, substancji psychoaktywnych i leków są stosowane do wszystkich osób, o których mowa w punkcie (a) w ADR.OR.C.045. Procedury te dotyczą:

(1) personelu zaangażowanego w eksploatację, utrzymanie i obsługę techniczną lotniska oraz personelu służb ratowniczo-gaśniczych, niezależnie od jego relacji z operatorem lotniska (np. zatrudnionego bezpośrednio przez operatora lotniska lub przez organizacje będące podwykonawcą operatora lotniska);

(2) osób poruszających się bez eskorty w polu ruchu naziemnego lub innych strefach operacyjnych lotniska. Ta kategoria osób obejmuje:

(i) osoby zatrudnione bezpośrednio przez operatora lotniska, lub przez organizacje będące podwykonawcą operatora lotniska, które nie są zaangażowane w działania ratowniczo-gaśnicze, utrzymanie i obsługę techniczną lotniska (np. personel ochrony lotniska);

(ii) osoby zatrudnione przez inne organizacje (np. firmy obsługi naziemnej).

(b) Niezależnie od obowiązków organizacji, o których mowa w punkcie (a)(2)(ii) operator lotniska powinien zapewnić, że te organizacje ustanawiają odpowiednie procedury w celu zapewnienia zgodności z przepisami ADR.OR.C.045 i odpowiednimi wymogami ustanowionymi przez operatora lotniska.

Dalsze wskazówki na ten temat można znaleźć w „*Podręczniku zapobiegania problematycznemu użyciu substancji psychoaktywnych w lotniczym miejscu pracy*” ICAO (Doc 9654).

## PODCZĘŚĆ D – ZARZĄDZANIE (ADR.OR.D)

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1) System zarządzania

SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

System zarządzania bezpieczeństwem operatora lotniska powinien obejmować bezpieczeństwo poprzez ustanowienie struktury organizacyjnej do zarządzania bezpieczeństwem, proporcjonalnej i odpowiedniej do wielkości operatora lotniska, oraz charakteru i rodzaju wykonywanych operacji. Struktura organizacyjna powinna zawierać Komisję ds. Przeglądu Bezpieczeństwa oraz, w zależności od jej złożoności i struktury, Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w celu wsparcia pracy kierownika ds. bezpieczeństwa, zgodnie z punktem (a) i (b) poniżej:

(a) Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem

(1) Kierownik ds. bezpieczeństwa (patrz ADR.OR.D.015 i AMC1.ADR.OR.D.015(c)) powinien być odpowiedzialny za działanie Biura Zarządzania Bezpieczeństwem, które powinno być niezależne i neutralne w odniesieniu do procesów i podejmowanych decyzji w sprawie świadczenia usług przez kierowników liniowych jednostek operacyjnych.

(2) Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem powinno pełnić funkcję:

(i) zarządzania i nadzorowania systemu identyfikacji zagrożeń;

(ii) monitorowania skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa jednostek operacyjnych bezpośrednio zaangażowanych w operacje lotniskowe;

(iii) doradzania kierownictwu wyższego szczebla w sprawach zarządzania bezpieczeństwem; oraz

(iv) wsparcia kierowników liniowych w kwestiach zarządzania bezpieczeństwem.

(3) Operator zarządzający kilkoma lotniskami powinien albo utworzyć centralne Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem i odpowiednie wydziały/funkcje bezpieczeństwa na wszystkich lotniskach albo osobne Biura Zarządzania Bezpieczeństwem na każdym z lotnisk. Należy dokonać ustaleń organizacyjnych w celu zapewnienia ciągłego przepływu informacji i odpowiedniej koordynacji.

(b) Komisja ds. Przeglądu Bezpieczeństwa

(1) Komisja ds. Przeglądu Bezpieczeństwa powinna być komisją wysokiego szczebla rozpatrującą sprawy bezpieczeństwa strategicznego leżące w zakresie odpowiedzialności kierownika odpowiedzialnego.

(2) Komisja ds. Przeglądu Bezpieczeństwa powinna być kierowana przez kierownika odpowiedzialnego i składać się z szefów obszarów funkcjonalnych.

(3) Komisja ds. Przeglądu Bezpieczeństwa powinna monitorować:

(i) skuteczność działań w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do polityki i celów bezpieczeństwa;

(ii) czy wszelkie działania z zakresu bezpieczeństwa są podejmowane w odpowiednim czasie, oraz

(iii) skuteczność systemu zarządzania bezpieczeństwem w organizacji.

(4) Komisja ds. Przeglądu Bezpieczeństwa powinna zapewnić, że przeznaczone są odpowiednie środki na osiągnięcie ustalonej skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa.

(5) Kierownik ds. bezpieczeństwa lub jakakolwiek inna odpowiednia osoba może uczestniczyć, w stosownych przypadkach, w spotkaniach Komisji ds. Przeglądu Bezpieczeństwa. Może on/ona przekazywać kierownikowi odpowiedzialnemu wszystkie informacje, jeśli to konieczne, aby umożliwić podejmowanie decyzji w oparciu o dane dotyczące bezpieczeństwa.

(6) Operator lotniska zarządzający kilkoma lotniskami powinien albo ustanowić centralną Komisję ds. Przeglądu Bezpieczeństwa, lub oddzielne Komisje ds. Przeglądu Bezpieczeństwa na każdym z lotnisk lub dla każdej grupy lotnisk. W przypadku istnienia centralnej Komisji ds. Przeglądu Bezpieczeństwa lub grupowych Komisji ds. Przeglądu Bezpieczeństwa, operator lotniska powinien zapewnić, aby wszystkie lotniska były reprezentowane w Komisji ds. Przeglądu Bezpieczeństwa na odpowiednim poziomie zarządzania. Należy dokonać ustaleń w celu zapewnienia ciągłego przepływu informacji i odpowiedniej koordynacji.

W przypadku mniej złożonych organizacji/operacji lotniskowych, operator lotniska powinien wyznaczyć osobę, która pełni rolę kierownika ds. bezpieczeństwa i jest odpowiedzialna za koordynację systemu zarządzania bezpieczeństwem (patrz ADR.OR.D.015 i AMC1 ADR.OR.D.015(c)).

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(1) System zarządzania

KOMISJA DS. PRZEGLĄDU BEZPIECZEŃSTWA ― GRUPA REAGOWANIA W SPRAWACH BEZPIECZEŃSTWA

(a) Komisja ds. Przeglądu Bezpieczeństwa

W zależności od wielkości organizacji, rodzaju i złożoności prowadzonej działalności, obowiązki Komisji ds. Przeglądu Bezpieczeństwa mogą być zawarte w innych komisjach/komitetach wysokiego szczebla organizacji.

(b) Grupa reagowania w sprawach bezpieczeństwa

(1) Grupa reagowania w sprawach bezpieczeństwa może być utworzona, jako grupa stała, lub jako grupa powoływana ad hoc do pomocy lub działania w imieniu Komisji ds. Przeglądu Bezpieczeństwa.

(2) w zależności od zakresu zadań i wymaganej wiedzy specjalistycznej, może być utworzona więcej niż jedna Grupa reagowania w sprawach bezpieczeństwa.

(3) Grupa reagowania w sprawach bezpieczeństwa powinna składać się z menedżerów, kierowników i pracowników obszarów operacyjnych, powinna składać raporty do Komisji ds. Przeglądu Bezpieczeństwa i przyjmować od niej strategiczne kierunki działania.

(4) Grupa reagowania w sprawach bezpieczeństwa powinna:

(i) monitorować bezpieczeństwo operacyjne;

(ii) rozwiązywać zidentyfikowane ryzyka (zagrożenia);

(iii) dokonywać oceny wpływu na bezpieczeństwo służb operacyjnych;

(iv) zapewnić, że działania z zakresu bezpieczeństwa są realizowane w uzgodnionych terminach.

(5) Grupa reagowania w sprawach bezpieczeństwa powinna dokonywać przeglądu skuteczności wcześniejszych zaleceń bezpieczeństwa i działań promujących bezpieczeństwo.

#### GM2 ADR.OR.D.005(b)(1) System zarządzania

BIURO ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM ― KOMISJA DS. PRZEGLĄDU BEZPIECZEŃSTWA ― GRUPA REAGOWANIA W SPRAWACH BEZPIECZEŃSTWA

Dla Biura Zarządzania Bezpieczeństwa, Komisji ds. Przeglądu Bezpieczeństwa oraz Grupy reagowania w sprawach bezpieczeństwa mogą być używane różne nazwy.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) System zarządzania

POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

(a) Polityka bezpieczeństwa powinna:

(1) być aprobowana przez kierownika odpowiedzialnego;

(2) jasno określać bezpieczeństwo, jako najwyższy priorytet organizacyjny, stojący ponad naciskami handlowymi, operacyjnymi, środowiskowymi czy społecznymi;

(3) odzwierciedlać zobowiązania organizacji dotyczące bezpieczeństwa i jej proaktywnego i systematycznego zarządzania;

(4) być rozpowszechniana w całej organizacji z widocznym poparciem kierownika odpowiedzialnego;

(5) zawierać zasady zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem; oraz

(6) być okresowo przeglądana w celu zapewnienia, że jest nadal aktualna i odpowiednia dla organizacji.

(b) Polityka bezpieczeństwa powinna:

(1) zawierać zobowiązanie do:

(i) dążenia do najwyższych standardów bezpieczeństwa;

(ii) przestrzegania wszystkich obowiązujących wymogów prawnych, spełniania wszystkich obowiązujących norm oraz uwzględniania najlepszych praktyk;

(iii) zapewnienia odpowiednich środków;

(iv) wzmocnienia kwestii bezpieczeństwa, jako jednego z podstawowych obowiązków wszystkich menedżerów i pracowników;

(2) zawierać procedury zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem;

(3) w odniesieniu do zasady „*just culture*”, wyraźnie wskazywać, jakie rodzaje zachowań operacyjnych są niedopuszczalne i zawierać warunki, w których postępowania dyscyplinarne nie będą miały zastosowania, oraz

(4) być okresowo przeglądana w celu zapewnienia, że jest nadal aktualna i właściwa.

(c) Kierownictwo wyższego szczebla powinno:

(1) stale promować politykę bezpieczeństwa wśród wszystkich pracowników i wykazywać swoje zaangażowanie do jej realizacji;

(2) zapewniać niezbędne zasoby ludzkie i środki finansowe do jej wdrożenia; oraz

(3) ustanowić cele bezpieczeństwa i standardy skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(2) System zarządzania

POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

(a) Polityka bezpieczeństwa – Informacje ogólne

Polityka bezpieczeństwa stanowi środek, przy pomocy którego operator lotniska określa swoje intencje do utrzymania oraz, w miarę możliwości, poprawy poziomów bezpieczeństwa w całym zakresie prowadzonej działalności oraz ograniczenia do minimum swojego udziału w ryzyku wystąpienia wypadku statku powietrznego, na ile jest to możliwe.

Polityka bezpieczeństwa powinna określać, iż celem zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem oraz wewnętrznego ich badania jest poprawa bezpieczeństwa, a nie przypisywanie winy poszczególnym osobom.

(b) Polityka bezpieczeństwa – zasada „*just culture*”

Polityka bezpieczeństwa powinna aktywnie zachęcać do efektywnego zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem oraz zapewniać sprawiedliwą ochronę zgłaszających, poprzez określenie granicy między dopuszczalnymi działaniami (często niezamierzone błędy) i działaniami nie do przyjęcia (takimi jak niedbalstwo, lekkomyślność, naruszenia lub sabotaż). Kultura bezpieczeństwa lub tzw. zasada „*just culture*” nie może jednak wykluczać odpowiedzialności karnej za popełniony błąd (kryminalizacji błędu), która prawnie, etycznie i moralnie spoczywa w ramach suwerennych praw każdego państwa członkowskiego, pod warunkiem, że przestrzegane jest prawo Unii Europejskiej oraz postanowienia zawartych umów międzynarodowych. Postępowania sądowego i jego skutków w określonej formie, można się spodziewać w następstwie wypadku lub poważnego incydentu, zwłaszcza jeśli awaria skutkowała ofiarami śmiertelnymi lub uszkodzeniem mienia, nawet jeżeli nie stwierdzono niedbalstwa lub złego zamiaru. Potencjalny problem może zatem istnieć, jeśli dobrowolne zgłoszenia zagrożeń, które odnoszą się do ukrytych braków systemu lub jego działania, są traktowane w taki sam sposób, jak te, dotyczące postępowań w sprawie wypadków i poważnych incydentów. Intencją ochrony zgłoszeń dotyczących zagrożeń nie powinno być kwestionowanie zasadności postępowania sądowego, lub żądanie nadmiernego immunitetu. Niemniej jednak argumentacja prawna ma zazwyczaj pierwszeństwo przed każdym argumentem technicznym lub argumentem związanym z bezpieczeństwem.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3) System zarządzania

PROCES IDENTYFIKACJI ZAGROŻEŃ

(a) Identyfikacja zagrożeń powinna być oparta na kombinacji reaktywnych, proaktywnych i przewidywalnych metod zbierania danych z zakresu bezpieczeństwa. Reaktywne, proaktywne i przewidywalne schematy identyfikacji zagrożeń powinny stanowić oficjalny środek służący do zbierania, rejestrowania, analizowania i generowania informacji zwrotnej na temat zagrożeń i powiązanego ryzyka mającego wpływ na bezpieczeństwo.

(b) Wszystkie systemy zgłaszania zdarzeń, łącznie z poufnym systemem zgłaszania zdarzeń, powinny zawierać procesy związane z otrzymywaniem informacji zwrotnej.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(3) System zarządzania

IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ

(a) Identyfikacja zagrożeń – Informacje ogólne

(1) Identyfikacja zagrożeń może obejmować następujące czynniki i procesy:

(i) czynniki projektowe, w tym projektowanie wyposażenia i zadań;

(ii) procedury i praktyki operacyjne, w tym ich dokumentację i listy kontrolne oraz ich walidację w rzeczywistych warunkach pracy;

(iii) łączność, w tym środki, terminologia i język;

(iv) czynniki osobowe, takie jak polityka firmy w zakresie rekrutacji, szkoleń, wynagrodzenia i przydzielania środków;

(v) czynniki organizacyjne, takie jak zgodność celów produkcyjnych z celami bezpieczeństwa, przydzielania środków, naciski operacyjne i kultura korporacyjna w zakresie bezpieczeństwa;

(vi) czynniki środowiska pracy, takie jak hałas i wibracje otoczenia, temperatura, oświetlenie oraz dostępność sprzętu i odzieży ochronnej;

(vii) czynniki nadzoru nad wymaganiami prawnymi, w tym stosowanie i egzekwowanie przepisów, certyfikacja sprzętu, personelu i procedur oraz adekwatność nadzoru;

(viii) zabezpieczenia, w tym takie czynniki, jak dostarczanie odpowiednich systemów wykrywania i ostrzegania, tolerancji błędu urządzeń i odporności urządzeń na błędy i awarie; oraz

(ix) możliwości człowieka, ograniczonych do warunków medycznych i fizycznych ograniczeń.

(2) Do identyfikacji zagrożeń można korzystać ze źródeł wewnętrznych i zewnętrznych.

(i) Źródła wewnętrzne:

(A) systemy dobrowolnego zgłaszania zdarzeń;

(B) przeglądy bezpieczeństwa;

(C) audyty bezpieczeństwa;

(D) systemy monitorowania zwykłych operacji;

(E) analiza trendu;

(F) informacje zwrotne procesów szkolenia; oraz

(G) badanie incydentów i działania następcze podejmowane na podstawie ich wyników.

(ii) Źródła zewnętrzne:

(A) raporty z wypadków;

(B) krajowy system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń; oraz

(C) krajowy system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń.

(3) Metody wykorzystywane do identyfikacji zagrożeń zależą od środków i ograniczeń każdego konkretnego operatora lotniska oraz od wielkości i złożoności operacji. Tym niemniej identyfikacja zagrożeń, niezależnie od stopnia wdrożenia, złożoności i wielkości, jest częścią dokumentacji bezpieczeństwa operatora lotniska. W warunkach dojrzałych praktyk w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, identyfikacja zagrożenia jest ciągłym, codziennym działaniem. Jest ona integralną częścią procesów operatora lotniska. Istnieją trzy szczególne warunki, w których należy przywiązywać szczególną uwagę do identyfikacji zagrożeń. Te trzy warunki powinny prowadzić do bardziej dogłębnych i daleko idących działań w zakresie identyfikacji zagrożeń i obejmują one:

(i) każdy przypadek, w którym operator lotniska doświadcza niewyjaśnionego wzrostu zdarzeń związanych z bezpieczeństwem lub wykroczeń prawa;

(ii) każdy przypadek przewidywanej istotnej zmiany operacyjnej, w tym zmiany kluczowego personelu lub innych ważnych urządzeń lub systemów, oraz

(iii) okresów przed oraz w trakcie istotnych zmian organizacyjnych, w tym szybkiego wzrostu regresu, korporacyjnych fuzji, przejęcia lub redukcji.

(4) Do identyfikacji zagrożeń mogą być stosowane następujące narzędzia i techniki:

(i) „Burza mózgów”, która choć nieusystematyzowana, to jednak ułatwia i korzystnie wpływa na dyskusję grupy ekspertów;

(ii) Badanie zagrożeń i zdolności działania (HAZOP[[13]](#footnote-13)) jest systematycznym i zorganizowanym podejściem stosującym parametry i wskazówki słowne określające odchylenie. Technika ta polega na bardzo szczegółowym opisie systemu, który jest przedmiotem badania i zwykle polega na podzieleniu systemu na dobrze zdefiniowane podsystemy oraz przepływy funkcjonalne lub procesowe pomiędzy podsystemami. Każdy element tego systemu jest następnie przedmiotem dyskusji w ramach interdyscyplinarnej grupy ekspertów, pod kątem różnych kombinacji wskazówek słownych i odchyleń;

(iii) Listy kontrolne są wykazami znanych zagrożeń lub czynników zagrożenia, które są wynikiem dotychczasowych doświadczeń. Doświadczeniami z przeszłości mogą być wcześniejsze oceny ryzyka lub podobnych systemów lub operacji, lub doświadczenia z rzeczywistych zdarzeń, które miały miejsce w przeszłości. Technika ta polega na systematycznym stosowaniu odpowiedniej listy kontrolnej i rozpatrywania każdej pozycji na liście kontrolnej pod kątem jej ewentualnego zastosowania do danego systemu. Listy kontrolne powinny być zawsze zatwierdzone do stosowania przed ich użyciem;

(iv) Tryby awaryjne i analiza skutków (FMEA[[14]](#footnote-14)) będąca techniką „dołem do góry”, służącą do rozpatrywania sposobów, w których podstawowe składniki systemu mogą nie wykonywać swoich założeń projektowych. Technika ta opiera się na szczegółowym opisie systemu i rozważa, w jaki sposób każdy z elementów składowych systemu może nie spełniać jego założeń projektowych, oraz jakie konsekwencje może to spowodować dla całego systemu. Dla każdej składowej systemu FMEA należy rozważyć:

(A) wszystkie potencjalne sposoby, gdzie element składowy może zawieść;

(B) skutki, jakie każda z tych awarii mogłaby mieć dla działania systemu;

(C) możliwe przyczyny różnych trybów awaryjnych; oraz

(D) w jaki sposób błędy te mogą być w systemie lub jego otoczeniu zmniejszone.

Poziom systemu, na którym stosowana jest analiza może się różnić i jest określany przez poziom szczegółowości opisu systemu, który został w analizie wykorzystany. W zależności od charakteru i stopnia złożoności systemu, analiza może być przeprowadzona przez pojedynczego eksperta z zakresu systemu, lub przez zespół ekspertów z zakresu systemu działających w sesjach grupowych.

(v) metoda „co będzie, jeśli” (SWIFT[[15]](#footnote-15)) jest prostą i skuteczną alternatywą metody HAZOP i wymaga interdyscyplinarnego zespołu ekspertów. Jest ona wspierana działalnością grupy burzy mózgów, lecz jest zwykle prowadzona na wyższym poziomie opisu systemu, posiadając mniej elementów podrzędnych, niż w przypadku HAZOP i zmniejszony zestaw podpowiedzi.

(5) Zidentyfikowane zagrożenia powinny być rejestrowane w dzienniku zagrożeń (rejestrze zagrożeń). Charakter i format takiego dziennika może się różnić, od prostej listy zagrożeń do bardziej wyrafinowanej relacyjnej bazy danych łączącej zagrożenia z czynnikami ograniczającymi, obowiązkami i działaniami. Poniższe informacje mogą być zawarte w dzienniku zagrożeń:

(i) niepowtarzalny numer odniesienia do każdego zagrożenia;

(ii) opis zagrożenia;

(iii) wskazanie potencjalnych przyczyn zagrożenia;

(iv) jakościowa ocena możliwych rezultatów i ciężaru skutków wynikających z zagrożenia;

(v) jakościowa ocena ryzyka związanego z ewentualnymi skutkami zagrożenia;

(vi) opis istniejących mechanizmów kontroli ryzyka dla zagrożenia. Opis dodatkowych czynności, które są wymagane dla zmniejszenia zagrożeń bezpieczeństwa, jak również docelowa data zakończenia; oraz

(vii) wskazanie obowiązków w odniesieniu do zarządzania kontrolą ryzyka.

(6) Ponadto, następujące informacje mogą zostać zawarte w dzienniku zagrożeń:

(i) ilościowa ocena ryzyka związanego z ewentualnymi skutkami zagrożenia;

(ii) zapis rzeczywistych zdarzeń lub wydarzeń związanych z zagrożeniem, lub jego przyczyn;

(iii) oświadczenie tolerancji ryzyka;

(iv) oświadczenie o formalnych wymaganiach monitorowania systemu;

(v) wskazanie, w jaki sposób zagrożenie zidentyfikowano;

(vi) właściciel zagrożenia;

(vii) założenia; oraz

(viii) zainteresowane osoby trzecie.

(b) Identyfikacja zagrożeń – Wskaźniki

(1) Wskaźniki reaktywne (wynikowe):

Wskaźniki, które mierzą zdarzenia, które już miały miejsce i wpłynęły na poziom bezpieczeństwa.

Jako, że wskaźniki reaktywne odzwierciedlają jedynie awarie systemu, to ich stosowanie może prowadzić tylko do określania reaktywnej odpowiedzi. Chociaż mierzą one awarie w celu kontroli zagrożeń, to zwykle nie ujawniają, dlaczego system doznał awarii, lub czy są jakieś ukryte zagrożenia.

(2) Wskaźniki proaktywne (wyprzedzające):

Wskaźniki, które mierzą wejścia do systemu bezpieczeństwa (w ramach organizacji, sektora lub w przekroju całego systemu lotniczego) w celu zarządzania i poprawy skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa.

Wskaźniki proaktywne wskazują wprowadzane, opracowywane i dostosowywane dobre praktyki w zakresie bezpieczeństwa, które poprzez ich włączenie, dążą do ustanowienia proaktywnego środowiska bezpieczeństwa, które jest źródłem ciągłego doskonalenia. Zapewniają one przydatne informacje, gdy poziom wypadków i incydentów jest zbyt niski do identyfikacji ukrytych i potencjalnych zagrożeń oraz zapewniają wynikające z tego możliwości doskonalenia.

Zawsze powinien istnieć związek pomiędzy wskaźnikiem proaktywnym i efektem niepożądanym (lub wskaźnikami reaktywnymi), monitorowanie których pełni funkcję ostrzegającą.

(3) Wskaźniki predykcyjne (zwiastuny wydarzeń):

Wskaźniki te mogą być traktowane, jako takie, które nie przejawiają się w razie wypadków lub poważnych zdarzeń. Wskazują one mniej poważne awarie systemu lub „sytuacje niebezpieczne”, które w połączeniu z innymi zdarzeniami mogą doprowadzić do wypadku lub poważnego incydentu.

W dużej organizacji, dojrzały system zarządzania bezpieczeństwem powinien obejmować wszystkie powyższe środki. Jednakże, wysiłek zarządzania ryzykiem powinien być ukierunkowany na wskaźniki wyprzedzające i zwiastuny wydarzeń.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) System zarządzania

OCENA I ŁAGODZENIE RYZYKA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

(a) Powinien zostać opracowany i utrzymany formalny proces oceny bezpieczeństwa i łagodzenia ryzyka w celu zapewnienia analizy (w zakresie prawdopodobieństwa i dotkliwości zdarzeń), oceny (w zakresie możliwości tolerowania) oraz kontrolowania (w zakresie łagodzenia) ryzyka.

(b) Poziom kadry kierowniczej posiadającej uprawnienia do podejmowania decyzji odnośnie możliwości tolerowania ryzyka w zakresie bezpieczeństwa, zgodnie z punktem (a) powyżej, powinien być określony w instrukcji operacyjnej lotniska.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(4) System zarządzania

OCENA I ŁAGODZENIE RYZYKA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Ocena bezpieczeństwa (ryzyka) jest analizą ryzyka konsekwencji zagrożeń dla bezpieczeństwa, które zostały określone. Analiza ryzyka w zakresie bezpieczeństwa rozkłada ryzyko na dwa składniki – prawdopodobieństwo wystąpienia szkodliwego zdarzenia lub warunku i dotkliwości zdarzenia lub warunku, jakie powinno wystąpić. Podejmowanie decyzji i akceptacji ryzyka w zakresie bezpieczeństwa powinny być określone przez matrycę tolerancji ryzyka. Definicja i ostateczna konstrukcja matrycy powinna być pozostawiona do opracowania operatorowi lotniska, być udokumentowana w instrukcji operacyjnej lotniska i podlegać zatwierdzeniu przez właściwy organ.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) System zarządzania

MONITOROWANIE I POMIAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

(a) Monitorowanie i pomiar skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa powinno stanowić proces, przy pomocy którego dokonywana jest weryfikacja skuteczności działań operatora lotniska w zakresie bezpieczeństwa w porównaniu z przyjętą polityką i celami bezpieczeństwa, określonym ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa i środkami łagodzenia ryzyka.

(b) Proces ten powinien obejmować ustanowienie wskaźników skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa i celów skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa oraz pomiaru skuteczności działań operatora lotniska w zakresie bezpieczeństwa w odniesieniu do tych wskaźników i celów.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(5) System zarządzania

MONITOROWANIE I POMIAR SKUTECZNOŚCI DZIAŁAŃ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

(a) Proces monitorowania i pomiaru skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa powinien obejmować:

(1) zgłaszanie spraw związanych z bezpieczeństwem, z uwzględnieniem również statusu zgodności z obowiązującymi przepisami;

(2) studium bezpieczeństwa, które w praktyce oznacza obszerne analizy obejmujące szeroko rozumiane względy bezpieczeństwa;

(3) przeglądy bezpieczeństwa, w tym przeglądy trendów przeprowadzane podczas wprowadzania lub rozmieszczania nowych technologii, zmiany lub wdrażania procedur, w przypadku zmian strukturalnych prowadzonej działalności, lub w celu badania wzrostu liczby incydentów lub zgłoszeń spraw związanych z bezpieczeństwem;

(4) audyty bezpieczeństwa skupiające się na integralności systemu zarządzania operatora lotniska oraz okresowej ocenie stanu kontroli ryzyka w zakresie bezpieczeństwa;

(5) badania bezpieczeństwa, badające poszczególne elementy lub procedury określonego działania, np. obszary problemowe lub „wąskie gardła” codziennych operacji, postrzeganie i opinie personelu operacyjnego oraz obszary budzące wątpliwości, lub w których występują kwestie sporne.;

(6) wewnętrzne badanie zdarzeń i spraw związanych z bezpieczeństwem, którego zakres powinien rozciągać się do zdarzeń podlegających obowiązkowemu zgłaszaniu do właściwego organu;

(b) Mogą być rozważane następujące ogólne aspekty/obszary:

(1) odpowiedzialność za zarządzanie działaniami operacyjnymi i ich ostateczną realizację;

(2) uprawnienia do kierowania, kontroli lub zmiany procedur, jak również do podejmowania kluczowych decyzji, takich jak decyzje w sprawach akceptacji ryzyka bezpieczeństwa;

(3) procedury w zakresie działań operacyjnych;

(4) kontrole, w tym sprzętu komputerowego, oprogramowania, specjalnych procedur lub kroków proceduralnych i praktyk nadzorczych mających na celu utrzymanie działań operacyjnych w określonym kierunku;

(5) wzajemne powiązania, w tym linie podziału władzy pomiędzy departamentami, linie komunikacji między pracownikami, spójność procedur i wyraźne rozgraniczenie odpowiedzialności między organizacjami, jednostkami organizacyjnymi i pracownikami;

(6) środki do zapewnienia informacji zwrotnych o procesie dla odpowiedzialnych osób, o tym, że wymagane działania są podejmowane, wymagane produkty wyjściowe są wytwarzane, oraz oczekiwane rezultaty są osiągane.

(6) środki procesowe, umożliwiające dostarczenie stronom odpowiedzialnym, informacji zwrotnej, o tym, że wymagane działania zostały podjęte, wymagane rezultaty działań są w trakcie realizacji, oraz że oczekiwane rezultaty tych działań zostały osiągane.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6) System zarządzania

ZARZĄDZANIE ZMIANĄ

Operator lotniska powinien zarządzać ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa związanego ze zmianą. Zarządzanie zmianą powinno być procesem udokumentowanym w celu identyfikacji zewnętrznej i wewnętrznej zmiany mogącej mieć niekorzystny wpływ na bezpieczeństwo.

Zarządzanie zmianą powinno wykorzystywać istniejące procesy identyfikacji zagrożeń operatora lotniska oraz procesy oceny bezpieczeństwa (ryzyka) i łagodzenia ryzyka.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(6) System zarządzania

ZARZĄDZANIE ZMIANĄ

(a) Zmiana może wprowadzić nowe zagrożenia, wpływać na zasadność i/lub skuteczność istniejących strategii łagodzenia ryzyka bezpieczeństwa. Zmiany mogą zachodzić na zewnątrz lub wewnątrz organizacji.

(b) Formalny proces zarządzania zmianą powinien brać pod uwagę następujące kwestie:

(1) krytyczność systemów i działań;

(2) stabilność systemów i środowisk operacyjnych; oraz

(3) wyniki uzyskane w przeszłości.

(c) Opis systemu jest jedną z podstawowych czynności wstępnych w planowaniu systemu zarządzania bezpieczeństwem, w celu ustalenia analizy zagrożeń bazowych dla systemu bazowego.

Jako część formalnego procesu zarządzania zmianą, opis systemu i analiza zagrożeń bazowych powinny być poddawane okresowemu przeglądowi, nawet jeśli okoliczności zmiany nie występują, w celu określenia ich ciągłej ważności.

Po dokonaniu zmian w systemie, operator lotniska powinien okresowo sprawdzać swój system i swoje rzeczywiste środowisko operacyjne, w celu upewnienia się, że nadal jest w pełni świadomy okoliczności, w których ma miejsce zapewnianie służb.

W odniesieniu do zarządzania bezpieczeństwem i do oceny bezpieczeństwa (ryzyka) związanego ze zmianami, patrz także ADR.OR.B.040 i GM1 ADR.OR.B.040(f).

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7) System zarządzania

CIĄGŁE DOSKONALENIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

Operator lotniska powinien stale dążyć do poprawy skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa. Operator lotniska powinien w tym celu rozwijać i utrzymywać odpowiedni proces formalny. Ciągła poprawa powinna być osiągnięta poprzez:

(a) proaktywną i reaktywną ocenę infrastruktury, sprzętu, dokumentacji i procedur;

(b) proaktywną ocenę możliwości poszczególnych osób, w celu weryfikacji wypełnienia przez te osoby obowiązków z zakresu bezpieczeństwa; oraz

(c) dokonywanie reaktywnych ocen w celu sprawdzenia skuteczności systemu kontroli i ograniczania ryzyka związanego z bezpieczeństwem.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(7) System zarządzania

CIĄGŁE DOSKONALENIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

Ciągłe doskonalenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, jako część zapewnienia bezpieczeństwa, uzyskuje się poprzez stosowanie:

(a) ocen wewnętrznych;

(b) niezależnych audytów (wewnętrznych i zewnętrznych);

(c) ścisłej kontroli dokumentów; oraz

(d) ciągłego monitorowania działań związanych z kontrolą bezpieczeństwa i działań łagodzących.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8) System zarządzania

SZKOLENIE W ZAKRESIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(a) Operator lotniska powinien ustanowić program szkolenia w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem dla personelu wszystkich operacji lotniskowych, służb ratowniczo-gaśniczych i personelu obsługi technicznej włącznie z całą kadrą zarządzającą lotniskiem (np. osoby nadzorujące, zarządzające, kadra kierownicza wyższego szczebla oraz kierownik odpowiedzialny), niezależnie od ich miejsca w hierarchii organizacji operatora lotniska.

(b) Zakres oraz poziom szczegółowości szkolenia w zakresie bezpieczeństwa powinny być proporcjonalne i odpowiednie do zakresu odpowiedzialności i udziału osoby w systemie zarządzania bezpieczeństwem.

(c) Program szkolenia w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem powinien być opracowany zgodnie z AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) oraz AMC1 ADR.OPS.B.010(b);(c) i być włączony do program szkolenia, który jest tam przewidziany.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(8) System zarządzania

WYMAGANIA DOTYCZĄCE SZKOLENIA PERSONELU W ZAKRESIE SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(a) Personel służby operacyjnych, służb ratowniczo-gaśniczych i obsługi technicznej

(1) Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa powinno dotyczyć zadań z zakresu bezpieczeństwa, w tym przestrzegania wszystkich procedur operacyjnych i bezpieczeństwa oraz rozpoznawania i zgłaszania zagrożeń;

(2) Cele szkolenia powinny obejmować politykę bezpieczeństwa organizacji oraz podstawy i przegląd systemu zarządzania bezpieczeństwem;

(3) Treść szkolenia powinna zawierać:

(i) definicje zagrożeń;

(ii) konsekwencje i ryzyka;

(iii) proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, w tym zadania i obowiązki; oraz

(iv) zgłaszanie spraw związanych z bezpieczeństwem i system(y) zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwa istniejące w organizacji.

(b) Kierownicy i osoby nadzorujące

(1) Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa powinno dotyczyć zadań z zakresu bezpieczeństwa, w tym promowania SMS i angażowania pracowników operacyjnych w powiadamianie o zagrożeniach;

(2) Oprócz celów szkoleniowych ustalonych dla pracowników operacyjnych, cele szkolenia dla osób zarządzających i nadzorujących powinny zawierać szczegółową wiedzę na temat procesu bezpieczeństwa, identyfikacji zagrożeń, zarządzania i ograniczania ryzyka w zakresie bezpieczeństwa oraz zarządzania zmianą;

(3) Oprócz treści określonych dla personelu operacyjnego, treść szkolenia dla osób nadzorujących i kierowników powinna obejmować analizę danych z zakresu bezpieczeństwa.

(c) Kadra kierownicza wyższego szczebla

(1) Szkolenie z zakresu bezpieczeństwa powinno obejmować obowiązki dotyczące bezpieczeństwa, w tym zgodne z wymaganiami krajowymi i Unii Europejskiej oraz wymaganiami bezpieczeństwa własnej organizacji, przydzielanie środków, zapewnienie efektywnej komunikacji między departamentami w zakresie bezpieczeństwa, oraz aktywną promocję systemu zarządzania bezpieczeństwem;

(2) Poza celami szkolenia dla dwóch poprzednich grup pracowniczych, szkolenia w zakresie bezpieczeństwa powinny obejmować zapewnienie bezpieczeństwa i propagowanie bezpieczeństwa, funkcje bezpieczeństwa i obowiązki oraz ustalenia odnośnie dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa.

(d) Kierownik odpowiedzialny

Szkolenie powinno zapewnić kierownikowi odpowiedzialnemu, ogólną wiedzę o systemie zarządzania bezpieczeństwem w organizacji, w tym o zadaniach i obowiązkach związanych z systemu zarządzania bezpieczeństwem, polityce i celach bezpieczeństwa, zarządzaniu ryzykiem z zakresu bezpieczeństwa i zapewnieniu bezpieczeństwa.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9) System zarządzania

KOMUNIKACJA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

(a) Operator lotniska powinien komunikować cele i procedury systemu zarządzania bezpieczeństwem całemu personelowi operacyjnemu, a system zarządzania bezpieczeństwem i jego stosowanie powinny być widoczne we wszystkich aspektach działalności.

(b) Komunikacja powinna przepływać pomiędzy kierownikiem ds. bezpieczeństwa a personelem operacyjnym w całej organizacji. Kierownik ds. bezpieczeństwa powinien informować o skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem w organizacji za pomocą odpowiednich środków. Kierownik ds. bezpieczeństwa powinien również zapewnić, że wnioski wyciągnięte z badań, wydarzeń związanych z bezpieczeństwem, lub z innych doświadczeń związanych z bezpieczeństwem, zarówno wewnętrznych, jak i od innych organizacji, są szeroko rozpowszechniane.

(c) Komunikacja w zakresie bezpieczeństwa powinna mieć na celu:

(1) zapewnienie, aby wszyscy pracownicy mieli pełną świadomość działania systemu zarządzania bezpieczeństwem;

(2) przekazywanie informacji mających decydujące znaczenie dla bezpieczeństwa;

(3) wyjaśnianie, dlaczego konkretne działania są podejmowane; oraz

(4) wyjaśnianie, dlaczego procedury w zakresie bezpieczeństwa zostały wprowadzone lub zmienione.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(9) System zarządzania

KOMUNIKACJA W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

(a) Operator lotniska może korzystać z następujących narzędzi do komunikowania informacji z zakresu bezpieczeństwa:

(1) podręcznik systemu zarządzania bezpieczeństwem;

(2) procesy i procedury z zakresu bezpieczeństwa;

(3) biuletyny i ogłoszenia z zakresu bezpieczeństwa; oraz

(4) strony internetowe lub wiadomości e-mail;

(b) Regularne spotkania z personelem, na których omawiane są informacje, działania i procedury mogą być stosowane do komunikowania spraw związanych z bezpieczeństwem.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10) System zarządzania

KOORDYNACJA PLANU DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA NA LOTNISKU

Koordynacja planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku, opracowanego zgodnie z wymaganiami zawartymi w Części ADR.OPS, z systemem zarządzania bezpieczeństwem powinna zapewnić ciągłe doskonalenie systemów i procedur zawartych w tym planie.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(10) System zarządzania

KOORDYNACJA PLANU DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA NA LOTNISKU

Ciągłe doskonalenie systemów i procedur zawartych w planie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku może być osiągane, między innymi, poprzez:

(a) prowadzenie przeglądu odpowiednich części planu działania w sytuacjach zagrożenia po ich pełnym lub częściowym przećwiczeniu;

(b) omówienie i analizę działań w sytuacjach zagrożenia po wystąpieniu sytuacji kryzysowej; oraz

(c) opracowanie nowych procedur i systemów alarmowych w ramach planu działania w sytuacjach zagrożenia, gdy nowe zagrożenia zostaną zidentyfikowane przez system zarządzania bezpieczeństwem,

aby zapewnić, między innymi, koordynację z planami działania w sytuacjach zagrożenia innych organizacji, współdziałających z lotniskiem.

### AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) System zarządzania

MONITOROWANIE SPEŁNIENIA WYMAGAŃ

(a) Monitorowanie spełnienia wymagań

(1) Wdrożenie i stosowanie procesu monitorowania spełnienia wymagań powinno umożliwić operatorowi lotniska monitorowanie zgodności z odpowiednimi wymaganiami niniejszej Części, Części ADR.OPS, a także wszelkich innych obowiązujących wymagań prawnych lub wymagań określonych przez operatora lotniska.

Operator lotniska powinien określić podstawową strukturę monitorowania spełnienia wymagań mającą zastosowanie do prowadzonej działalności.

Monitorowanie spełnienia wymagań powinno być odpowiednio wdrożone, utrzymywane i poddawane ciągłemu przeglądowi oraz, w razie potrzeby, ulepszane.

Monitorowanie spełnienia wymagań powinno być zorganizowane w zależności od wielkości organizacji i złożoności działań, które mają być monitorowane, w tym tych, które zostały zlecone.

Monitorowanie spełnienia wymagań powinno obejmować system informacji zwrotnych dotyczących niezgodności, zgłaszanych do kierownika odpowiedzialnego, aby w razie potrzeby zapewnić, skuteczne wdrożenie działań naprawczych.

(2) Operator lotniska powinien monitorować zgodność z procedurami, które opracował, w celu zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych działań. W ten sposób operator lotniska powinien przynajmniej, tam gdzie to stosowne, monitorować zgodność z:

(i) uprawnieniami operatora lotniska;

(ii) instrukcjami, dziennikami i dokumentacją;

(iii) standardami szkolenia;

(iv) wymaganymi środkami; oraz

(v) podręcznikami i procedurami systemu zarządzania.

(b) Struktura organizacyjna

(1) Za monitorowanie spełnienia wymagań powinna być odpowiedzialna osoba.

Kierownik odpowiedzialny, w odniesieniu do jego/jej bezpośredniej odpowiedzialności za bezpieczeństwo, powinien zapewnić, zgodnie z ADR.D.015(a), że do monitorowania spełnienia wymagań przydzielane są wystarczające środki. W przypadku, gdy osoba odpowiedzialna za monitorowanie spełnienia wymagań działa również, jako kierownik ds. bezpieczeństwa, to kierownik odpowiedzialny powinien zapewnić, że wystarczające środki są przydzielane dla obu tych funkcji, biorąc pod uwagę wielkość operatora lotniska, a także charakter i złożoność jego działalności.

(2) Niezależność monitorowania spełnienia wymagań powinna być ustalona przez zapewnienie, że audyty i inspekcje są przeprowadzane przez personel, który nie odpowiada za podlegającą kontroli działalność, procedury, itp.

(3) Personel zaangażowany w monitorowanie spełnienia wymagań powinien mieć dostęp do każdej części organizacji lotniska oraz każdej organizacji będącej podwykonawcą, jeśli jest to wymagane.

(c) Dokumentacja dotycząca monitorowanie spełniania wymagań

(1) Przedmiotowa dokumentacja powinna obejmować odpowiednią część(i) dokumentacji systemu zarządzania operatora lotniska.

(2) Ponadto, przedmiotowa dokumentacja powinna również zawierać:

(i) terminologię;

(ii) określone standardy działania;

(iii) opis organizacji operatora lotniska;

(iv) podział obowiązków i odpowiedzialności;

(v) procedury zapewniające zgodność z przepisami;

(vi) program monitorowania zgodności, odzwierciedlający:

(A) harmonogram realizacji programu monitorowania spełnienia wymagań;

(B) procedury prowadzenia audytu;

(C) procedury raportowania;

(D) procedury działań następczych (pokontrolnych) i naprawczych; oraz

(E) system dokumentowania;

(vii) minimum programowe do szkolenia, o którym mowa w punkcie (d)(2); oraz

(viii) kontrolę dokumentów.

(d) Szkolenie

(1) Prawidłowe i dokładne szkolenie jest niezbędne do optymalizacji spełniania wymagań przez każdego operatora lotniska. W celu osiągnięcia istotnych efektów takiego szkolenia, operator powinien zapewnić, że cały personel rozumie cele określone w dokumentacji systemu zarządzania operatora.

(2) Osoby odpowiedzialne za zarządzanie monitorowaniem spełnienia wymagań powinny zostać przeszkolone w zakresie tego zadania. Takie szkolenie powinno obejmować wymagania dotyczące monitorowania spełniania wymagań, instrukcje i procedury związane z tym zadaniem, techniki audytowania, raportowanie i dokumentowania.

(3) Należy zapewnić odpowiednią ilość czasu na szkolenie personelu zaangażowanego w zarządzanie spełnianiem wymagań i prowadzenie spotkań informacyjnych z pozostałym personelem.

(4) Przydział czasu i środków powinien opierać się na wielkości i złożoności działalności, której to dotyczy.

(e) Monitorowanie spełnienia wymagań - planowanie audytu

(1) Powinien być zostać opracowany harmonogram audytów do przeprowadzenia w określonym przedziale kalendarzowym i okresowy cykl przeglądu dla każdego obszaru. Samo monitorowanie spełnienia wymagań powinno być poddane audytowi zgodnie z określonym harmonogramem kontroli. Harmonogram powinien umożliwiać przeprowadzenie nieplanowanych audytów, gdy zidentyfikowane są niepożądane tendencje. W celu sprawdzenia czy działania naprawcze zostały przeprowadzone, czy były one skuteczne, i czy zostały zakończone zgodnie z zasadami i procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej lotniska, powinny być zaplanowane audyty pokontrolne (następcze).

(2) Lotnisko, kluczowe procesy jego systemu zarządzania, procedury oraz funkcjonowanie lotniska powinno być audytowane w ciągu pierwszych 12 miesięcy od daty wydania certyfikatu.

(3) Po tym, operator lotniska powinien rozważyć wyniki swojej oceny bezpieczeństwa (ryzyka) i swoich ostatnich działań monitorujących spełnienie wymagań w celu dostosowania okresu kalendarzowego, w którym powinien być przeprowadzony audyt lub seria audytów tak, aby objąć całe lotnisko, kluczowe procesy jego systemu zarządzania, procedury oraz funkcjonowanie lotniska, w sposób oraz w odstępach czasu określonych w instrukcji operacyjnej lotniska. Ten okres kalendarzowy powinien być zgodny z cyklem planowania nadzoru właściwego organu i może być, w porozumieniu z właściwym organem, zwiększony do 36 miesięcy pod warunkiem, że operator lotniska nie ma żadnych nieprawidłowości poziomu 1, oraz posiada dobre wyniki w terminowym usuwaniu nieprawidłowości.

### AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11) System zarządzania

ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA MONITOROWANIE SPEŁNIENIA WYMAGAŃ

(a) Odpowiedzialność za monitorowanie spełnienia wymagań:

(1) powinna być w gestii osoby, która ma bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego i jest przed nim odpowiedzialna;

(2) nie powinna być w gestii jednej z osób, o których mowa w ADR.OR.D.015(b) lub ADR.OR.D.015(c), z tym, że w mniej złożonych organizacjach/operacjach lotniskowych, może to być również kierownik odpowiedzialny lub osoba, o której mowa w ADR.OR.D.015(c).

(b) Osoby, którym przydzielono odpowiedzialność za monitorowanie spełnienia wymagań powinny posiadać:

(1) odpowiednie doświadczenie i wiedzę z zakresu operacji lotniskowych lub utrzymania i obsługi technicznej lotniska, lub podobnego obszaru;

(2) odpowiednią wiedzę i doświadczenie w zakresie zarządzania bezpieczeństwem i zapewnienia jakości;

(3) znajomość instrukcji operacyjnej lotniska; oraz

(4) wszechstronną wiedzę na temat obowiązujących wymagań w obszarze lotnisk.

#### GM1 ADR.OR.D.005(b)(11) System zarządzania

MONITOROWANIE SPEŁNIENIA WYMAGAŃ – INFORMACJE OGÓLNE

(a) Struktura organizacyjna monitorowania spełnienia wymagań powinna odzwierciedlać wielkość operatora lotniska, a także charakter i złożoność jego działalności. Osoba odpowiedzialna za monitorowanie spełnienia wymagań może przeprowadzić wszystkie audyty i inspekcje samodzielnie, lub wyznaczyć jednego albo więcej audytorów posiadających kompetencje w tym zakresie, jak określono w punkcie (b) AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11), spośród personelu operatora lotniska, lub spoza lotniska.

(b) Niezależnie od wybranej opcji, należy zapewnić, aby niezależność funkcji audytu nie została naruszona, w szczególności w przypadkach, gdy ci, którzy wykonują audyt lub inspekcję są również odpowiedzialni za pełnienie innych funkcji na rzecz operatora lotniska.

(c) W przypadku wykorzystywania zewnętrznego personelu do prowadzenia audytów lub inspekcji z zakresu spełnienia wymagań:

(1) wszelkie takie audyty lub inspekcje są przeprowadzane pod nadzorem osoby odpowiedzialnej za monitorowanie spełnienia wymagań; oraz

(2) operator lotniska pozostaje odpowiedzialny za zapewnienie, że personel zewnętrzny posiada odpowiednią wiedzę, umiejętności i doświadczenie właściwe do działań podlegających audytowi lub inspekcji, w tym wiedzę i doświadczenie w monitorowaniu spełnienia wymagań.

(d) Operator lotniska ponosi ostateczną odpowiedzialność za skuteczność monitorowania spełnienia wymagań, w szczególności za skuteczne wdrożenie wszystkich działań naprawczych i realizację działań następczych (pokontrolnych).

### AMC1 ADR.OR.D.005(c) System zarządzania

DOKUMENTACJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA OPERATORA LOTNISKA

Operator lotniska powinien zapewnić, że udokumentowane kluczowe procesy systemu zarządzania obejmują proces uświadamiania personelu w zakresie ich obowiązków, jak również procedur wprowadzania zmian do tego systemu.

Dokumentacja systemu zarządzania operatora lotniska powinna, co najmniej, zawierać następujące informacje:

(a) oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego potwierdzające, że operator lotniska będzie ciągle działać zgodnie z obowiązującymi wymaganiami i dokumentacją operatora;

(b) zakres działalności operatora lotniska;

(c) tytuły i nazwiska osób, o których mowa w ADR.OR.D.015 i AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11);

(d) schemat organizacyjny przedstawiający podział odpowiedzialności pomiędzy osobami wyznaczonymi;

(e) ogólny opis i lokalizację obiektów;

(f) procedury określające sposób w jaki operator lotniska zapewnia zgodność z obowiązującymi wymaganiami;

(g) procedurę wprowadzania zmiany do dokumentacji systemu zarządzania operatora; oraz

(h) rezultaty systemu zarządzania bezpieczeństwem.

### AMC2 ADR.OR.D.005(c) System zarządzania

PODRĘCZNIK ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM OPERATORA LOTNISKA

(a) Gdy zarządzanie bezpieczeństwem jest określone w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem, to powinien on być głównym instrumentem komunikowania sposobu podejścia do bezpieczeństwa dla operatora lotniska. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem powinien dokumentować wszystkie aspekty zarządzania bezpieczeństwem, w tym politykę bezpieczeństwa, cele, procedury i poszczególne zadania bezpieczeństwa.

(b) Zawartość Podręcznika zarządzania bezpieczeństwem powinna obejmować:

(1) zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem;

(2) politykę i cele bezpieczeństwa;

(3) zakres odpowiedzialności za bezpieczeństwo kluczowego personelu bezpieczeństwa;

(4) procedury kontroli dokumentacji;

(5) proces oceny bezpieczeństwa, w tym systemy identyfikacji zagrożeń i zarządzania ryzykiem;

(6) monitorowanie wykonania i skuteczności działań na rzecz bezpieczeństwa oraz środki łagodzenia ryzyka;

(7) monitorowanie skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa;

(8) zgłaszanie spraw związanych z bezpieczeństwem (w tym zagrożeń) i ich badanie;

(9) koordynacja planowania działań w sytuacjach zagrożenia;

(10) zarządzanie zmianą (w tym zmianami organizacyjnymi w zakresie obowiązków dotyczących bezpieczeństwa);

(11) promowanie bezpieczeństwa; oraz

(12) rezultaty systemu zarządzania bezpieczeństwem.

#### GM1 ADR.OR.D.005(c) System zarządzania

DOKUMENTACJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA OPERATORA LOTNISKA

Nie jest wymagane, aby duplikować informacje w wielu instrukcjach. Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem jest uważany za część instrukcji operacyjnej lotniska.

### AMC1 ADR.OR.D.007(a) Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi

SYSTEM ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ DLA DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH Z DOSTARCZANIEM DANYCH I INFORMACJI LOTNICZYCH

(a) System zarządzania jakością wspierający powstawanie, wytwarzanie, przechowywanie, obsługę, przetwarzanie, przekazywanie i dystrybucję danych i informacji lotniczych powinien:

(1) definiować politykę jakości w taki sposób, aby w jak największym stopniu zaspokoić potrzeby różnych użytkowników;

(2) określać program zapewniania jakości, zawierający procedury mające za zadanie sprawdzanie, czy wszelkie operacje są prowadzone zgodnie z obowiązującymi wymaganiami, standardami i procedurami, w tym odpowiednimi wymaganiami Części ADR.OPS;

(3) dostarczać dowodów funkcjonowania systemu jakości w formie instrukcji i dokumentów monitorowania;

(4) wyznaczać przedstawicieli kadry zarządzającej do monitorowania zgodności i adekwatności procedur, aby zapewnić bezpieczne i skuteczne praktyki operacyjne; oraz

(5) przeprowadzać przeglądy systemu zarządzania jakością na miejscu i w stosownych przypadkach, podejmować działania naprawcze.

(b) Certyfikat EN ISO 9001 wydany przez organizację posiadającą odpowiednią akredytację, jest uważany za akceptowalny sposób potwierdzania spełnienia wymagań.

#### GM1 ADR.OR.D.007(a) Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi

SYSTEM ZARZĄDZANIA JAKOŚCIĄ DLA DZIAŁAŃ ZWIĄZANYCH Z DOSTARCZANIEM DANYCH I INFORMACJI LOTNICZYCH

Operator lotniska nie musi powielać funkcji i działań w celu wywiązania się z obowiązków związanych z zarządzaniem procesem dostarczania danych lotniczych i informacji lotniczych.

W tym względzie, monitorowanie zgodności może być stosowane do celów zapewnienia zgodności z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi zarządzania procesem dostarczania danych lotniczych i informacji lotniczych.

### AMC1 ADR.OR.D.007(b) Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi

ZARZĄDZANIE OCHRONĄ DZIAŁALNOŚCI ZWIĄZANEJ Z DOSTARCZANIEM DANYCH I INFORMACJI LOTNICZYCH

(a) Celami zarządzania ochroną powinno być:

(1) zapewnienie ochrony otrzymanych, wytworzonych lub w inny sposób wykorzystywanych danych lotniczych i informacji lotniczych, tak, aby były one chronione przed ingerencją, a dostęp do nich był ograniczony tylko do osób upoważnionych; oraz

(2) zapewnienie, że środki zarządzania ochroną spełniają odpowiednie: krajowe, unijne lub międzynarodowe wymogi dla infrastruktury krytycznej oraz ciągłości branży oraz międzynarodowe standardy zarządzania ochroną, w tym:

(i) ISO/IEC 17799:2005 – Technologia informatyczna – Techniki ochrony – Praktyczne zasady zarządzania bezpieczeństwem informacji;

(ii) ISO 28000:2007 – Wymagania dotyczące systemu zarządzania ochroną łańcucha dostaw.

(b) W odniesieniu do norm ISO, właściwe świadectwa wydane przez organizację posiadającą odpowiednią akredytację, są uważane za akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań.

### AMC1 ADR.OR.D.010 Zlecone czynności

OBOWIĄZKI ZWIĄZANE ZE ZLECANIEM CZYNNOŚCI

(a) Operator lotniska może zlecić wykonanie pewnych czynności organizacjom zewnętrznym.

(b) Powinna istnieć pisemna umowa pomiędzy operatorem lotniska i organizacją, której zleca się czynności, jasno definiująca zlecone czynności i obowiązujące wymagania.

(c) Ujęte w umowie zlecone czynności związane z bezpieczeństwem, powinny być uwzględnione w zarządzaniu bezpieczeństwem operatora lotniska oraz programach dotyczących monitorowania i spełnienia wymagań.

(d) Operator lotniska powinien zapewnić, aby organizacja, której zleca się czynności posiadała, w razie potrzeby, niezbędne upoważnienia, deklaracje lub zatwierdzenia, dysponowała odpowiednimi środkami i posiadała kompetencje do wykonania zadania. W tym celu, powinien być przeprowadzony wcześniejszy audyt strony objętej umową, aby zapewnić, że spełnia ona obowiązujące wymagania oraz wymagania określone przez samego operatora lotniska.

#### GM1 ADR.OR.D.010 Zlecone czynności

ZAWIERANIE UMÓW – INFORMACJE OGÓLNE

(a) Czynności zlecone na rzecz organizacji zewnętrznych, w zakresie świadczenia usług mogą obejmować takie obszary, jak:

(1) utrzymanie, obsługa techniczna i wyposażenie lotniska;

(2) badania i pomiary w zakresie danych lotniczych;

(3) służba zarządzania płytą postojową;

(4) szkolenia;

(5) służby ratowniczo-gaśnicze;

(6) projektowanie lotniska, itp.

(b) W przypadku zlecenia czynności, operator lotniska powinien określić właściwe obowiązki w zakresie zarządzania w ramach swojej organizacji.

(c) Ostateczna odpowiedzialność za produkt lub usługę świadczoną przez organizację, której zlecono czynności powinna zawsze pozostawać po stronie operatora lotniska.

#### GM2 ADR.OR.D.010 Zlecone czynności

OBOWIĄZKI ZWIĄZANE ZE ZLECENIEM CZYNNOŚCI

(a) Niezależnie od statusu zatwierdzenia organizacji, której zlecono czynności, zlecający operator lotniska jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby wszystkie zlecone czynności podlegały identyfikacji zagrożeń, ocenie bezpieczeństwa (ryzyka) i łagodzeniu ryzyka, a także za monitorowaniu spełniania wymagań.

(b) W przypadku, gdy sama organizacja, której zlecono czynności jest certyfikowana w zakresie wykonywania zleconych czynności, to monitorowanie spełnienia wymagań prowadzone przez operatora lotniska powinno przynajmniej sprawdzać, czy zakres zatwierdzenia skutecznie pokrywa się z zakresem zleconych czynności i czy jest ono nadal aktualne.

### AMC1 ADR.OR.D.015(a) Wymagania dotyczące personelu

KIEROWNIK ODPOWIEDZIALNY

(a) Kierownik odpowiedzialny – Informacje ogólne

(1) Kierownik odpowiedzialny powinien:

(i) zapewnić, że dostępne są wszystkie środki niezbędne do funkcjonowania lotniska, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami i instrukcją operacyjną lotniska;

(ii) zapewnić, że jeżeli wystąpi obniżenie poziomu środków lub zaistnieją nietypowe okoliczności, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo, to wprowadzone zostanie wymagane obniżenie ilości operacji wykonywanych na lotnisku;

(iii) ustanowić, wdrożyć i promować politykę bezpieczeństwa; oraz

(iv) zapewnić zgodność z odpowiednimi obowiązującymi wymaganiami, podstawą certyfikacji oraz systemem zarządzania bezpieczeństwem organizacji, jak również jej systemem zarządzania jakością w odniesieniu do działalności związanej z dostarczaniem danych lotniczych i informacji lotniczych.

(2) Kierownik odpowiedzialny powinien:

(i) posiadać odpowiedni poziom władzy w ramach organizacji operatora lotniska w celu zapewnienia, że działania są finansowane i prowadzone zgodnie ze wymaganymi standardami;

(ii) znać i rozumieć dokumenty, które określają odpowiednie standardy bezpieczeństwa na lotnisku;

(iii) rozumieć wymagania dotyczące kompetencji kadry zarządzającej lotniskiem, aby zapewnić, że zadania są wykonywane przez kompetentne osoby;

(iv) posiadać wiedzę i rozumieć zasady i praktyki w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem, jakością i ochroną oraz to, jak są one stosowane w ramach organizacji;

(v) posiadać wiedzę dotyczącą roli kierownika odpowiedzialnego; oraz

(vi) posiadać wiedzę i zrozumieć kluczowe kwestie zarządzania ryzykiem w obrębie lotniska.

(b) Kierownik odpowiedzialny - Delegowanie obowiązków

(1) Od kierownika odpowiedzialnego oczekuje się wysokiego poziomu wiedzy technicznej i rozumienia, szczególnie w odniesieniu do jego/jej własnej roli w zapewnieniu i utrzymaniu odpowiednich standardów.

(2) W okresach nieobecności, codzienne obowiązki kierownika odpowiedzialnego mogą być delegowane, jednak ostatecznie odpowiedzialność spoczywa na kierowniku odpowiedzialnym.

(3) W zależności od wielkości i złożoności działalności, kierownik odpowiedzialny może przekazać swoje obowiązki w zakresie szkolenia, poprzez mianowanie kierownika ds. szkolenia, którego obowiązkiem powinno być ustanowienie, koordynacja i realizacja programów szkoleniowych oraz prowadzenie rejestru szkolenia personelu, jak również programów sprawdzenia umiejętności.

W każdym przypadku odpowiedzialność, ostatecznie spoczywa na kierowniku odpowiedzialnym.

#### GM1 ADR.OR.D.015(a) Wymagania dotyczące personelu

KIEROWNIK ODPOWIEDZIALNY

W zależności od wielkości, struktury i złożoności organizacji, kierownikiem odpowiedzialnym może być:

(a) dyrektor wykonawczy (CEO[[16]](#footnote-16));

(b) dyrektor operacyjny (COO[[17]](#footnote-17));

(c) przewodniczący zarządu (rady) dyrektorów;

(d) wspólnik; lub

(e) właściciel.

Powołanie kierownika odpowiedzialnego, któremu nadano wymagane uprawnienia i odpowiedzialność, wymaga, aby osoba ta posiadała niezbędne atrybuty do pełnienia tej funkcji. Kierownik odpowiedzialny może pełnić więcej niż jedną funkcję w organizacji. Niemniej jednak rolą kierownika odpowiedzialnego jest „zaszczepienie” bezpieczeństwa, jako podstawowej wartości organizacyjnej oraz zapewnienie, że system zarządzania bezpieczeństwem jest właściwie wdrożony i utrzymywany poprzez przydzielanie odpowiednich zadań i środków.

### AMC1 ADR.OR.D.015(b) Wymagania dotyczące personelu

OSOBY WYZNACZONE

(a) Informacje ogólne

(1) Opis funkcji osób wyznaczonych, w tym ich nazwiska, a także jasno określony zakres obowiązków i ich uprawnień, powinien być zawarty w instrukcji operacyjnej lotniska. Osoby wyznaczone powinny dysponować odpowiednimi środkami dostępnymi do wykonywania swoich obowiązków.

(2) Operator lotniska powinien dokonać ustaleń, aby zapewnić odpowiednią ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności osób wyznaczonych.

(3) Osoba wyznaczona przez operatora lotniska, nie powinna być wyznaczona przez innego operatora lotniska, chyba że tak uzgodniono z właściwym organem.

(4) Dla osób wyznaczonych powinno się przewidzieć wystarczającą ilość godzin pracy na wypełnienie wszystkich funkcji zarządczych, stosownie do wielkości i złożoności prowadzonej działalności.

(5) Osoba wyznaczona może zajmować więcej niż jedno z wyznaczonych stanowisk, jeśli takie rozwiązanie jest odpowiednie i właściwie dobrane do organizacji operatora lotniska oraz złożoności jego działalności.

(b) Kompetencje osób wyznaczonych

Kierownik ds. operacyjnych i kierownik ds. obsługi technicznej powinni posiadać:

(1) odpowiednie doświadczenie praktyczne i wiedzę specjalistyczną w zakresie operacji lotniskowych lub obsługi technicznej lotniska albo w podobnym obszarze;

(2) wszechstronną wiedzę odnoście obowiązujących wymagań w danym obszarze działalności lotnisk;

(3) odpowiedni poziom wiedzy na temat zarządzania bezpieczeństwem i jakością;

(4) znajomość instrukcji operacyjnej lotniska.

#### GM1 ADR.OR.D.015(b) Wymagania dotyczące personelu

POŁĄCZENIE OBOWIĄZKÓW OSÓB WYZNACZONYCH

(a) Akceptowanie, aby jedna osoba zajmowała więcej niż jedno stanowisko, ewentualnie w połączeniu z funkcją kierownika odpowiedzialnego, powinno zależeć od organizacji operatora lotniska oraz złożoności wykonywanych operacji. Dwoma głównymi obszarami zainteresowania powinny być: kompetencje i zdolności danej osoby do wypełniania przydzielonych obowiązków.

(b) W zakresie kompetencji w różnych obszarach odpowiedzialności, nie powinno być żadnej różnicy w wymaganiach mających zastosowanie do osób zajmujących tylko jedno stanowisko.

(c) Zdolność osoby do wypełniania przydzielonych obowiązków powinna przede wszystkim zależeć od złożoności organizacji operatora lotniska i jego operacji. Jednak złożoność organizacji operatora lotniska, albo jego operacje mogą uniemożliwiać lub ograniczać łączenie stanowisk.

### AMC1 ADR.OR.D.015(c) Wymagania dotyczące personelu

KIEROWNIK DS. BEZPIECZEŃSTWA

(a) Kierownik ds. bezpieczeństwa powinien być punktem kontaktowym i odpowiadać za rozwój, administrowanie oraz utrzymanie skutecznego systemu zarządzania bezpieczeństwem (patrz także AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1)).

(b) Rolą kierownika ds. bezpieczeństwa powinno być:

(1) ułatwienie identyfikacji zagrożeń, analizy ryzyka i zarządzania;

(2) monitorowanie wdrażania i funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym podejmowanie niezbędnych działań związanych z bezpieczeństwem;

(3) zarządzanie systemem zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem na lotnisku;

(4) przedstawianie okresowych sprawozdań na temat skuteczności działań w dziedzinie bezpieczeństwa;

(5) zapewnianie utrzymania dokumentacji zarządzania bezpieczeństwem;

(6) zapewnianie, aby szkolenia z zakresu zarządzania bezpieczeństwem były dostępne oraz spełniały akceptowane standardy;

(7) udzielanie porad w sprawach związanych z bezpieczeństwem;

(8) inicjowanie i udział w wewnętrznych badaniach zdarzeń/wypadków.

(c) Kierownik ds. bezpieczeństwa powinien posiadać:

(1) odpowiednie doświadczenie praktyczne i wiedzę specjalistyczną w zakresie operacji lotniskowych lub obsługi technicznej lotniska albo w podobnym obszarze;

(2) odpowiednią wiedzę z zakresu zarządzania bezpieczeństwem i jakością;

(3) odpowiednią znajomość instrukcji operacyjnej lotniska; oraz

(4) wszechstronną wiedzę na temat obowiązujących wymagań w obszarze lotnisk.

(d) Kierownik ds. bezpieczeństwa nie powinien być jedną z osób, o których mowa w ADR.OR.D.015(b) lub AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11). Jednakże, w przypadku mniej złożonych organizacji/operacji lotniskowych, kierownik ds. bezpieczeństwa może być kierownikiem odpowiedzialnym, lub jedną z osób, o których mowa w ADR.OR.D.015(B), lub AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11), lub każdą inną osobą na odpowiednim poziomie zarządzania, pod warunkiem, że może on/ona działać niezależnie od innych kierowników w organizacji operatora lotniska i ma bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego i do właściwego kierownictwa odpowiedzialnego za sprawy bezpieczeństwa.

### AMC1 ADR.OR.D.015(d) Wymagania dotyczące personelu

OKREŚLENIE POTRZEB I KWALIFIKACJI PERSONELU

(a) Operator lotniska powinien określić wymagany personel do realizacji planowanych zadań.

(b) Operator lotniska powinien określić wymagane kwalifikacje dla tego personelu, zgodnie z obowiązującymi wymaganiami (oraz przepisami krajowymi i Unii Europejskiej, tam gdzie ma to zastosowanie) i zamieścić je w instrukcji operacyjnej lotniska. Powinien być wdrożony, udokumentowany system z określonymi obowiązkami, w celu identyfikowania konieczności jakichkolwiek zmian odnośnie kwalifikacji personelu.

#### GM1 ADR.OR.D.015(d) Wymagania dotyczące personelu

KWALIFIKACJE PERSONELU

Określenie „wykwalifikowany” oznacza przydatność do określonego celu. Można to osiągnąć poprzez spełnienie warunków niezbędnych, takich jak ukończenie wymaganego szkolenia lub uzyskanie dyplomu lub stopnia naukowego, lub poprzez zdobycie odpowiedniego doświadczenia. Obejmuje to również zdolności, możliwości, wiedzę lub umiejętności, które pasują lub odpowiadają potrzebie, lub sprawiają, że ktoś kwalifikuje się do pełnienia obowiązków, sprawowania urzędu, pracy na stanowisku, korzystania z przywileju, lub statusu.

Niektóre stanowiska mogą być z natury związane z posiadaniem pewnych kwalifikacji w określonej dziedzinie (np. ratownictwo i gaszenie pożarów, inżynieria wodno-lądowa, mechanika lub elektrotechnika, biologia zwierząt, itp.). W takich przypadkach oczekuje się, że osoby zajmujące te stanowiska, będą posiadały niezbędne kwalifikacje na poziomie, który jest zgodny z obowiązującym ustawodawstwem krajowym lub Unii Europejskiej.

### AMC1 ADR.OR.D.015(d);(e) Wymagania dotyczące personelu

DYSTRYBUCJA ZASAD I PROCEDUR

Operator lotniska powinien mieć wdrożony system umożliwiający dystrybucję wśród personelu, przepisów i procedur potrzebnych do wykonywania zadań i obowiązków.

#### GM1 ADR.OR.D.015(d);(e) Wymagania dotyczące personelu

DYSTRYBUCJA ZASAD I PROCEDUR

Operator lotniska może korzystać ze środków elektronicznych lub konwencjonalnych do dystrybucji przepisów i procedur dla personelu. Stosowana metoda powinna umożliwić weryfikację, czy informacja dotarła do właściwego adresata.

### AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

PROGRAM SZKOLENIA – INFORMACJE OGÓLNE

(a) Program szkolenia powinien obejmować cały personel:

(1) uczestniczący w operacjach lotniskowych, obsłudze technicznej i zarządzaniu lotniskiem (personel nadzorujący, kierownicy, kierownicy wyższego szczebla i kierownik odpowiedzialny); oraz

(2) poruszający się bez eskorty w polu ruchu naziemnego i innych strefach operacyjnych lotniska, który podlega operatorowi lotniska, lub innym organizacjom, które działają lub świadczą usługi na lotnisku,

niezależnie od statusu danej osoby w organizacji.

(b) Szkolenie osób wymienionych w punkcie (a), powinno zostać zakończone przed rozpoczęciem wykonywania obowiązków przez daną osobę, lub w stosownych przypadkach, przed umożliwieniem jej poruszania się bez eskorty w polu ruchu naziemnego i innych strefach operacyjnych lotniska.

(c) Program szkolenia powinien zawierać szkolenie z zakresu systemu zarządzania bezpieczeństwem, którego poziom szczegółowości powinien być odpowiedni do indywidualnego zakresu obowiązków danej osoby i jej udziału w systemie zarządzania bezpieczeństwem, a także powinien uwzględniać czynniki ludzkie i organizacyjne. Dla osób, o których mowa w punkcie (a)(2), zatrudnionych przez inne organizacje działające lub świadczące usługi na lotnisku, szkolenie z zakresu systemu zarządzania bezpieczeństwem może obejmować tylko niezbędne elementy (np. odpowiednie procedury, systemem zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem, programy bezpieczeństwa lotniska, itp.).

(d) Program szkolenia powinien składać się z elementów takich jak:

(1) proces identyfikowania standardów szkoleniowych, w tym treści nauczania, częstotliwości dla każdego rodzaju szkolenia i obszaru działalności dla osób wymienionych w punkcie (a), w tym dla instruktorów i egzaminatorów, oraz sposób zakończenia ścieżki wymaganego szkolenia;

(2) proces walidacji, który mierzy skuteczność szkolenia;

(3) szkolenie wstępne w zakresie przydzielonych obowiązków;

(4) szkolenie na stanowisku pracy, oraz

(5) szkolenia okresowe.

(e) Program szkolenia powinien określać obowiązki w zakresie szkolenia oraz zawierać procedury:

(1) do szkolenia i sprawdzania umiejętności szkolonych;

(2) do zastosowania w przypadku, gdy personel nie osiąga lub nie utrzymuje wymaganych standardów;

(f) Treść szkolenia i treści nauczania powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w Części ADR.OPS.

(g) Należy założyć teczkę szkolenia dla każdego pracownika, w tym dla kierownictwa, aby pomóc w identyfikacji i śledzeniu wymagań szkoleniowych dla pracowników i potwierdzeniu, że pracownicy uczestniczyli w planowanym szkoleniu.

(h) Informacje dotyczące punktów (d) i (e), w tym określonych standardów szkoleniowych oraz związanych z nimi programami nauczania i częstotliwości szkoleń, powinny być zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska.

### AMC2 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

PROGRAM SZKOLENIA – SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI SZKOLONYCH

(a) Sprawdziany wymagane dla każdego szkolenia powinny być wykonane metodą odpowiednią dla elementu szkolenia, który ma być skontrolowany.

(b) Elementy szkolenia, które wymagają indywidualnego praktycznego uczestnictwa mogą być połączone ze sprawdzianami praktycznymi.

### AMC3 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

PRZEPISY I PROCEDURY

(a) Operator lotniska powinien zapewnić, że personel jest świadomy przepisów i procedur dotyczących funkcjonowania lotniska oraz relacji wykonywanych zadań i obowiązków w odniesieniu do całokształtu działalności lotniska.

(b) Sprawdziany umiejętności powinny sprawdzić, czy pracownicy są świadomi przepisów i procedur odnoszących się do ich zadań i obowiązków.

#### GM1 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

PROGRAM SZKOLENIA – SZKOLENIE OKRESOWE, ODŚWIEŻAJĄCE I ORAZ W ZAKRESIE RÓŻNIC

(a) Szkolenie okresowe

(1) Szkolenie wstępne powinno być ważne przez okres nieprzekraczający 12 miesięcy. Następnie, operator lotniska powinien zapewnić, że osoby wymienione w punkcie (a) AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) przechodzę szkolenia okresowe w odstępach nie przekraczających 12 miesięcy od zakończenia swojego początkowego szkolenia wstępnego.

(2) Jeśli szkolenie okresowe jest podejmowane w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych dwunastomiesięcznego okresu, to nowy okres ważności powinien być liczony od daty wygaśnięcia ważności szkolenia.

(b) Szkolenia odświeżające

Gdy osoba wskazana w punkcie (a) AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) nie wykonuje żadnych czynności przez dłuższy okres czasu przed upływem daty ważności jego programu szkolenia wstępnego lub jego ostatniego szkolenia okresowego (w zależności od przypadku), to operator lotniska powinien zapewnić, że osoba ta odbywa odpowiednie szkolenie odświeżające zanim:

(1) zostaną jej przydzielone obowiązki; lub

(2) uzyska, w stosownych przypadkach, zezwolenie na poruszanie się bez eskorty w polu ruchu naziemnego lub innych strefach operacyjnych lotniska.

(c) Szkolenie w zakresie różnic – ten sam operator lotniska

Operator lotniska powinien zapewnić, że personel lotniska określony w punkcie (a) AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b), który ukończył już niezbędny program szkolenia, i któremu mają być przydzielone różne zadania, odbywa odpowiednie szkolenie, które obejmuje wszelkie różnice pomiędzy jego poprzednimi i przyszłymi obowiązkami. Szkolenie w zakresie różnic powinno być określane, w miarę potrzeby, na podstawie porównania wymaganego programu szkolenia z programem szkolenia ukończonego przez odpowiedni personel, biorąc pod uwagę wcześniejsze szkolenia personelu, zgodnie z posiadaną dokumentacją z odbytych szkoleń.

(d) Szkolenie w zakresie różnic - inny operator lotniska

Kiedy personel lotniska wymieniony w punkcie (a) AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b), który ukończył już niezbędny program szkolenia, jest zatrudniony przez innego operatora lotniska, to, w drugiej kolejności, może być ustanowione szkolenie w zakresie różnic dla tego personelu. Takie szkolenie w zakresie różnic powinno być określone, w miarę potrzeby, na podstawie porównania dotychczas ukończonego szkolenia przez odpowiednie osoby, (biorąc pod uwagę ich wcześniejsze szkolenia, zgodnie z posiadaną dokumentacją) z programem szkolenia, który jest wymagany na stanowisku, które osoba ta będzie obejmować. W żadnym przypadku, taki program w zakresie różnic nie powinien uznawać obszarów szkolenia, które są specyficzne dla lotniska.

#### GM2 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

PROGRAM SZKOLENIA – SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI SZKOLONYCH

Metody, które należy stosować w celu sprawdzenia umiejętności szkolonych mogą obejmować:

(a) praktyczną demonstrację,

(b) ocenę z użyciem komputera,

(c) sprawdziany ustne lub pisemne,

lub, w stosownych przypadkach, kombinację tych metod.

#### GM1 ADR.OR.D.017(c) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI

(a) Sprawdziany umiejętności powinny być prowadzone przez wyznaczonych egzaminatorów zgodnie z AMC1 ADR.OR.D.017(d).

(b) Maksymalna przerwa pomiędzy dwoma sprawdzianami umiejętności nie powinna przekraczać 24 miesięcy.

Pierwszy sprawdzian umiejętności powinien zostać zakończony w ciągu dwóch lat od zakończenia programu szkolenia wstępnego.

(c) Program sprawdzenia umiejętności powinien obejmować proces weryfikacji, który mierzy skuteczność programu.

(d) Program sprawdzenia umiejętności powinien określać zakres odpowiedzialności i odpowiednie metody prowadzenia sprawdzianu, w tym procedur, które należy stosować w przypadku, gdy personel nie osiąga wymaganych standardów.

(e) informacje dotyczące programu sprawdzenia umiejętności powinny być zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska.

#### GM2 ADR.OR.D.017(c) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI

Celem sprawdzianu umiejętności jest ustalenie zdolności osoby do działania w sposób zadowalający, zgodny z obowiązującymi wymaganiami i treścią instrukcji operacyjnej lotniska. W tym celu powinien zostać zidentyfikowany każdy z elementów, który powinien być objęty sprawdzianem umiejętności.

Sprawdzian umiejętności nie musi obejmować wszystkich związanych elementów w tym samym czasie; jednakże, wszystkie elementy sprawdzianu umiejętności powinny być objęte w terminie określonym w GM1 ADR.OR.D.017(c).

Osoba(y) podlegająca sprawdzeniu powinna być poinformowana o odpowiedniej procedurze.

Sprawdziany umiejętności mogą być prowadzone w normalnych i/lub nietypowych/awaryjnych warunkach, w zależności od sytuacji i specjalności sprawdzanej osoby.

### AMC1 ADR.OR.D.017(d) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

INSTRUKTORZY – EGZAMINATORZY

(a) Operator lotniska powinien wyznaczyć instruktorów i egzaminatorów, którzy mają realizować programy szkolenia i sprawdzania umiejętności. Wyznaczony personel może także obejmować zatrudnionych na umowę zlecenie instruktorów do prowadzenia zająć z pojedynczych przedmiotów.

Operator lotniska może również wyznaczyć pracowników proponowanych przez organizacje działające lub świadczące usługi na lotnisku, do pełnienia funkcji instruktorów i egzaminatorów w celu realizacji odpowiedniej części programów szkolenia i sprawdzenia umiejętności personelu tych organizacji. W każdym przypadku odpowiedzialność za zapewnienie właściwej realizacji programu leży po stronie operatora lotniska.

(b) Operator lotniska może zakwalifikować oraz wyznaczyć osobę zarówno na instruktora jak i na egzaminatora. Jednak taka osoba nie może prowadzić ocen własnego nauczania, kursów lub materiału.

(c) Instruktorzy

(1) Szkolenie teoretyczne powinno być prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów. Powinni oni posiadać:

(i) odpowiedni poziom i dogłębną wiedzę z dziedziny stanowiącej przedmiot szkolenia;

(ii) udokumentowaną umiejętność korzystania z odpowiednich technik instruktażowych; oraz

(iii) odpowiednie doświadczenie w przedmiocie, którego ma nauczać.

(2) Szkolenie w zakresie umiejętności praktycznych powinno być prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowanych instruktorów, którzy:

(i) posiadają wiedzę teoretyczną oraz doświadczenie w pracy odpowiednie do prowadzonego szkolenia;

(ii) wykazali się umiejętnością nauczania i korzystania z odpowiednich technik instruktażowych;

(iii) są biegli w zakresie technik instruktażowych w obszarach, w których są planowani do prowadzenia szkolenia; oraz

(iv) przechodzą regularne szkolenia odświeżające wiedzę dla zapewnienia, że kompetencje instruktażowe są utrzymywane.

(d) Egzaminatorzy

Osoby, które są odpowiedzialne za ocenę kwalifikacji i umiejętności personelu powinni:

(1) wykazać się zdolnością do oceny pracy oraz przeprowadzania testów i sprawdzianów w obszarach objętych szkoleniem;

(2) przechodzić regularne szkolenia odświeżające wiedzę, aby zapewnić, że standardy oceny są na bieżąco utrzymywane; oraz

(3) spełniać wymogi w zakresie wiedzy teoretycznej odpowiedniej do prowadzonego szkolenia i mieć odpowiednie doświadczenie zawodowe w dziedzinie nauczania.

### AMC1 ADR.OR.D.017(e) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

DOKUMENTACJA PERSONELU

(a) Operator lotniska powinien stosować własny system prowadzenia rejestru (dokumentacji) (patrz AMC1 ADR.OR.D.035) w celu dokumentowania dla każdej osoby, następujących informacji:

(1) data rozpoczęcia/zakończenia pracy (jeśli dotyczy);

(2) obszar działalności;

(3) doświadczenie zawodowe z poprzedniej pracy;

(4) kwalifikacje;

(5) szkolenie (przed przyjęciem do pracy i późniejsze); oraz

(6) sprawdziany umiejętności, w tym ze znajomości języka, jeśli właściwe;

(b) Ostatnie zmiany powinny znaleźć odzwierciedlenie w dokumentacji personelu.

#### GM1 ADR.OR.D.017(e) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

DOKUMENTACJA SZKOLENIA PERSONELU

(a) Program szkolenia – informacje ogólne

Operator lotniska powinien utrzymywać dokumenty ze szkoleń, które zapewnił, obejmujące, co najmniej:

(1) obszar szkolenia i zawarte w nim zagadnienia (tematy);

(2) nazwiska uczestników/podpisane listy uczestników;

(3) datę i czas trwania szkolenia; oraz

(4) nazwisko instruktora.

(b) Dokumentacja szkolenia poszczególnych osób

Dokumentacja szkolenia, utrzymywana dla każdej z osób powinna zawierać, co najmniej:

(1) nazwisko szkolonego;

(2) datę(y) i czas trwania szkolenia;

(3) miejsce, w którym szkolenie było prowadzone;

(4) nazwę organizacji, która prowadziła szkolenie;

(5) przedmioty objęte szkoleniem i metodykę kursu;

(6) wszelkie uwagi zgłoszone przez instruktora, jeśli ma zastosowanie;

(7) ocenę postępów szkolonego, jeśli ma zastosowanie; oraz

(8) nazwisko i podpis instruktora.

#### GM2 ADR.OR.D.017(e) Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

DOKUMENTACJA SPRAWDZIANÓW UMIEJĘTNOŚCI

Dokumentacja sprawdzianów umiejętności utrzymywana dla każdej osoby powinna zawierać, co najmniej:

(a) nazwisko osoby podlegającej sprawdzianowi;

(b) datę(y) i czas trwania sprawdzianu umiejętności;

(c) metodykę przeprowadzonego sprawdzianu;

(d) wszelkie uwagi zgłoszone przez egzaminatora;

(e) ocenę postępów osoby podlegającej sprawdzianowi; oraz

(f) nazwisko i podpis egzaminatora.

#### GM1 ADR.OR.D.020(a) Wymagania dotyczące zaplecza

ZAPEWNIANE ZAPLECZE

Aby umożliwić realizację wszystkich zadań i działań zgodnie z obowiązującymi wymaganiami, powinno być zapewnione odpowiednie zaplecze. Obejmuje ono, lecz nie ogranicza się do:

(a) odpowiednich pomieszczeń stanowisk pracy i urządzeń biurowych;

(b) wyposażenia ochronnego dla personelu;

(c) urządzeń niezbędnych do inspekcji lotniska i jego wyposażenia, takich jak klinometry, urządzenia do pomiaru odległości, itp.; oraz

(d) dostępu do źródeł danych niezbędnych do rozwoju i skutecznego funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz monitorowania spełnienia wymagań lotniska.

### AMC1 ADR.OR.D.020(b) Wymagania dotyczące zaplecza

Wyznaczone strefy mogą się różnić i obejmować zaplecze, takie jak strefy towarowe, a nawet strefy na otwartym powietrzu. Powinny zostać wyznaczone również stanowiska postojowe dla statków powietrznych, które przewożą materiały niebezpieczne.

#### GM1 ADR.OR.D.025 Koordynacja działań z innymi organizacjami

KOORDYNACJA PROCEDUR BEZPIECZEŃSTWA

Koordynacja i współdziałanie z procedurami bezpieczeństwa innych właściwych organizacji, które działają na lotnisku, obejmuje, lecz nie ogranicza się do: operatorów statków powietrznych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową, dostawców usług obsługi naziemnej, dostawców usług na rzecz osób o ograniczonej sprawności ruchowej, organizacji obsługi technicznej statków powietrznych, organizacji szkolenia lotniczego, władz publicznych, które działają w polu ruchu naziemnego oraz innych organizacji, które prowadzą niezależną działalność na lotnisku.

#### GM2 ADR.OR.D.025 Koordynacja działań z innymi organizacjami

SPEŁNIENIE WYMAGAŃ PRZEZ INNE ORGANIZACJE

W celu zapewnienia, że organizacje działające lub zapewniające służby na lotnisku spełniają wymagania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych dotyczących lotnisk i operatorów lotnisk, a także zapisów instrukcji operacyjnej lotniska, operator lotniska powinien:

(a) przeprowadzać audyty i inspekcje tych organizacji w ramach monitorowania spełnienia wymagań; oraz

(b) ustanowić procedury monitorowania powiązanych działań na lotnisku.

### AMC1 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa

PROGRAMY BEZPIECZEŃSTWA – LOTNISKOWE KOMITETY BEZPIECZEŃSTWA

(a) Operator lotniska powinien:

(1) organizować, koordynować i wdrażać programy promujące bezpieczeństwo na lotnisku. Takie programy powinny obejmować, lecz nie ograniczać się do:

(i) bezpieczeństwa na drodze startowej, w tym zapobiegania wtargnięciom na drogę startową i wypadnięciu statku powietrznego z drogi startowej;

(ii) bezpieczeństwa na płycie postojowej; oraz

(iii) zapobiegania pojawianiu się obiektów FOD[[18]](#footnote-18);

(2) koordynować i wspierać wymianę informacji i wspólne dochodzenia w sprawie zdarzeń, poważnych incydentów i wypadków.

(b) Operator lotniska powinien powołać, koordynować i prowadzić lokalne lotniskowe komitety bezpieczeństwa oraz lokalny zespół ds. bezpieczeństwa na drodze startowej zajmujące się bezpieczeństwem na drodze startowej płycie postojowej oraz ogólnie bezpieczeństwem operacji na tym lotnisku. Wszystkie odpowiednie organizacje działające lub zapewniające służby na lotnisku powinny uczestniczyć w takich lotniskowych komitetach bezpieczeństwa oraz w lokalnym zespole ds. bezpieczeństwa na drodze startowej.

Lokalne lotniskowe komitety bezpieczeństwa oraz lokalny zespół ds. bezpieczeństwa na drodze startowej powinny zbierać się regularnie, identyfikować i przeglądać lokalne problemy związane z bezpieczeństwem i badać możliwości ich rozwiązania oraz potrzeby podjęcia działań. Sprawozdania z tych spotkań powinny być przechowywane. Procedury dotyczące funkcjonowania lokalnych lotniskowych komitetów bezpieczeństwa oraz lokalnego zespołu ds. bezpieczeństwa na drodze startowej powinny być zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska.

### AMC2 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa

MIEJSCA NIEBEZPIECZNE

Po tym jak miejsca niebezpieczne na lotnisku zostały zidentyfikowane, odpowiednie strategie powinny być wdrożone w celu usunięcia zagrożenia, a gdy nie jest to od razu możliwe, do zarządzania i łagodzenia ryzyka, w tym publikacji map miejsc niebezpiecznych w Zbiorze Informacji Lotniczych.

#### GM1 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa

LOTNISKOWE KOMITETY BEZPIECZEŃSTWA

(a) Komitet ds. bezpieczeństwa w polu manewrowym/na płycie postojowej

(1) Operator lotniska powinien ustanowić Komitet (komitety) ds. bezpieczeństwa w polu manewrowym/na płycie postojowej;

(2) Komitet ds. bezpieczeństwa w polu manewrowym/na płycie postojowej powinien pełnić funkcję doradczą dla operatora lotniska;

(b) Kierowanie pracą Komitetu (Komitetów) ds. bezpieczeństwa w polu manewrowym/na płycie postojowej

(1) Komitet ds. bezpieczeństwa w polu manewrowym/na płycie postojowej powinien pracować pod przewodnictwem upoważnionego pracownika operatora lotniska odpowiedzialnego za operacje lotniskowe;

(2) Kierownik ds. bezpieczeństwa operatora lotniska powinien pełnić funkcję sekretarza ww. komitetu.

(c) Skład Komitetu (komitetów) ds. bezpieczeństwa w polu manewrowym/na płycie postojowej

Uczestnictwo w pracach powinno obejmować, lecz nie ograniczać się do przedstawicieli:

(1) użytkowników lotniska czynnie uczestniczących w operacjach lotniczych;

(2) podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej statków powietrznych;

(3) lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych;

(4) operacji lotniskowych;

(5) lotniska zajmujących się zarządzaniem zagrożeniami ze strony zwierząt;

(6) obsługi technicznej lotniska; oraz

(7) instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

(d) Zadania

Do zadań Komitetu ds. bezpieczeństwa w polu manewrowym/na płycie postojowej powinno należeć:

(1) otrzymywanie i ocena zgłoszeń dotyczących spraw związanych z bezpieczeństwem operacyjnym;

(2) otrzymywanie zgłoszeń i informacji statystycznych na temat wypadków i incydentów oraz proponowanie rozwiązań;

(3) doradzanie w kwestiach bezpieczeństwa w polu manewrowym/na płycie postojowej, takich jak:

(i) promowanie dyscypliny bezpieczeństwa na płycie postojowej;

(ii) zapobieganie pojawianiu się FOD;

(iii) rozwój środków dla bezpieczeństwa operacji;

(iv) rozważanie działań w celu rozwiązania problemów związanych z bezpieczeństwem w polu manewrowym/na płycie postojowej;

(v) kwestie wyposażenia na płycie postojowej;

(vi) kwestie przestrzegania zasad ruchu pojazdów;

(vii) nowe i/lub zaktualizowane instrukcje bezpieczeństwa;

(viii) kwestie odzieży osobistej /wyposażenia ochronnego;

(ix) metody rozwoju i wspierania inicjatyw związanych ze świadomością bezpieczeństwa na płycie postojowej,

(x) kwestie oczyszczania ze śniegu i lodu;

(xi) proponowane prace na lotnisku;

(xii) proponowane zmiany/rozbudowa pola ruchu naziemnego;

(xiii) standardowe procedury operacyjne, itp.

#### GM2 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa

LOKALNY ZESPÓŁ DS. BEZPIECZEŃSTWA NA DRODZE STARTOWEJ

(a) Kontekst

W ramach programu bezpieczeństwa na drodze startowej operator lotniska powinien ustanowić i prowadzić lokalny zespół ds. bezpieczeństwa na drodze startowej i działać w zakresie lokalnych kwestii dotyczących bezpieczeństwa na drodze startowej, w tym zapobiegania wtargnięciom na drogę startową (w tym pomylenie drogi startowej) i wypadnięciu statku powietrznego z drogi startowej.

Wtargnięcie na drogę startową jest zdefiniowane, jako „jakiekolwiek zdarzenie na lotnisku dotyczące nieuprawnionej obecności statku powietrznego, pojazdu lub osoby na chronionej powierzchni przeznaczonej do startów i lądowań statków powietrznych[[19]](#footnote-19)”.

Wypadnięcie statku powietrznego z drogi startowej ma miejsce, gdy „statek powietrzny zjedzie na bok lub wyjedzie poza koniec powierzchni drogi startowej podczas startu lub lądowania”.

(b) Skład lokalnego zespołu ds. bezpieczeństwa na drodze startowej

Uczestnictwo w pracach zespołu powinno obejmować przedstawicieli wszystkich zainteresowanych stron bezpośrednio zaangażowanych w operacje na drodze startowej lotniska, obejmujące, lecz nieograniczone do:

(1) operacji lotniskowych;

(2) inżynierii i obsługi technicznej lotniska;

(3) instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej;

(4) operatorów statków powietrznych, wykonujących operacje na lotnisku;

(5) lotniskowych służb ratowniczo-gaśniczych;

(6) kierowców posiadających dostęp do wjazdu na pole manewrowe.

(c) Rola

Rolą lokalnego zespołu ds. bezpieczeństwa na drodze startowej powinno być informowanie odpowiedniego kierownictwa o potencjalnych problemach bezpieczeństwa na drodze startowej oraz rekomendowanie środków łagodzących.

(d) Zadania

Lokalny zespół ds. bezpieczeństwa na drodze startowej może wykonywać następujące zadania:

(1) identyfikacja potencjalnych problemów bezpieczeństwa na drodze startowej, w tym konieczność określenia miejsc niebezpiecznych lub innych obszarów problemowych na lotnisku oraz przegląd odpowiednich zapisów w AIP pod kątem ich dokładności;

(2) tworzenie i prowadzenie lokalnych kampanii informacyjnych, w odpowiednich okresach, w tym na początku sezonu dużego obciążenia pracą lub przed nadzwyczajnym wydarzeniem, które koncentrują się na sprawach lokalnych, na przykład na przygotowaniu i dystrybucji lokalnych map miejsc niebezpiecznych lub innych materiałów zawierających wytyczne uważane, jako niezbędne. Lokalne kampanie informacyjne powinny być okresowo powtarzane, aby utrzymać zainteresowanie i świadomość operacyjną wśród odpowiedniego personelu;

(3) monitorowanie liczby, rodzaju i dotkliwości wtargnięć na drogę startową; rozpowszechnianie zaleceń bezpieczeństwa dostarczonych po badaniu wypadków i incydentów lotniczych, jak również innych odpowiednich wniosków wynikających np. z doświadczenia operacyjnego i dobrych praktyk łagodzenia ryzyka; dzielenie się dobrymi praktykami w celu zapobiegania wtargnięciom na drogę startową lub wypadnięciu statku powietrznego z drogi startowej;

(4) pomoc w weryfikacji, czy komunikacja między kontrolerami ruchu lotniczego lub innym personelem służb ruchu lotniczego, pilotami i kierowcami pojazdów jest zadowalająca, lub czy może sugerowane są jakieś ulepszenia;

(5) regularne prowadzenie obserwacji w różnych warunkach pogodowych i oświetlenia w celu dokonania oceny, czy wszystkie wjazdy na drogę startową i pomoce wzrokowe są odpowiednie, prawidłowo zlokalizowane i zrozumiałe dla wszystkich zainteresowanych stron, bez żadnej dwuznaczności, jeśli chodzi o ich znaczenie lub identyfikowanie potencjalnych problemów związanych z projektem lotniska;

(6) rozumienie trudności operacyjnych personelu pracującego w innych obszarach i rekomendowanie obszarów do poprawy; podczas przeglądu procedur operacyjnych konieczne jest zapewnienie, że procedury stosowane przez różne firmy na lotnisku są zintegrowane i skuteczne, tak, aby zminimalizować ryzyko wtargnięcia na drogę startową. Należy zachować ostrożność podczas badania istniejących lub proponowanych procedur zwiększających przepustowość drogi startowej lub projektów ograniczania hałasu obejmujących systemy preferencyjne drogi startowej;

(7) opracowywanie wspólnych, wstępnych i okresowych programów szkolenia i zapoznawanie całego personelu (kierowców pojazdów i innych pracowników działających w polu manewrowym, pilotów, personelu służb ruchu lotniczego) w zakresie zapobiegania wtargnięciom na drogę startową lub wypadnięciu statku powietrznego z drogi startowej. Może to obejmować wizyty na polu manewrowym w celu zwiększenia świadomości na temat układu lotniska, oznakowania poziomego, znaków pionowych, usytuowania anemometrów itp., tam, gdzie uznaje się to za konieczne;

(8) udzielanie porad przed wdrożeniem zmian na lotnisku, praktyk i procedur w celu określenia możliwości występowania wtargnięć na drogę startową lub wypadnięcia statku powietrznego z drogi startowej; oraz

(9) okresowej oceny skuteczności wdrożonych rozwiązań operacyjnych.

#### GM3 ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa

MIEJSCA NIEBEZPIECZNE

Miejsce niebezpieczne jest zdefiniowane, jako „miejsce w polu ruchu naziemnego lotniska, w którym wystąpiły lub istnieje podwyższone ryzyko wystąpienia kolizji lub wtargnięcia na drogę startową, oraz w którym niezbędne jest zachowanie przez pilotów/kierowców wzmożonej uwagi”.

Strategie dotyczące zarządzania i łagodzenia ryzyka związanego z miejscami niebezpiecznymi, w zależności od przypadku, mogą obejmować, lecz nie ograniczają się do:

(a) kampanii informacyjnych;

(b) dodatkowych pomocy wzrokowych (znaki pionowe, oznakowanie poziome i system świetlny);

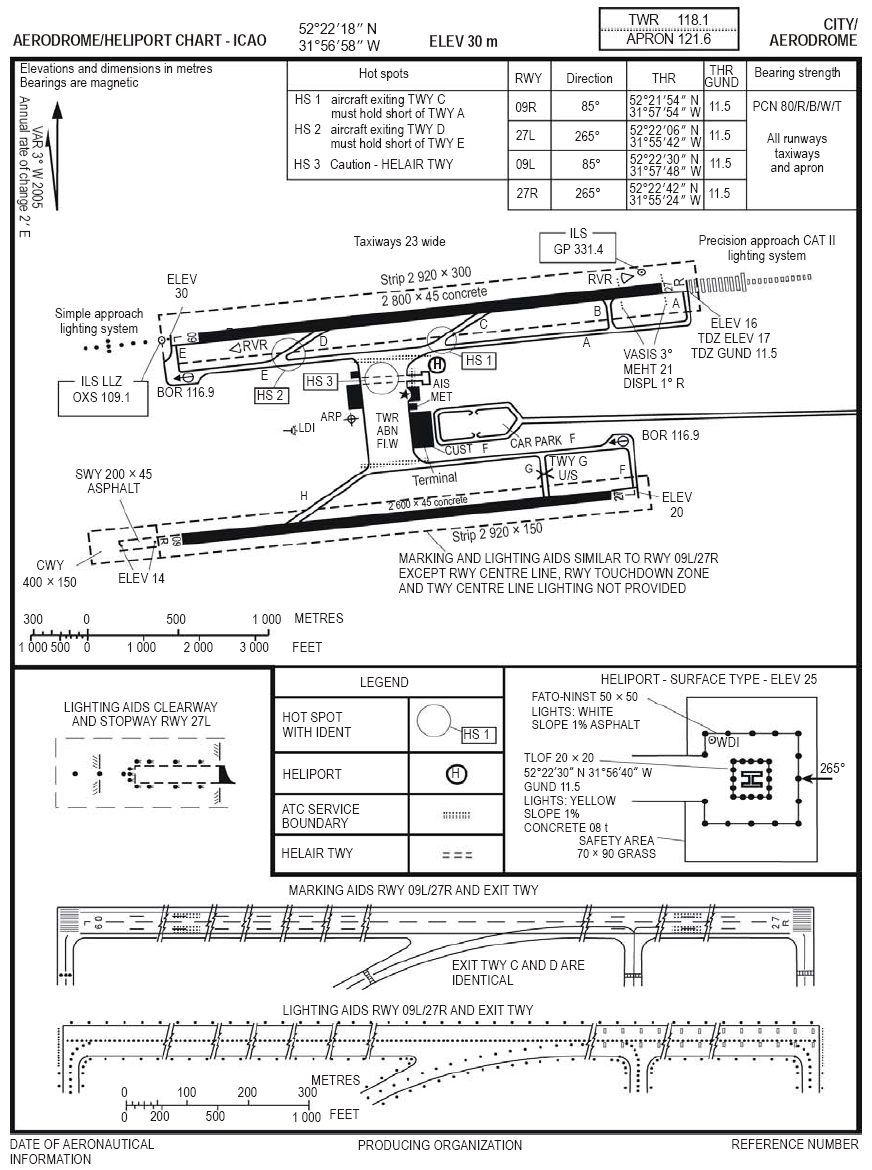
(c) ustanowienie alternatywnych przebiegów tras;

(d) wprowadzenie zmian do projektu części lotniska; oraz

(e) ograniczanie martwych pól obserwacji z wieży kontroli lotniska.

Mapy lotniska obrazujące miejsca niebezpieczne powinny być opracowywane lokalnie, regularnie sprawdzane pod względem dokładności, zmienione w razie potrzeby, rozprowadzane lokalnie i opublikowane w AIP. Kryteria stosowane w celu ustalenia i sporządzenia mapy miejsc krytycznych są zawarte w PANS-ATM (rozdział 7) oraz w Załączniku 4 - Mapy lotnicze (rozdziały 13, 14 i 15).

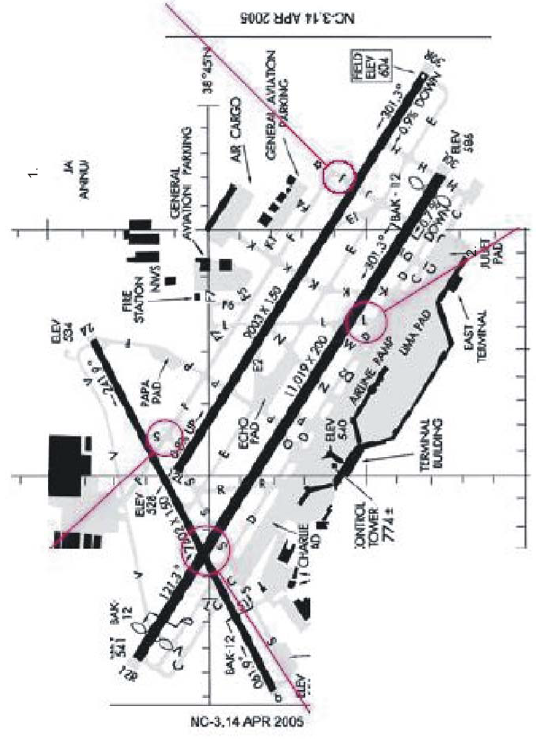
Przykłady ilustrowania miejsc krytycznych na mapach przedstawiono na rysunkach 1, 2 i 3 poniżej.



Rysunek 1

Uwaga – W okresach, gdy kąt padania promieni słonecznych jest mały. np. wczesnym ranem i późnym popołudniem, oznakowanie oczekiwania przed drogą startową na wschodnio-zachodnich drogach kołowania może być trudne do dostrzeżenia z powodu oślepiającego blasku.

Uwaga – Nie dla celów nawigacyjnych.



4.  Statki powietrzne na północny-zachód od drogi kołowania F z FBO lub rampy cargo na drogę startową 12L zachowują ostrożność, by nie przeoczyć lewego skrętu na drogę kołowania S.

Jeśli skręt w lewo na drogę kołowania S zostanie przeoczony, nie wolno przecinać miejsca oznakowania oczekiwania przed drogą startową 6-24 bez zezwolenia ATC.

3.  Statki powietrzne kołujące do drogi startowej 12L drogą kołowania C lub D są często instruowane by skręcić w prawo na drogę startową 6 i oczekiwać przed pasem 12R-30L.

Należy zachować ostrożność przy wykonywaniu skrętu w prawo na drogę startową 6 i obserwować powierzchnie pomalowane na czerwono oznakowania 12R-30L i linie oczekiwania.

Nie wolno przecinać oznakowania miejsca oczekiwania przed drogą startową 12R-30L bez zezwolenia ATC.

2.  Ruch wychodzący z rampy linii lotniczej może pomylić drogę startową 12R-30L z drogą kołowania D szczególnie na szerokim skrzyżowaniu w pobliżu drogi kołowania L.

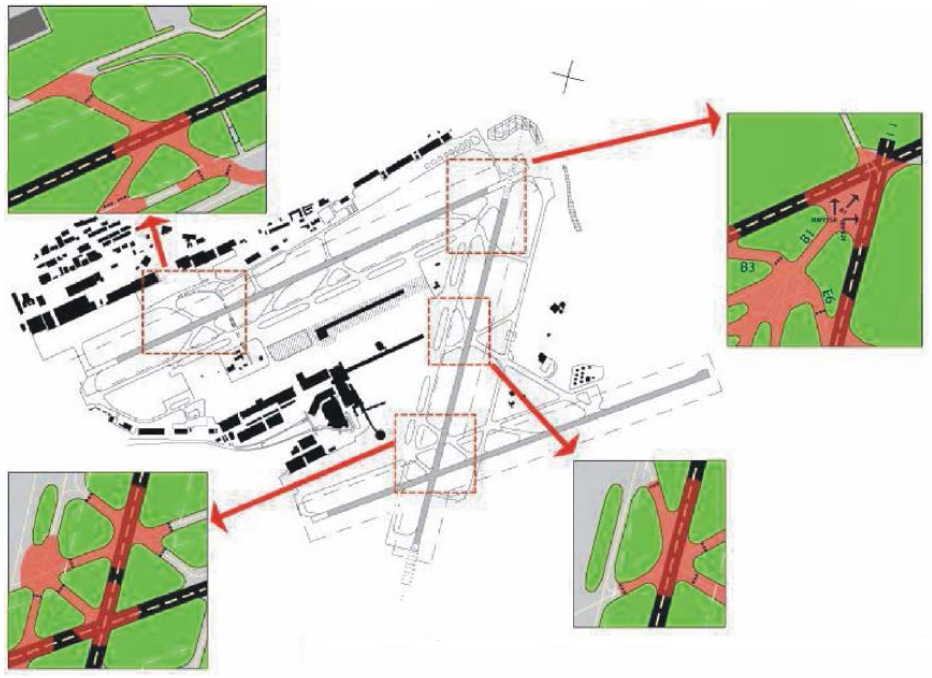
Należy zachować ostrożność przy zbliżaniu się do skrzyżowania dróg kołowania D i L oraz nie przecinać oznakowania miejsca oczekiwania przed drogą startową 12R-30L bez zezwolenia ATC.

1.  Statki powietrzne na południowy- wschód od drogi kołowania F z FBO lub rampy cargo zachowują ostrożność przy wykonywaniu prawego skrętu na drogę kołowania J.

Nie wolno przecinać oznakowania miejsca oczekiwania przed drogą startową 30R-12L bez zezwolenia ATC.

Rysunek 2

**Nie do użytku operacyjnego**



Wprowadzająca w błąd droga

kołowania przecinająca drogę

startową.

B1. Wprowadzający w błąd

wjazd na drogę startową.

Upewnij się, że kołujesz na właściwą drogę startową.

B3 i E6. Upewnij się, że nie przecinasz oznakowania miejsca oczekiwania przed drogą startową bez zezwolenia ATC.

Wprowadzająca w błąd droga kołowania przecinająca drogę startową.

Wprowadzająca w błąd droga

kołowania przecinająca drogę

startową.

**Wymagane jest uzyskanie zezwolenia ATC na przecięcie RWY**

Rysunek 3

### AMC1 ADR.OR.D.030 System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem

SYSTEM ZGŁASZANIA SPRAW ZWIĄZANYCH Z BEZPIECZEŃSTWEM

(a) System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem — Informacje ogólne

(1) Skuteczny system zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem powinien obejmować, oprócz personelu operatora lotniska, operatorów statków powietrznych, dostawców usług obsługi naziemnej, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, a także wszelkie inne organizacje działające na lotnisku, lub świadczące usługi na lotnisku.

(2) System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem powinien uwzględniać możliwość dobrowolnego zgłaszania zagrożeń zidentyfikowanych przez zgłaszającego, mogących mieć potencjalne konsekwencje dla bezpieczeństwa.

(3) Operator lotniska powinien określić, które zdarzenia podlegają obowiązkowemu zgłaszaniu.

(4) Operator lotniska powinien zapewnić środki i format zgłoszeń, które powinny być takie, aby spełniały obecne wymagania w zakresie zgłaszania przewidziane w obowiązujących przepisach prawa, w kontekście czasu, formatu oraz wymaganych informacji podlegających zgłaszaniu.

(5) System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem powinien zawierać potwierdzenie przyjęcia zgłoszenia dla zgłaszającego.

(6) Proces zgłaszania powinien być tak prosty, jak to możliwe i dobrze udokumentowany, w tym zawierać szczegółowe informacje określające: co, jak, gdzie, komu i kiedy zgłosić.

(7) Niezależnie od pochodzenia lub sposobu składania, po odebraniu informacji należy ją przechowywać w sposób umożliwiający jej łatwe wyszukiwanie i analizę.

(8) Dostęp do przedłożonych zgłoszeń powinien być ograniczony do osób odpowiedzialnych za ich przechowywanie i analizę.

(9) Powinna być zapewniona ochrona tożsamości zgłaszającego, a procedury zbierania dodatkowych informacji dla analiz lub badań ustanowione przez operatora lotniska powinny być zgodne z tą zasadą.

(10) System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem powinien zawierać system przekazywania informacji zwrotnej o wyniku analizy zdarzenia do osoby zgłaszającej.

(b) Zgłaszanie zagrożeń związanych ze zwierzętami

(1) Operator lotniska powinien zapewnić, że system zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem w szczególny sposób odnosi ten wymóg do wszystkich stron trzecich (operatorów statków powietrznych, mechaników statków powietrznych, kontrolerów ruchu lotniczego, oraz innego personelu służb ruchu lotniczego, itp.) oraz całego personelu lotniska w celu zgłaszania operatorowi lotniska zderzeń ze zwierzętami oraz zidentyfikowanych tego typu zagrożeń.

(2) Zgłoszenia takich stron trzecich powinny być dokonywane niezależnie od innych wymogów, zgodnie z którymi muszą one dokonywać takich zgłoszeń do właściwego organu, w którym znajduje się lotnisko lub kraju rejestracji statku powietrznego, którego zgłoszenie dotyczy, lub jakiegokolwiek innego właściwego organu w kontekście krajowego programu zgłaszania zdarzeń.

#### GM1 ADR.OR.D.030 System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem

POTRZEBA ZGŁASZANIA SPRAW ZWIĄZANYCH Z BEZPIECZEŃSTWEM

(a) Ogólnym celem systemu zgłaszania spraw związanych bezpieczeństwem jest wykorzystanie przekazywanych informacji w celu poprawy poziomu skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa na lotnisku i nie przypisywanie winy.

(b) Celami systemu zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem powinno być:

(1) umożliwienie oceny, która ma być wykonana pod kątem wpływu na bezpieczeństwo każdego odpowiedniego zdarzenia, poważnego incydentu lub wypadku, w tym wcześniejszych podobnych zdarzeń, tak by mogły być wszczęte wszelkie niezbędne działania; oraz

(2) upewnienie się, że wiedza o istotnych zdarzeniach, poważnych incydentach i wypadkach jest rozpowszechniana tak, aby inne osoby i organizacje mogły się z nich uczyć.

### AMC1 ADR.OR.D.035 Prowadzenie rejestru

PRZECHOWYWANA DOKUMENTACJA

(a) Stosowany przez operatora lotniska system prowadzenia rejestru (dokumentacji) powinien uwzględniać odpowiednie procedury, pomieszczenia do przechowywania, wiarygodne śledzenie, wyszukiwanie i dostępność dokumentacji związanej z działalnością operatora lotniska, która podlega Rozporządzeniu Bazowemu i jego przepisom wykonawczym, przez cały okres czasu wymagany na przechowywanie.

(b) Dokumenty powinny być przechowywane w formie papierowej lub w formie elektronicznej lub jako połączenie obydwu form. Dokumenty przechowywane na mikrofilmach lub dyskach optycznych są również akceptowalne. Dokumenty powinny pozostawać czytelne przez cały wymagany okres przechowywania. Okres przechowywania rozpoczyna się w momencie utworzenia dokumenty lub jego ostatniej zmiany.

(c) Systemy papierowe powinny stosować trwały materiał, który powinien wytrzymać normalne obchodzenie się i wypełnianie. Systemy komputerowe powinny posiadać, co najmniej jeden system zapasowy, który powinien być aktualizowany w ciągu 24 godzin od nowego wpisu. Systemy komputerowe powinny posiadać zabezpieczenia przed możliwością zmiany danych przez nieupoważniony personel.

(d) Cały sprzęt komputerowy stosowany do zapewnienia zapasowych danych powinien być przechowywany w miejscu innym niż to zawierające dane robocze oraz w środowisku, które zapewnia, że pozostanie on w dobrym stanie. W przypadku zmiany sprzętu lub oprogramowania, szczególną uwagę należy zwrócić na zapewnienie, że wszystkie niezbędne dane są nadal dostępne, przez co najmniej cały okres określony w odpowiedniej podczęści. W przypadku braku takiego wskazania, wszystkie dokumenty powinny być przechowywane przez okres, co najmniej 5 lat.

### AMC2 ADR.OR.D.035 Prowadzenie rejestru

REJESTROWANIE OPERACJI STATKÓW POWIETRZNYCH

(a) Operator lotniska powinien stosować system, który będzie używany do rejestrowania operacji statków powietrznych na lotnisku.

(b) System taki powinien umożliwić operatorowi lotniska rejestrowanie:

(1) liczby operacji każdego typu statku powietrznego korzystającego z lotniska;

(2) rodzaju każdej operacji statku powietrznego (zarobkowy przewóz lotniczy, towarowy, itp.);

(3) daty każdej operacji; oraz

(4) liczby pasażerów.

(c) Stosowany system powinien również spełniać przepisy AMC1 ADR.OR.D.035.

#### GM1 ADR.OR.D.035(b) Prowadzenie rejestru

DOKUMENTACJA

Przechowywanie dokumentacji na mikrofilmach lub dyskach optycznych może mieć miejsce w dowolnym czasie. Dokumentacja powinna być tak czytelna jak wersja oryginalna i pozostawać w takim stanie przez cały wymagany okres przechowywania.

## PODCZĘŚĆ E – INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

### AMC1 ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Instrukcje operacyjne lotnisk mogą różnić się w szczegółach w zależności od złożoności operacji oraz rodzaju lotniska.

(b) Instrukcja operacyjna lotniska lub jej części mogą być przedstawione w dowolnej formie, także w formie elektronicznej. We wszystkich przypadkach powinna być zapewniona dostępność, użyteczność i wiarygodność.

(c) Instrukcja operacyjna lotniska powinna być taka, aby:

(1) wszystkie jej części były spójne oraz zgodne w formie i treści;

(2) można było łatwo dokonywać zmian, oraz

(3) treść i status dokonywanych w niej zmian był kontrolowany i wyraźnie określony.

(d) Instrukcja operacyjna lotniska powinna zawierać opis zmiany oraz proces przeprowadzenia korekty określający:

(1) osobę(y), która może zatwierdzać zmiany lub aktualizacje;

(2) warunki tymczasowych aktualizacji i/lub natychmiastowych poprawek lub zmian wymaganych w celu zapewnienia bezpieczeństwa; oraz

(3) metody, za pomocą których cały personel i organizacje są informowani o zmianach w instrukcji operacyjnej lotniska.

(e) Instrukcja operacyjna lotniska może zawierać części, lub odnosić się do innych podlegających kontroli dokumentów, takich jak instrukcja wyposażenia lotniska, które są dostępne do użytku przez personel na lotnisku.

### AMC2 ADR.OR.E.005(i)(2) Instrukcja operacyjna lotniska

JĘZYK INSTRUKCJI OPERACYJNEJ LOTNISKA

Przetłumaczona wersja odpowiednich części instrukcji operacyjnej lotniska jest dopuszczalnym środkiem spełnienia odpowiedniego wymagania. W każdym przypadku, osoby zamierzające skorzystać z instrukcji powinny być w stanie ją przeczytać i zrozumieć.

### AMC3 ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

(a) Instrukcja operacyjna lotniska powinna mieć następującą strukturę i zawierać, co najmniej następujące informacje. Jeśli element nie ma zastosowania, należy dodać oznaczenie „nie dotyczy” lub „celowo pozostawiono puste”, wraz z podaniem odpowiedniego powodu:

A. CZĘŚĆ A ― INFORMACJE OGÓLNE

0. Administrowanie i nadzór nad instrukcją operacyjną lotniska, w tym:

0.1. Wprowadzenie:

0.1.1. Oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego, że instrukcja operacyjna lotniska spełnia wszystkie obowiązujące wymagania oraz warunki zawarte w certyfikacie;

0.1.2. Oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego, że instrukcja operacyjna lotniska zawiera instrukcje i procedury operacyjne, które mają być stosowane przez odpowiedni personel;

0.1.3. Wykaz i krótki opis poszczególnych części, ich zawartości, zastosowania i użycia;

0.1.4. Wyjaśnienia, skróty i definicje pojęć potrzebnych do korzystania instrukcji;

0.2. System aktualizacji i wprowadzania zmian:

0.2.1. Szczegóły dotyczące osoby (osób) odpowiedzialnej za wydawanie oraz wprowadzanie zmian i aktualizacji;

0.2.2. Rejestr zmian i aktualizacji z datami ich wprowadzenia oraz datami obowiązywania;

0.2.3. Oświadczenie, że dokonywanie odręcznych zmian i aktualizacji jest niedozwolone, z wyjątkiem sytuacji wymagających natychmiastowej zmiany lub aktualizacji w interesie bezpieczeństwa;

0.2.4. Opis systemu oznaczania stron lub punktów oraz dat ich obowiązywania;

0.2.5. Wykaz obowiązujących stron lub punktów;

0.2.6. Sposób zaznaczania zmian (w tekście oraz, w miarę możliwości, na mapach (planach) i wykresach);

0.2.7. Aktualizacje tymczasowe; oraz

0.2.8. Opis systemu dystrybucji i lista dystrybucyjna instrukcji operacyjnej lotniska, jej zmian i aktualizacji.

1. Informacje ogólne

Informacje ogólne, które zawierają:

1.1. Cel i zakres instrukcji operacyjnej lotniska;

1.2. Wymagania prawne dla certyfikatu lotniska oraz instrukcji operacyjnej lotniska określone w Części ADR.OR;

1.3. Warunki korzystania z lotniska przez jego użytkowników;

1.4. Obowiązki operatora lotniska; prawa właściwego organu i wytyczne dla personelu w sprawie ułatwiania audytów/inspekcji prowadzonych przez pracowników właściwego organu.

B. CZĘŚĆ B ― SYSTEM ZARZĄDZANIA LOTNISKA ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE KWALIFIKACJI I SZKOLENIA

2. Opis systemu zarządzania zawierający:

2.1. Strukturę organizacyjną lotniska i obowiązki, w tym: opis struktury organizacyjnej, łącznie z ogólnym schematem organizacyjnym i schematami organizacyjnymi innych wydziałów. Schemat organizacyjny powinien przedstawiać zależności pomiędzy wydziałami. Na wszystkich szczeblach struktury organizacyjnej (wydziałów, sekcji, itp.) powinny być przedstawione linie podległości i zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem.

Nazwiska, zakres uprawnień, zadania i obowiązki kierownictwa oraz osób wyznaczonych. Powinny być również uwzględnione zadania i obowiązki pozostałego personelu operacyjnego, technicznego, a także lotniskowych komitetów bezpieczeństwa oraz Lokalnego Zespołu do Spraw Bezpieczeństwa na Drodze Startowej i ich funkcjonowanie.

2.2. Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem zawierający:

2.2.1. Zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem;

2.2.2. Politykę i cele bezpieczeństwa;

2.2.3. Obowiązki kluczowego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo;

2.2.4. Procedury nadzoru nad dokumentacją;

2.2.5. Proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, w tym identyfikacja zagrożeń i schematy oceny ryzyka;

2.2.6. Monitorowanie wykonania i skuteczności działań na rzecz bezpieczeństwa oraz środki łagodzenia ryzyka;

2.2.7. Monitorowanie skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa;

2.2.8. Zgłaszanie spraw związanych z bezpieczeństwem (w tym zgłaszanie zagrożeń) i ich badanie;

2.2.9. Planowanie działań w sytuacji zagrożenia;

2.2.10. Zarządzanie zmianą (w tym zmianami organizacyjnymi dotyczącymi obowiązków w zakresie bezpieczeństwa);

2.2.11. Promowanie bezpieczeństwa; oraz

2.2.12. Wyniki systemu zarządzania bezpieczeństwem.

2.3. Opis monitorowania spełnienia wymagań i powiązanych z nim procedur.

2.4. Opis systemu zarządzania jakością dla działalności związanej z dostarczaniem danych i informacji lotniczych, oraz stosowanych procedur, w tym tych, które spełniają odpowiednie cele dotyczące zarządzania bezpieczeństwem i ochroną.

2.5. Procedury zgłaszania do właściwego organu obejmujące sposób postępowania, powiadamianie i zgłaszanie wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń. Sekcja ta powinna zawierać, co najmniej następujące elementy:

(a) definicję wypadku, poważnego incydentu i zdarzenia oraz odpowiedni zakres obowiązków wszystkich zaangażowanych osób;

(b) przykłady formularzy, które mają być używane (lub kopie samych formularzy), instrukcje ich wypełniania, adresy, na które należy je przesyłać oraz czas określony na wykonanie tych zadań;

(c) procedury i uzgodnienia dotyczące zabezpieczenia dowodów, w tym nagrań, następujące po zgłoszeniu zdarzenia;

2.6. Procedury dotyczące spożywania alkoholu, substancji psychoaktywnych i leków.

2.7. Procedury:

2.7.1. przestrzegania wytycznych w zakresie bezpieczeństwa;

2.7.2. reagowania na problemy bezpieczeństwa; oraz

2.7.3. postępowania z wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa wydanymi przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych.

2.8. Opis metod i procedur rejestrowania operacji statków powietrznych, w tym operacji i typu statku powietrznego, dat oraz liczby pasażerów.

3. Wymagane kwalifikacje personelu lotniska (patrz GM1 ADR.OR.D.015(d)). Ponadto procedury dotyczące:

3.1. programu szkolenia, w tym:

3.1.1. obowiązki, częstotliwość prowadzenia, treści nauczania, oraz zidentyfikowane standardy szkoleniowe dla całego personelu uczestniczącego w operacjach lotniskowych, działaniach ratowniczo-gaśniczych, utrzymaniu i obsłudze technicznej lotniska, zarządzaniu lotniskiem, oraz osób poruszających się bez eskorty w polu ruchu naziemnego lub innych strefach operacyjnych lotniska.

3.1.2. procedury:

3.1.2.1. szkolenia i oceny postępów szkolonych;

3.1.2.2. które należy stosować w przypadku, gdy personel nie osiąga wymaganych standardów.

3.1.3. opis dokumentacji, która ma być przechowywana i okresy jej przechowywania.

3.2. Program sprawdzania umiejętności, w tym obowiązki i częstotliwość sprawdzania;

3.2.1. procedury, które należy stosować w przypadku, gdy personel nie osiąga wymaganych standardów.

3.2.2. opis dokumentacji, która ma być przechowywana i okresy jej przechowywania.

C. CZĘŚĆ C ― SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA

4. Opis lotniska zawierający w szczególności następujące informacje:

4.1 plan pokazujący odległość lotniska od najbliższego miasta lub innego zaludnionego obszaru;

4.2. szczegółowe mapy i wykresy lotniska pokazujące lokalizację lotniska (długość i szerokość geograficzną) i jego granice, ważne obiekty, punkt odniesienia lotniska, układ dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych, lotniskowe pomoce wzrokowe i niewzrokowe oraz wskaźniki kierunku wiatru;

4.3. plan przedstawiający lokalizację wszelkich obiektów i urządzeń lotniska znajdujących się poza granicami lotniska;

4.4. opis cech fizycznych lotniska, wysokość lotniska, pomoce wzrokowe i niewzrokowe, jak również informacje dotyczących temperatury odniesienia lotniska, nośności nawierzchni sztucznych, poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej, pomocy naziemnych i głównych przeszkód lotniczych;

4.5. opis wszelkich przypadków zwolnień lub odstępstw, równoważny poziom bezpieczeństwa, specjalne warunki i ograniczenia operacyjne; oraz

4.6. opis rodzajów operacji, w zakresie prowadzenia których lotnisko jest zatwierdzone.

D. CZĘŚĆ D ― SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWI ZGŁASZANIA SŁUŻBIE INFORMACJI LOTNICZEJ

5. Dostępna służba informacji lotniczej i procedury publikowanie informacji ogólnych, które obejmują:

5.1. nazwę lotniska;

5.2. położenie lotniska;

5.3. współrzędne geograficzne punktu odniesienia lotniska, określone według Światowego Systemu Geodezyjnego - 1984 (WGS-84);

5.4. wysokość lotniska i undulacja geoidy;

5.5. wysokość każdego progu drogi startowej oraz undulacja geoidy, wysokość końca drogi startowej oraz wszelkich znaczących wysokich i niskich punktów wzdłuż drogi startowej, oraz najwyższa wysokość strefy przyziemienia drogi startowej z podejściem precyzyjnym;

5.6. temperatura odniesienia lotniska;

5.7. szczegóły radiolatarni lotniskowej; oraz

5.8. nazwę operatora lotniska i dane kontaktowe (w tym numery telefonów) operatora lotniska, na które można się kontaktować w każdej chwili.

6. Wymiary lotniska i informacje powiązane, w tym:

6.1. droga startowa – rzeczywisty kierunek geograficzny, numer oznaczenia, długość, szerokość, lokalizacja przesuniętego progu, nachylenie, rodzaj nawierzchni, typ drogi startowej oraz istnienie strefy wolnej od przeszkód dla drogi startowej z podejściem precyzyjnym;

6.2. długość, szerokość i rodzaj nawierzchni pasa, zabezpieczenie końców drogi startowej, zabezpieczenia przerwanego startu; długość, szerokość i rodzaj nawierzchni dróg kołowania; rodzaj nawierzchni płyty postojowej i stanowiska postojowe statków powietrznych; długość zabezpieczenia wydłużonego startu i profil terenu;

6.3. pomoce wzrokowe dla procedur podejścia, rodzaj świetlnego systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia; oznakowanie i oświetlenie dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych; inne pomoce wzrokowe i pomoce kontroli ruchu naziemnego na drogach kołowania i płytach postojowych, lokalizacja i typu wzrokowego systemu dokowania; dostępność niezależnych źródeł zasilania oświetlenia;

6.4. lokalizacja i częstotliwości radiowa lotniskowych stanowisk sprawdzania VOR;

6.5. położenie i oznaczenie standardowych tras kołowania;

6.6. współrzędne geograficzne każdego progu, odpowiednie punkty linii środkowej drogi kołowania, oraz stanowisk postojowych statków powietrznych;

6.7. współrzędne geograficzne oraz wysokość wierzchołków istotnych przeszkód w strefach podejścia i startu, w strefie kręgu lotniskowego oraz w otoczeniu lotniska (w formie map);

6.8. rodzaj i nośność nawierzchni sztucznej określonej przy użyciu metody liczba klasyfikacyjna statku powietrznego – liczba klasyfikacyjna nawierzchni (ACN-PCN);

6.9. miejsca przeznaczone do sprawdzania wysokościomierzy przed lotem i ich wysokość;

6.10. długości deklarowane;

6.11. dane kontaktowe (numery telefonów/teleksu/faksu i adresy e-mail) z koordynatorem operacji usuwania unieruchomionych statków powietrznych, a także informacje na temat możliwości usuwania unieruchomionych statków powietrznych, wyrażone w kategoriach największego typu statku powietrznego;

6.12. poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej; rodzaje i ilości środków gaśniczych będących normalnie dostępnych w dyspozycji lotniska; oraz

6.13. zwolnienia lub odstępstwa od obowiązujących wymagań, przypadki równoważnego poziomu bezpieczeństwa, warunki specjalne i ograniczenia.

E. CZĘŚĆ E ― SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE PROCEDUR OPERACYJNYCH LOTNISKA,   
JEGO WYPOSAŻENIA I STOSOWANYCH ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA.

7. Lotniskowy system powiadamiania obejmuje:

7.1. Uzgodnienia i procedury zgłaszania zmian dotyczących informacji lotniskowych określonych w AIP i wnioskowanie o wydanie NOTAM, w tym zgłaszanie zmian do właściwego organu oraz rejestrowanie zgłoszeń o tych zmianach;

7.2. procedury i częstotliwość przeglądów danych lotniczych, w tym obszarów, które należy badać.

8. Procedury dostępu do pola ruchu naziemnego lotniska, w tym:

8.1. koordynacji z organami odpowiedzialnymi za ochronę;

8.2. zapobiegania nieuprawnionemu wejściu na pole ruchu naziemnego;

9. Procedury inspekcji, oceny i informowania o stanie pola ruchu naziemnego oraz innych obszarów i obiektów (w tym oceny charakterystyk tarcia drogi startowej i pomiarów głębokości wody), w tym:

9.1. ustalenia organizacyjne i środki komunikowania się z organem służb ruchu lotniczego w trakcie inspekcji;

9.2. lista kontrolna inspekcji, dziennik i prowadzenie rejestru; oraz

9.3. odstępy czasowe i terminy inspekcji, raportowanie wyników i działania następcze (pokontrolne).

10. Procedury inspekcji oraz bieżącej i awaryjnej obsługi technicznej pomocy wzrokowych i niewzrokowych, w stosownych przypadkach, oraz systemy elektryczne lotniska, w tym:

10.1. lista kontrolna inspekcji, dziennik i prowadzenie rejestru; oraz

10.2. odstępy czasowe i terminy inspekcji, wyniki raportowania i działania następcze (pokontrolne).

11. Instrukcje eksploatacji, obsługi technicznej i napraw, informacje dotyczące serwisowania, procedury rozwiązywania problemów i inspekcji wyposażenia lotniska.

12. Procedury:

12.1. utrzymania pola ruchu naziemnego, w tym powierzchni utwardzonych; nieutwardzonych dróg startowych i dróg kołowania, dróg startowych i pasów startowych oraz systemu odwodnienia lotniska;

12.2. dla operacji z nadmiernym obciążeniem.

13. Procedury prowadzenia prac na lotnisku, w tym:

13.1. koordynacji, planowania i prowadzenia prac budowlanych i prac związanych z obsługą techniczną; oraz

13.2. ustalenia organizacyjne i środki komunikowania się z organem służb ruchu lotniczego w czasie prowadzenia takich prac.

14. Procedury zarządzania płytą postojową, w tym:

14.1. przekazania statków powietrznych pomiędzy organem służb ruchu lotniczego a organem zarządzania płytą postojową;

14.2. przydziału stanowisk postojowych statków powietrznych;

14.3. uruchamiania silnika i wypychania statków powietrznych; oraz

14.4. koordynacji ruchu naziemnego *(marshalling)* i służby pojazdów prowadzących *(follow-me).*

15. Procedury zarządzania bezpieczeństwem na płycie postojowej, w tym:

15.1. ochrony przed podmuchami silników odrzutowych;

15.2. egzekwowania zasad bezpieczeństwa podczas operacji tankowania statków powietrznych;

15.3. zapobiegania FOD, w tym sprzątanie/zamiatanie płyty postojowej; oraz

15.4. monitorowania spełnienia wymagań procedur bezpieczeństwa przez personel na płycie postojowej.

16. Procedury kontroli pojazdów działających w polu ruchu naziemnego lub w jego pobliżu, w tym przepisy ruchu drogowego, pierwszeństwo przejazdu, ograniczenia prędkości i sposobu jazdy, wydawanie zezwoleń na prowadzenie pojazdów oraz środki egzekwowania stosowania przepisów.

17. Procedury zarządzania zagrożeniami ze strony zwierząt, w tym dokonywanie oceny zagrożeń ze strony zwierząt i ustalenia dotyczące wdrożenia programu kontroli zwierząt oraz sposób publikowania istotnych informacji przez służby AIS. Formularz zgłoszenia zderzenia ze zwierzętami.

18. Procedury:

18.1. kontroli i monitorowania przeszkód na lotnisku i poza jego granicami, powiadamiania właściwego organu o charakterze i lokalizacji przeszkód oraz, w razie potrzeby, wszelkich później dodanych lub usuniętych przeszkód, w tym zmiany publikacji AIS; oraz

18.2. monitorowania i ograniczania zagrożenia związanego z działalnością ludzką i korzystaniem z gruntów na lotnisku i w jego otoczeniu.

Odpowiednie listy kontrolne do prowadzenia inspekcji, dziennik i prowadzenie rejestru; przedziały czasu pomiędzy inspekcjami i czas inspekcji; raportowanie wyników i działania następcze (pokontrolne).

19. Plan działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska, w tym:

19.1. Postępowanie w sytuacjach zagrożenia na lotnisku lub w jego otoczeniu;

19.2. Sprawdzenia obiektów i wyposażenia lotniska, które mają być używane w sytuacjach zagrożenia, w tym częstotliwość ich prowadzenia; oraz

19.3. Ćwiczenia sprawdzające plany działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska, w tym częstotliwość ich prowadzenia.

20. Służba ratowniczo-gaśnicza, w tym opis obiektów, sprzętu, personelu i procedur w celu spełnienia wymagań przeciwpożarowych.

21. Plan usuwania unieruchomionych statków powietrznych, łącznie z odpowiednimi ustaleniami, sprzętem i procedurami niezbędnymi do jego realizacji.

22. Procedury zapewniające bezpieczne obchodzenie się i przechowywanie paliw i materiałów niebezpiecznych na lotnisku, w tym:

22.1. Sprzęt, powierzchnie magazynowe, dostawy, wydawanie, obsługa i środki bezpieczeństwa;

22.2. Jakość i prawidłowe specyfikacje paliwa lotniczego; odstępy czasu pomiędzy audytami i inspekcjami, listy kontrolne, pobieranie próbek i prowadzenie rejestru.

23. Operacje w warunkach ograniczonej widzialności: opis procedur operacyjnych, w tym koordynacji z organem służb ruchu lotniczego i organem zarządzania płytą postojową, standardowych tras kołowania, kontroli działalności oraz pomiaru i informowania o widzialności wzdłuż drogi startowej.

24. Procedury dla operacji w warunkach zimowych, w tym plan odśnieżania i procedur niezbędne do jego realizacji, jak również opis dostępnych środków i odpowiednich uzgodnień.

25. Procedury dla operacji w niekorzystnych warunkach pogodowych.

26. Procedury dla operacji nocnych.

27. Procedury ochrony radaru i innych pomocy nawigacyjnych, nadzoru nad działalnością i obsługą naziemną w pobliżu tych instalacji.

28. Procedury dotyczące eksploatacji statków powietrznych o wyższej literze kodu na lotnisku, w tym dróg kołowania.

29. Procedury i środki dotyczące zapobiegania pożarom na lotnisku.

(b) Wszystkie procedury zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska powinny obejmować i jasno określać role, obowiązki i dane kontaktowe personelu odpowiedzialnego lotniska oraz innych osób lub organizacji, łącznie z podwykonawcami, w tym, odpowiednio, z właściwym organem i innymi zaangażowanymi agencjami państwowymi i uwzględniać potrzebę ustanowienia bezpośredniej komunikacji poza godzinami pracy.

#### GM1 ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

(a) Forma instrukcji operacyjnej lotniska

Instrukcja operacyjna lotniska jest kluczowym dokumentem zarówno dla operatora lotniska, jak również dla właściwego organu. Instrukcja ta jest dokumentem źródłowym opisującym jak infrastruktura lotniska, wyposażenie i procedury operacyjne będą bezpiecznie funkcjonować.

Tak jak w przypadku procedur operacyjnych, właściwy organ będzie oczekiwał, że instrukcja operacyjna lotniska będzie dokładnym odzwierciedleniem codziennego funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniska oraz jego kultury bezpieczeństwa. Będzie musiała pokazać jak lotnisko zamierza zmierzyć skuteczność działań w zakresie bezpieczeństwa w porównaniu z zakładanym poziomem i celami bezpieczeństwa. Osoba czytająca instrukcję operacyjną lotniska powinna mieć jasno sprecyzowane, jak bezpieczeństwo na lotnisku jest rozwijane, zarządzane i utrzymywane. Wszystkie polityki bezpieczeństwa, procedury operacyjne i instrukcje powinny być zawarte w szczegółach, jeśli są istotne lub odsyłają do innych kontrolowanych, formalnie przyjętych lub uznanych publikacji.

Na większych lotniskach, rozmiar i złożoność operacji i związanych z nimi procedur mogą dyktować, że procedury te nie będą mogły być łatwo włączone do jednego dokumentu. W takich okolicznościach dopuszczalne jest, aby w instrukcji operacyjnej lotniska określić i odnieść się do procedur, które nie są w niej zawarte. Jeśli ten system ma odnieść sukces, to konieczne jest, aby wszelkie odnośne informacje, dokumentacja i procedury były dostępne w razie potrzeby całemu personelowi operacyjnemu w sposób podobny do tego, w jaki dostępna jest sama instrukcja operacyjna lotniska. W tym celu, mogłaby być przydatna, skomputeryzowana baza danych zawierająca odnośne procedury i informacje. Dla wielu małych lotnisk, instrukcja operacyjna lotniska może być zarówno prosta jak i krótka, o ile obejmuje ona procedury niezbędne do prowadzenia codziennych operacji na zadowalającym poziomie. Niemniej jednak, możliwe jest przyjęcie wspólnego formatu obejmującego istotne elementy, które określają system zarządzania bezpieczeństwem.

(b) Cel opracowania instrukcji operacyjnej lotniska

Efektywna struktura zarządzania i systematyczne podejście do instrukcji operacyjnej lotniska ma zasadnicze znaczenie. Instrukcja operacyjna lotniska powinna zawierać wszystkie istotne informacje w celu opisania tej struktury w sposób zadowalający. Jest to jeden ze sposobów, w jaki cały personel operacyjny może być informowany o swoich obowiązkach i odpowiedzialności w zakresie bezpieczeństwa. Instrukcja operacyjna lotniska powinna opisywać infrastrukturę lotniska, usługi i udogodnienia, wszystkie procedury operacyjne oraz ograniczenia dotyczące dostępności lotniska.

Odpowiedzialność za bezpieczeństwo musi zaczynać się na samym szczycie każdej organizacji. Jednym z kluczowych elementów w tworzeniu bezpiecznych praktyk pracy jest podejście „z góry na dół”, gdzie wszyscy pracownicy powinni zrozumieć cele bezpieczeństwa organizacji, hierarchię służbową oraz własne obowiązki i odpowiedzialność. Kiedy stosowane zasady zarządzania bezpieczeństwem zostaną wdrożone, instrukcja operacyjna lotniska powinna zostać rozbudowana, aby jasno opisać, w jaki sposób ma być zarządzane bezpieczeństwo operacji. Czytelnik lub użytkownik instrukcji operacyjnej lotniska nigdy nie powinien mieć żadnych wątpliwości, jeśli chodzi o odpowiedzialność w zakresie bezpieczeństwa w każdej dziedzinie lub opisanej działalności. Każda sekcja powinna określać, kto posiada odpowiedzialność kierowniczą, kto posiada odpowiedzialność pracowniczą, kto ma kompetencje, a kto faktycznie wykonuje zadania opisane w każdej sekcji.

Podstawowym celem instrukcji operacyjnej lotniska powinno być przedstawienie, w jaki sposób kierownictwo będzie realizować swoje obowiązki w zakresie bezpieczeństwa. Instrukcja operacyjna lotniska określi politykę i oczekiwane standardy skuteczności działania oraz procedury, według których zostaną one osiągnięte.

Operator lotniska powinien zapewnić, że:

(1) obowiązki operatora lotniska są jasno opisane;

(2) wymienione są zadania i działania, które mają być wykonywane przez operatora lotniska lub jego podwykonawców; oraz

(3) środki i procedury do wykonania tych zadań i działań są opisane lub dołączone wraz z niezbędnymi szczegółami w zakresie ich częstotliwości i metod pracy.

Tam, gdzie obowiązki są przydzielane innym zainteresowanym stronom, instrukcja operacyjna lotniska powinna jasno określać te strony.

#### GM2 ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska

ZAWARTOŚĆ

Powinien być utrzymany system numeracji opisany w AMC3 ADR.OR.E.005, nawet jeśli występują sekcje, które, ze względu na charakter lotniska lub rodzaje operacji, nie mają zastosowania.

#### GM1 ADR.OR.E.005(j) Instrukcja operacyjna lotniska

ZASADY CZYNNIKA LUDZKIEGO

Wytyczne w zakresie stosowania zasad dotyczących czynnika ludzkiego można znaleźć w „*Podręczniku szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego*” ICAO Doc 9683.

# ZAŁĄCZNIK IV AKCEPTOWALNE SPOSOBY SPEŁNIENIA WYMAGAŃ ORAZ MATERIAŁY ZAWIERAJĄCE WYTYCZNE DO CZĘŚCI ADR-OPS

WYMAGANIA OPERACYJNE

## **PODCZĘŚĆ A – DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA (ADR.OPS.A)**

### AMC1 ADR.OPS.A.005 Dane dotyczące lotniska

(a) Dane dotyczące lotniska i dostępnych służb powinny obejmować, lecz nie mogą być ograniczone do elementów wymienionych w poniższej liście:

(1) punkt odniesienia lotniska;

(2) wysokość lotniska i drogi startowej;

(3) temperatura odniesienia lotniska;

(4) wymiary lotniska i informacje z tym związane;

(5) nośności nawierzchni sztucznych;

(6) miejsca przeznaczone do sprawdzania wysokościomierza przed lotem;

(7) długości deklarowane;

(8) stan pola ruchu naziemnego i związanych z nim urządzeń;

(9) usuwanie unieruchomionych statków powietrznych;

(10) ochrona ratowniczo-gaśnicza; oraz

(11) system wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia.

(b) Operator lotniska powinien mierzyć i zgłaszać służbie informacji lotniczej dane dotyczące przeszkód i terenu w strefie 3 i w strefie 2 (część w granicach lotniska) wyrażone w stopniach, minutach, sekundach i dziesiątych częściach sekundy. Dodatkowo, wysokość wierzchołków, rodzaj, oznakowanie i oświetlenie przeszkód (jeżeli takowe występuje) powinno być zgłaszane do służby informacji lotniczej.

(c) Dane o przeszkodach dla wszystkich przeszkód w strefie 2 (część w granicach lotniska), które zostały ocenione, jako stanowiące zagrożenie dla żeglugi powietrznej, powinny być zapewniane w wersji elektronicznej.

(d) Elektroniczne dane o terenie i przeszkodach powinny być zapewniane dla:

(1) tych przeszkód w strefie 2a, które przenikają odpowiednią powierzchnię służącą do zbierania danych o przeszkodach;

(2) przeszkód przenikających powierzchnie identyfikacji przeszkód w strefie ścieżki lotu po starcie; oraz

(3) przeszkód przenikających powierzchnie ograniczające przeszkody lotniska.

(e) Elektroniczne dane o terenie i przeszkodach powinny być zapewniane dla strefy 4 dla terenu i przeszkód, które przenikają odpowiednią powierzchnię służącą do zbierania danych o przeszkodach, dla wszystkich dróg startowych, dla których zostały ustanowione operacje podejścia precyzyjnego kategorii II lub III i gdzie wymagane są przez operatorów szczegółowe informacje w celu umożliwienia im oceny wpływu terenu na ustalanie wysokości decyzji przy użyciu radiowysokościomierzy.

(f) Operator lotniska powinien dokonać uzgodnień z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego i z właściwym organem w zakresie dostarczania danych o przeszkodach i terenie leżących poza granicami lotniska.

#### GM1 ADR.OPS.A.005 Dane dotyczące lotniska [[20]](#footnote-20)

PUNKT ODNIESIENIA LOTNISKA

(a) Punkt odniesienia lotniska powinien być zlokalizowany w pobliżu istniejącego lub planowanego środka geometrycznego lotniska i musi pozostać tam, gdzie został pierwotnie wyznaczony.

(b) Położenie punktu odniesienia lotniska powinno być zmierzone i podane służbom informacji lotniczej w stopniach, minutach i sekundach.

WYSOKOŚĆ LOTNISKA I DROGI STARTOWEJ

Niżej wymienione elementy powinny być zmierzone i podane służbom informacji lotniczej:

(a) Wysokość lotniska i undulacja geoidy w punkcie odniesienia lotniska z dokładnością do pół metra lub stopy;

(b) Dla podejść nieprecyzyjnych, wysokość i undulacja geoidy każdego progu, wysokość końców drogi startowej oraz znaczących wysoko i nisko położonych punktów pośrednich wzdłuż drogi startowej powinny być zaokrąglone do pół metra lub stopy;

(c) Dla drogi startowej z podejściem precyzyjnym, wysokość i undulacja geoidy progów drogi startowej, wysokość końców drogi startowej i największe wysokości strefy przyziemienia powinny być zmierzone z dokładnością do jednej czwartej metra lub stopy.

TEMPERATURA ODNIESIENIA LOTNISKA

(a) Temperatura odniesienia lotniska powinna być określona dla każdego lotniska w stopniach Celsjusza.

(b) Temperatura odniesienia lotniska powinna być średnią temperaturą miesięczną maksymalnych dziennych temperatur najcieplejszego miesiąca roku (za najcieplejszy miesiąc uważa się miesiąc o najwyższej średniej temperaturze miesięcznej), jako średniej z okresu pięciu lat.

WYMIARY LOTNISKA I INFORMACJE Z TYM ZWIĄZANE

Niżej wymienione dane muszą, odpowiednio, zostać zmierzone lub opisane dla każdego obiektu stanowiącego wyposażenie lotniska:

(a) Droga startowa

(1) rzeczywisty kierunek geograficzny z dokładnością do jednej setnej stopnia;

(2) numer identyfikacyjny drogi startowej;

(3) długość;

(4) szerokość;

(5) położenie przesuniętego progu z dokładnością do pełnego metra lub stopy;

(6) nachylenie podłużne;

(7) rodzaj nawierzchni;

(8) typ końców drogi startowej; oraz

(9) dla drogi startowej z podejściem precyzyjnym kategorii I, istnienie strefy wolnej od przeszkód, jeśli taka jest przewidziana.

(b) Pas drogi startowej / strefa bezpieczeństwa końca drogi startowej / zabezpieczenie przerwanego startu

(1) długość, szerokość z dokładnością do pełnego metra lub stopy;

(2) rodzaj nawierzchni; oraz

(3) system zatrzymywania samolotów – lokalizacja (który koniec drogi startowej) i opis.

(c) Droga kołowania

(1) numer identyfikacyjny drogi kołowania;

(2) szerokość; oraz

(3) rodzaj nawierzchni.

(d) Płyta postojowa

(1) rodzaj nawierzchni; oraz

(2) stanowiska postojowe statków powietrznych.

(e) Granice obszaru kontrolowanego przez służby kontroli ruchu lotniczego;

(f) Zabezpieczenie wydłużonego startu

(1) długość z dokładnością do pełnego metra lub stopy;

(2) profil terenu.

(g) Pomoce wzrokowe dla procedur podejścia, oznakowanie i oświetlenie dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych, inne wzrokowe pomoce prowadzące i sterujące na drogach kołowania i płytach postojowych, włącznie z poprzeczkami oczekiwania i miejscami oczekiwania na drogach kołowania oraz lokalizacja i rodzaje systemów wzrokowego dokowania statków powietrznych;

(h) Położenie i częstotliwość radiowa punktu sprawdzania VOR na lotnisku;

(i) Położenie i oznaczenie standardowych tras kołowania;

(j) Odległości z dokładnością do jednego metra lub stopy do lokalizatora i elementów ścieżki schodzenia wchodzących w skład systemu lądowania według przyrządów (ILS) lub anteny kierunku i wysokości mikrofalowego systemu lądowania (MLS) w odniesieniu do punktów skrajnych drogi startowej;

(k) Współrzędne geograficzne:

(1) każdego progu drogi startowej;

(2) punktów linii środkowych odpowiednich dróg kołowania; oraz

(3) każdego stanowiska postojowego statku powietrznego;

są mierzone i zgłaszane służbom informacji lotniczej w stopniach, minutach, sekundach i setnych częściach sekundy.

NOŚNOŚĆ NAWIERZCHNI SZTUCZNYCH

(a) Nośność nawierzchni sztucznych przeznaczonych dla statków powietrznych, których masa na płycie postojowej (rampie) przekracza 5700 kg, powinna być podana przy pomocy metody liczby klasyfikacyjnej statku powietrznego – liczby klasyfikacyjnej nawierzchni ACN-PCN, z określeniem wszystkich następujących danych:

(1) liczba klasyfikacyjna nawierzchni (PCN);

(2) rodzaj nawierzchni dla określenia liczb metodą ACN-PCN;

(3) kategoria nośności podłoża;

(4) maksymalna dopuszczalna kategoria ciśnienia w oponach lub maksymalna dopuszczalna wartość ciśnienia w oponach; oraz

(5) zastosowana metoda oceny.

(b) Dla celów określenia ACN, zachowanie nawierzchni sztucznej powinno być sklasyfikowane, jako równoważne nawierzchni o konstrukcji sztywnej lub podatnej;

(c) Informacje dla metody ACN-PCN dotyczące określania rodzaju nawierzchni sztucznej, kategorii nośności podłoża, kategorii maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia opon i metody oceny, powinny być podane przy pomocy niżej wymienionych kodów:

(1) Rodzaj nawierzchni sztucznej dla określenia ACN-PCN:

(i) nawierzchnia sztywna: kod R;

(ii) nawierzchnia podatna: kod F;

(2) Kategoria nośności podłoża:

(i) Nośność wysoka: scharakteryzowana dla nawierzchni sztywnych przez K = 150 MN/m3 i reprezentująca wszystkie wartości K powyżej 120 NM/m3, oraz scharakteryzowana dla nawierzchni podatnych przez CBR = 15 oraz reprezentująca wszystkie wartości CBR wyższe niż 13 – kod A;

(ii) Nośność średnia: scharakteryzowana dla nawierzchni sztywnych przez K = 80 MN/m3 i reprezentująca przedział wartości K od 60 MN/m3 do 120 MN/m3 oraz scharakteryzowana dla nawierzchni podatnych przez CBR = 10 i reprezentująca przedział wartości CBR od 8 do 13 – kod B.

(iii) Nośność niska: scharakteryzowana dla nawierzchni sztywnych przez K = 40 MN/m3 i reprezentująca przedział wartości K od 25 do 60 MN/m3 oraz scharakteryzowana dla nawierzchni podatnych przez CBR = 6 i reprezentująca przedział wartości CBR od 4 do 8 – kod C.

(iv) Nośność bardzo niska: scharakteryzowana dla nawierzchni sztywnych przez K = 20 MN/m3 i reprezentująca wszystkie wartości K mniejsze niż 25 MN/m3 oraz scharakteryzowana dla nawierzchni podatnych przez CBR = 3 i reprezentująca wszystkie wartości CBR mniejsze niż 4 – kod D;

(3) Kategoria maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia w oponach:

(i) Nieograniczona: bez ograniczenia ciśnienia – kod W;

(ii) Wysoka: ograniczenie ciśnienia do 1,75 MPa – kod X;

(iii) Średnia: ograniczenie ciśnienia do 1,25 MPa – kod Y;

(iv) Niska: ograniczenie ciśnienia do 0,5 MPa – kod Z;

(4) Metoda oceny:

(i) Ocena techniczna: oznacza specjalne badania charakterystyk nawierzchni sztucznej oraz zastosowanie badań technicznych przy ocenie zachowania się nawierzchni – kod T;

(ii) Ocena odwołująca się do doświadczeń przyjmowanych statków powietrznych: oznacza znajomość określonych typów i masy statków powietrznych, jakie dana nawierzchnia przenosi w sposób zadawalający przy regularnym ruchu statków powietrznych – kod U;

(d) Nośność nawierzchni sztucznych przeznaczonych dla statków powietrznych, których masa na płycie (rampie) jest równa lub mniejsza niż 5700 kg, powinna być określana przez podanie następujących informacji:

(1) maksymalnej dopuszczalnej masy statku powietrznego; oraz

(2) maksymalnego dopuszczalnego ciśnienia w oponach.

MIEJSCE PRZEZNACZONE DO SPRAWDZANIA WYSOKOŚCIOMIERZA PRZED LOTEM

(a) Powinno być wyznaczone jedno lub więcej miejsc przeznaczonych do sprawdzania wysokościomierzy przed lotem.

(b) Wysokość miejsca przeznaczonego do sprawdzania wysokościomierza przed lotem powinna być podana, jako wysokość średnia, zaokrąglona do najbliższego metra lub stopy strefy, w której to miejsce się znajduje. Wysokość jakiejkolwiek części miejsca przeznaczonego do sprawdzania wysokościomierzy przed lotem powinno mieścić, się w tolerancji 3 m (10 stóp) średniej wysokości tego miejsca.

(c) Miejsce przeznaczone do sprawdzania wysokościomierzy przed lotem może być zlokalizowane na płycie postojowej. Lokalizacja miejsca przeznaczonego do sprawdzania wysokościomierzy przed lotem na płycie postojowej pozwala pilotowi dokonać sprawdzenia wysokościomierza przed otrzymaniem zezwolenia na kołowanie i zwalnia go od obowiązku zatrzymania się dla dokonania tego sprawdzenia już po opuszczeniu płyty. Zwykle cała płyta może służyć za odpowiednie miejsce dla sprawdzania wysokościomierzy.

DŁUGOŚCI DEKLAROWANE

(a) Niżej wymienione długości powinny być obliczone dla drogi startowej w przybliżeniu do 1 metra lub stopy i zgłoszone służbom informacji lotniczej i służbom ruchu lotniczego:

(1) rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie (TORA);

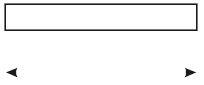
(2) rozporządzalna długość startu (TODA);

(3) rozporządzalna długość przerwanego startu (ASDA); oraz

(4) rozporządzalna długość lądowania (LDA).

(b) Rozporządzalna długość rozbiegu przy starcie (TORA), rozporządzalna długość startu (TODA), rozporządzalna długość przerwanego startu (ASDA) oraz rozporządzalna długość lądowania (LDA) powinny być obliczone zgodnie z poniższymi zasadami (wszystkie długości deklarowane są zobrazowane dla operacji od strony od lewej do prawej):

(1) Jeżeli droga startowa nie posiada zabezpieczenia przerwanego startu lub zabezpieczenia wydłużonego startu a próg zlokalizowany jest na krawędzi drogi startowej, to wyżej wymienione, cztery długości deklarowane zazwyczaj powinny być równe długości drogi startowej.



TORA

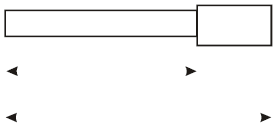
TODA

ASDA

LDA

Rysunek 1

(2) Jeżeli droga startowa posiada zabezpieczenie wydłużonego startu (CWY), to wtedy TODA będzie obejmować długość zabezpieczenia wydłużonego startu.



TORA

ASDA

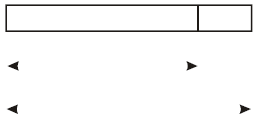
LDA

TODA

CWY

Rysunek 2

(3) Jeżeli droga startowa posiada zabezpieczenie przerwanego startu (SWY), to wtedy ASDA będzie obejmować długość zabezpieczenia przerwanego startu.



TORA

TODA

LDA

SWY

ASDA

Rysunek 3

(4) Jeżeli próg drogi startowej jest przesunięty, to wtedy LDA będzie zmniejszona o odległość o jaką próg został przesunięty. Przesunięty próg ma wpływ wyłącznie na LDA w przypadku podejść wykonywanych w kierunku tego progu. Pozostałe długości deklarowane dla operacji z kierunku przeciwnego nie będą zmienione.



TORA

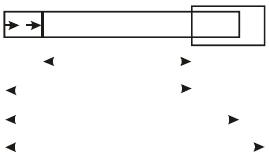
TODA

ASDA

LDA

Rysunek 4

(5) Jeżeli droga startowa posiada więcej niż jedno zabezpieczenie wydłużonego startu, zabezpieczenie przerwanego startu lub przesunięty próg, to wtedy więcej niż jedna z długości deklarowanych zostanie zmodyfikowana. Modyfikacja powinna być przeprowadzona zgodnie z zasadami jak na rysunkach (1)–(4).



SWY

CWY

TORA

LDA

ASDA

TODA

Rysunek 5

(c) Informacje dotyczące długości deklarowanych powinny być podawane zgodnie z poniższą tabelą:

Próg drogi startowej

Przesunięty próg

drogi startowej

Zabezpieczenie przerwanego startu

Zabezpieczenie wydłużonego startu



DROGA STARTOWA



1850 m

350 m

300 m

580 m

DROGA STARTOWA

150m

Koniec drogi startowej

Przesunięcie

1800 m

Próg drogi startowej

Próg drogi startowej

Zabezpieczenie wydłużonego startu

Zabezpieczenie przerwanego startu

Rysunek 6

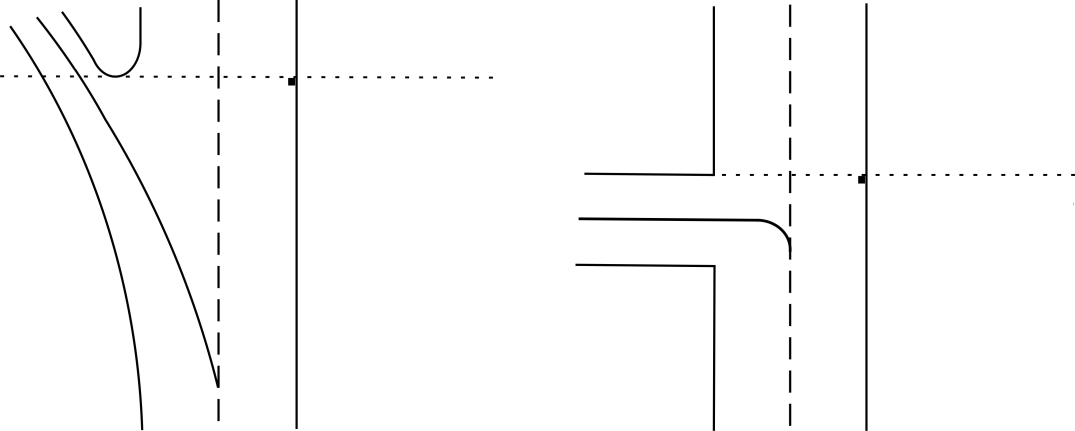
**Próg**

**Próg**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| DROGA STARTOWA | TORA | ASDA | TODA | LDA |
| m | m | m | m |
| 09  27  17  35 | 2 000  2 000  NU  1 800 | 2 300  2 350  NU  1 800 | 2 580  2 350  NU  1 800 | 1 850  2 000  1 800  NU |

Jeżeli dany kierunek drogi startowej nie jest wykorzystywany do startu lub lądowania, albo jest to zabronione ze względów operacyjnych, wówczas powinno być opublikowane wyrażenie „*not usable*” (nienadająca się do użytku) lub skrót „NU”.

(d) Jeżeli wykonywane są starty ze skrzyżowania, to linia odniesienia od której określane są zmniejszone długości deklarowane do startu powinna być określona przez przecięcie krawędzi do pozycji z wiatrem, jak to pokazano na rysunku poniżej:



Linia odniesienia dla

długości deklarowanych

Linia odniesienia dla

długości deklarowanych

Rysunek 7

STAN POLA RUCHU NAZIEMNEGO I URZĄDZEŃ Z NIM ZWIĄZANYCH

Stan pola ruchu naziemnego i status operacyjny urządzeń z nim związanych powinien być monitorowany i raportowany w zakresie spraw o znaczeniu operacyjnym, które mają wpływ na statki powietrzne i operacje lotniskowe, i dotyczą w szczególności:

(a) prac budowlanych lub prac związanych z utrzymaniem i obsługą techniczną lotniska;

(b) nierówności lub uszkodzonych części nawierzchni drogi startowej, drogi kołowania lub płyty postojowej;

(c) obecności śniegu, błota pośniegowego, lodu lub szronu na drodze startowej, drodze kołowania lub płycie postojowej;

(d) obecności wody na drodze startowej, drodze kołowania lub płycie postojowej;

(e) zwałowisk lub zasp śnieżnych w pobliżu drogi startowej, drogi kołowania lub płyty postojowej;

(f) obecności płynnych substancji chemicznych do usuwania oblodzenia lub zapobiegania oblodzeniu lub innych zanieczyszczeń na drodze startowej, drodze kołowania lub na płycie postojowej;

(g) innych tymczasowych zagrożeń, w tym zaparkowanych statków powietrznych;

(h) awarii lub nieprawidłowości działania części lub wszystkich pomocy wzrokowych lotniska;

(i) awarii podstawowego lub rezerwowego źródła zasilania w energię elektryczną.

Woda na drodze startowej

Jeżeli kiedykolwiek na drodze startowej pojawi się woda, powinno się podawać opis stanu powierzchni tej drogi przy pomocy następujących określeń:

(a) WILGOTNA – powierzchnia zmieniła barwę wskutek zawilgocenia;

(b) MOKRA – powierzchnia jest nasiąknięta wodą, lecz nie posiada rozlewisk wody;

(c) STOJĄCA WODA – dla celów związanych z osiągami samolotów, droga startowa, na której ponad 25% obszaru nawierzchni drogi startowej (niezależnie od tego czy znajduje się na obszarach izolowanych czy też nie) w ramach wymaganej długości i szerokości, jaka jest wykorzystywana, pokryte jest wodą o głębokości większej niż 3 mm.

Informacje o tym, że droga startowa lub jej część może być śliska, gdy jest mokra, powinny być udostępnione użytkownikom lotniska.

Śnieg, błoto pośniegowe, lód lub szron na drodze startowej

(a) Kiedykolwiek droga startowa będąca w użyciu jest zanieczyszczona przez śnieg, błoto pośniegowe, lód lub szron to stan jej powinien być oceniony i raportowany. Ocena stanu nawierzchni drogi startowej powinna być powtarzana przy zmianie warunków.

(b) Ocenie powinny podlegać: rodzaj zanieczyszczeń, ich rozmieszczenie, a dla luźnych zanieczyszczeń, głębokość dla każdej jednej-trzeciej części drogi startowej. Określenie charakterystyk tarcia nawierzchni jest pomocne w prowadzeniu oceny stanu drogi startowej, jednak należy zachować ostrożność podczas korelacji wyników uzyskanych przez urządzenia do pomiaru tarcia z osiągami statków powietrznych. Dodatkowo, w odniesieniu do zanieczyszczeń takich jak błoto pośniegowe, mokry śnieg i mokry lód, opór zanieczyszczeń wywierany na koło sprzętu pomiarowego, obok innych czynników, może powodować, że odczyty uzyskane w tych warunkach będą niewiarygodne.

(c) Ocena tarcia nawierzchni drogi startowej powinna być wykonana w formie opisowej „przewidywanego tarcia nawierzchni”. Przewidywane tarcie nawierzchni powinno zostać sklasyfikowane, jako dobre, średnie do dobrego, średnie, średnie do złego, złe, i zostać opublikowane w formie SNOWTAM jak również przy użyciu odpowiedniej frazeologii RTF.

(d) Przewidywane tarcie nawierzchni, w oparciu o zmierzony współczynnik, gdy droga startowa pokryta jest ubitym śniegiem albo tylko lodem, może być podawane zgodnie z poniższą tabelą, przy czym wartości te mogą różnić się w zależności od rodzaju urządzenia do pomiaru tarcia, jak również powierzchni, która jest mierzona i przyjętej prędkości:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Współczynnik zmierzony (μ) | Przewidywane tarcie nawierzchni | Cyfra kodu |
| 0.40 i więcej | Dobre | 5 |
| 0.39 do 0.36 | Średnie do dobrego | 4 |
| 0.35 do 0.30 | Średnie | 3 |
| 0.29 do 0.26 | Średnie do złego | 2 |
| 0.25 i poniżej | Złe | 1 |

Tabela 2

(e) Informacja o ocenie warunków nawierzchni, w tym o przewidywanym tarciu nawierzchni, powinna być przekazywana dla każdej jednej trzeciej części drogi startowej. Każda z tych części została nazwana odpowiednio: A, B i C;

(1) Do celów przekazywania informacji służbom informacji lotniczej, Sekcja A powinna być zawsze sekcją związaną z najniższym numerem identyfikacyjnym drogi startowej;

(2) Podczas przekazywania pilotowi przed lądowaniem informacji dotyczących lądowania, sekcje te powinny być identyfikowane, jako pierwsza, druga lub trzecia część drogi startowej. Jako pierwszą część drogi startowej powinno się zawsze rozumieć pierwszą z trzech części drogi startowej, widzianą z kierunku lądowania.

(3) Oceny powinny być przeprowadzone wzdłuż dwóch linii równoległych do drogi startowej, w odległości około 3 m od jej linii środkowej lub w odległości odpowiadającej najczęstszemu jej wykorzystywaniu. Celem oceny jest określenie rodzaju, głębokości oraz wielkości pokrycia zanieczyszczeń oraz ich wpływu na przewidywane tarcie nawierzchni dla przeważających warunków pogodowych w odniesieniu do sekcji A, B i C.

(4) W przypadkach, w których wykorzystywane jest urządzenie pomiarowe wykonujące pomiary ciągłe, wówczas otrzymuje się wartości średnie w oparciu o współczynniki zarejestrowane dla każdej sekcji;

(f) W przypadku występowania oraz zgłaszania obecności śniegu, błota pośniegowego, lodu lub szronu na drodze startowej, w opisie stanu nawierzchni drogi startowej należy stosować następujące terminy:

(1) suchy śnieg (*dry snow*);

(2) mokry śnieg (*wet snow*);

(3) ubity śnieg (*compacted snow*);

(4) mokry ubity śnieg (*wet compacted snow*);

(5) błoto pośniegowe (*slush*);

(6) lód (*ice*);

(7) mokry lód (*wet ice*);

(8) szron (*frost*);

(9) suchy śnieg na lodzie (*dry snow on ice*);

(10) mokry śnieg na lodzie (*wet snow on ice*);

(11) poddawany działaniu środków chemicznych (*chemically treated*);

(12) posypana piaskiem (*sanded*);

oraz należy podać głębokość zanieczyszczenia, jeśli to ma zastosowanie.

USUWANIE UNIERUCHOMIONYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

(a) Dane kontaktowe (numer(y) telefonu/faksu, adresy e-mail, itp.) biura lotniskowego koordynatora operacji usuwania statków powietrznych unieruchomionych w polu ruchu naziemnego lub w jego pobliżu, powinny być udostępniane na żądanie operatora statku powietrznego.

(b) Informacje dotyczące możliwości technicznych w zakresie usuwania statków powietrznych unieruchomionych w polu ruchu naziemnego lub w jego pobliżu, powinny być udostępniane.

(c) Możliwości techniczne w zakresie usuwania unieruchomionych statków powietrznych mogą być określone poprzez podanie największego typu statku powietrznego, który przy pomocy posiadanego przez lotnisko sprzętu, może zostać usunięty.

RATOWNICTWO I GASZENIE POŻARÓW

(a) Informacje dotyczące zapewnianego na lotnisku poziomu ochrony w zakresie ratownictwa i gaszenia pożarów na lotnisku, w godzinach prowadzonych operacji, powinny być udostępniane.

(b) Poziom ochrony zapewnianej normalnie na lotnisku powinien być wyrażany poprzez kategorię służb ratowniczo i gaśniczych oraz odpowiednio do rodzaju i ilości środków gaśniczych będących normalnie w dyspozycji lotniska.

(c) Zmiany, jakie zachodzą w poziomie normalnie zapewnionej ochrony lotniska w zakresie ratownictwa i gaszenia pożarów, powinny być przekazywane odpowiednim organom służb ruchu lotniczego i organom służb informacji lotniczej, aby organy te mogły dostarczyć niezbędnych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym. Jeżeli poziom ochrony powróci do normy, to wyżej wymienione organy powinny być o tym odpowiednio powiadomione.

(d) Zmiany poziomu ochrony w porównaniu do kategorii normalnie zapewnionej na lotnisku mogą wynikać ze zmiany ilości środków gaśniczych będących w dyspozycji, urządzeń służących do ich dostarczana lub personelu obsługującego te urządzenia, itp.

(e) Zmiana poziomu ochrony jest wyrażana przez podanie nowej kategorii służb ratowniczo gaśniczych będących dostępnych na lotnisku.

SYSTEMY WZROKOWYCH WSKAŹNIKÓW ŚCIEŻKI PODEJŚCIA

Niżej wymienione informacje dotyczące systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia, powinny być udostępniane:

(a) numer identyfikacyjny drogi startowej;

(b) rodzaj systemu; dla urządzeń PAPI lub APAPI, podawana jest strona drogi startowej, na której zainstalowane są światła, np. lewa lub prawa;

(c) tam, gdzie oś systemu nie jest równoległa do linii środkowej drogi startowej, podawany jest kąt i kierunek odchylenia (np. w prawo lub lewo);

(d) nominalny kąt (kąty) ścieżki podejścia;

(e) minimalna wysokość oczu pilota nad progiem, gdy pilot odbiera sygnał(y) wzrokowy odpowiadający poprawnej pozycji statku powietrznego na ścieżce podejścia.

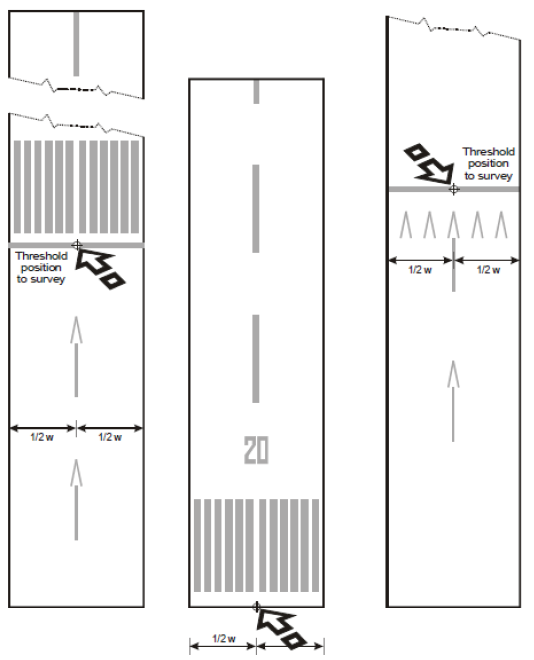
#### GM2 ADR.OPS.A.005(a) Dane dotyczące lotniska

WYMAGANIA DOTYCZĄCE POMIARÓW PROGÓW DROGI STARTOWEJ, DRÓG KOŁOWANIA I STANOWISK POSTOJOWYCH DLA STATKÓW POWIETRZNYCH

(a) Progi drogi startowej

(1) Do celów pomiarowych, punkty pomiarowe progu muszą być wyznaczone tak, aby znajdowały się w geometrycznym środku drogi startowej i na początku powierzchni utwardzonej, tj. na początku tej części drogi startowej nadającej się do lądowania. Tam, gdzie progi oznaczone są odpowiednim oznakowaniem poziomym (np. przesunięte progi), należy je traktować, jako punkty progowe. Tam, gdzie dokonuje się pomiaru świateł progu, lokalizacje muszą być opisane na schemacie dołączonym do raportu. Tam, gdzie nie ma świateł progu, musi być wybrany, zgodnie z poniżej zamieszczonymi rysunkami, odpowiedni punkt do pomiaru.

(2) Jeżeli droga startowa ma tylko jeden certyfikowany próg do lądowania, to musi być zmierzona pozycja końca drogi startowej. Do celów pomiarowych, pozycja końca drogi startowej (punkt wyrównania ścieżki lotu) musi być przyjęta, jako środek geometryczny drogi startowej na końcu utwardzonej nawierzchni, a więc na końcu odcinka drogi startowej nadającego się do lądowania.



Punkt pomiarowy

progu

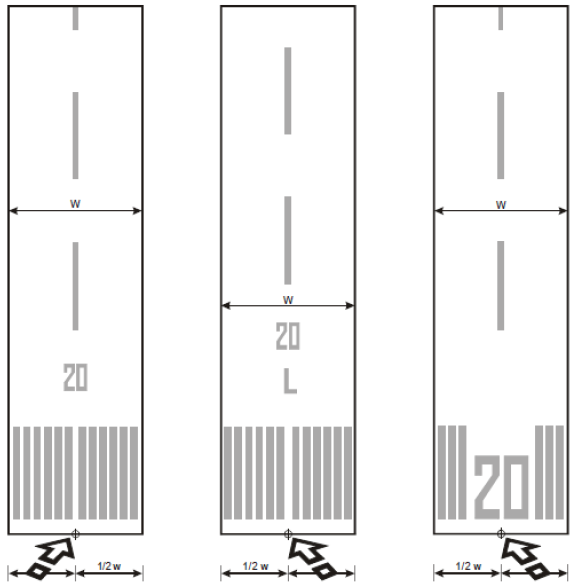
Punkt pomiarowy

progu

Punkt pomiarowy

progu

Rysunek 1



Punkt pomiarowy

progu

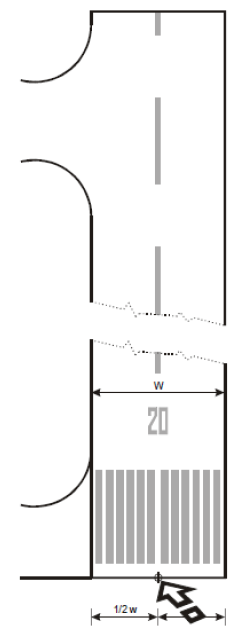
Punkt pomiarowy

progu

Punkt pomiarowy

progu

Rysunek 2



Punkt pomiarowy

progu

**Położenie progu do pomiaru**

**Położenie progu do pomiaru**

**Położenie progu do pomiaru**

Rysunek 3

(b) Drogi kołowania i stanowiska postojowe/punkty kontrolne ― Informacje ogólne

(1) Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w punkcie (c) (1) poniżej, do celów pomiarowych środek (połowa szerokości) oznakowania linii środkowej drogi kołowania, drogi kołowania na płycie postojowej lub oznakowania linii prowadzącej na stanowisko postojowe statku powietrznego muszą być traktowane, jako dane referencyjne.

(2) Oznakowanie punktów rozpoczęcia i zakończenia prostych odcinków drogi kołowania, drogi kołowania na płycie postojowej i oznakowanie linii prowadzącej na stanowisko postojowe statku powietrznego muszą być zmierzone. Aby utrzymać wymaganą dokładność wzdłuż tych linii, należy dokonać pomiarów wystarczającej ilości dodatkowych punktów.

(3) Na zakrzywionych odcinkach oznakowania drogi kołowania, drogi kołowania na płycie postojowej oraz linii prowadzącej na stanowisko postojowe statku powietrznego, musi być zmierzony początek i koniec zakrzywionego odcinka linii środkowej razem z punktem środkowym łuku i jego promieniem. W przypadku skomplikowanej krzywizny, musi być zmierzony środek i promień oraz początek i koniec każdego łuku. W przypadku, gdy w danym miejscu jest to niewykonalne, należy dokonać szeregu pomiarów kolejnych punktów wzdłuż zakrzywionej części linii środkowej przy maksymalnej odległości między łukiem a cięciwą, nieprzekraczającej 0,25 m dla drogi kołowania oraz 0,10 m dla drogi kołowania na płycie postojowej i dla linii prowadzącej na stanowisko postojowe. Aby utrzymać wymaganą dokładność wzdłuż tych linii, musi być zmierzona wystarczająca ilości punktów. W czasie przetwarzania ww. danych, osoba dokonująca pomiarów musi prowadzić kontrolę graficzną punktów pomiarowych, aby zapewnić kolinearność.

(c) Drogi kołowania

(1) W celu umożliwienia niezakłóconego przemieszczania od linii środkowej rzeczywistej drogi startowej do linii środkowej drogi kołowania i zapewnienia wymaganej ciągłości wskazówek dla bazy danych nawigacyjnych statku powietrznego, należy dokonać rozróżnienia pomiędzy oznaczeniami na nawierzchni a rzeczywistym torem, którym statek powietrzny musi podążać. Dlatego, w celu kierowania statkiem powietrznym zajmującym lub opuszczającym drogę startową do startu lub lądowania, muszą być zmierzone niżej wymienione elementy:

(i) punkt, w którym promień zakrętu, określony przez odpowiednią władzę dla każdej drogi kołowania, jest styczny do linii środkowej drogi startowej, i punkt, w którym promień zakrętu łączy oznakowanie linii środkowej drogi kołowania ze styczną;

(ii) punkt, który określa środek łuku; oraz

(iii) promień łuku.

W przypadku, gdy jest to niewykonalne, należy dokonać serii pomiarów kolejnych punktów wzdłuż zakrzywionego odcinka linii środkowej drogi kołowania.

(2) W przypadku, gdy oznakowanie linii środkowej drogi kołowania znajduje się na drodze startowej, która jest częścią standardowej trasy kołowania lub linia środkowa drogi kołowania nie jest styczna do linii środkowej drogi startowej, to muszą być pomierzone następujące punkty:

(i) punkt na oznakowaniu drogi kołowania, w którym droga kołowania wchodzi w drogę startową;

(ii) miejsce, w którym oznakowanie drogi kołowania odchyla się od linii prostej;

(iii) skrzyżowanie oznakowania linii środkowej drogi kołowania i granicy każdego „bloku”, który został opublikowany, jako część systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego; oraz

(iv) punkt na oznakowaniu drogi kołowania, w którym droga kołowania wychodzi z drogi startowej.

(3) Przy określaniu dróg kołowania, w stosownych przypadkach, następujące punkty muszą być zmierzone w środku oznakowania każdej linii środkowej drogi kołowania:

(i) pośrednie miejsca oczekiwania i miejsca oczekiwania przed drogą startową (w tym te związane ze skrzyżowaniem drogi startowej z inną drogą startową, kiedy była droga startowa jest częścią standardowej trasy kołowania) i do punktów utworzonych w celu ochrony stref ochronnych pomocy radionawigacyjnych;

(ii) skrzyżowania oznakowań dróg kołowania;

(iii) skrzyżowania innych dróg kołowania, w tym dróg kołowania opisanych w punkcie (c)(2) powyżej;

(iv) skrzyżowania „bloków” określonych dla systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego;

(v) rozpoczęcia i zakończenia wyboru systemów oświetlenia dla dróg kołowania zapewnianych, jako części systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego, jeżeli jest inny niż w podpunkcie (iv) powyżej;

(d) Stanowiska postojowe statków powietrznych

(1) Określając stanowiska postojowe dla statków powietrznych, następujące punkty, w stosownych przypadkach, muszą być zmierzone w środku oznakowania linii prowadzącej na stanowisko postojowe statku powietrznego:

(i) linie środkowe drogi kołowania;

(ii) linia (linie) wjazdu;

(iii) linia łuku;

(iv) prosty odcinek linii łuku;

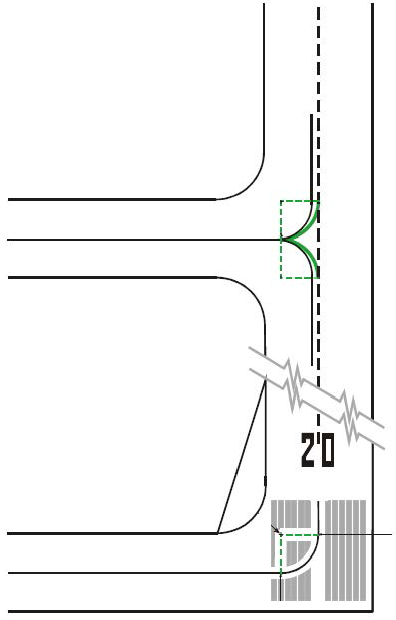
(v) pozycja zatrzymania koła podwozia przedniego;

(vi) geograficzny kurs poprzeczki wyprostowania; oraz

(vii) linia wyjazdu.

(2) W przypadku, gdy stanowiska postojowe statków powietrznych wykorzystywane są przez więcej niż jeden typu statku powietrznego i istnieją różne oznakowania linii prowadzącej, to musi być przygotowany przez mierniczego schemat pokazujący rozmieszczenie stosowanego oznakowania, wraz ze wskazaniem pomierzonych punktów. W przypadku, gdy wszystkie stanowiska na lotnisku/heliporcie są oznaczone w sposób jednolity, to musi być przygotowany tylko jeden taki schemat.

Punkty, które powinny być pomierzone na drodze kołowania lub stanowisku postojowym, są przedstawione na niżej przedstawionych schematach:



A

B

C

C

r

B

r

r

A

B

C

r

r

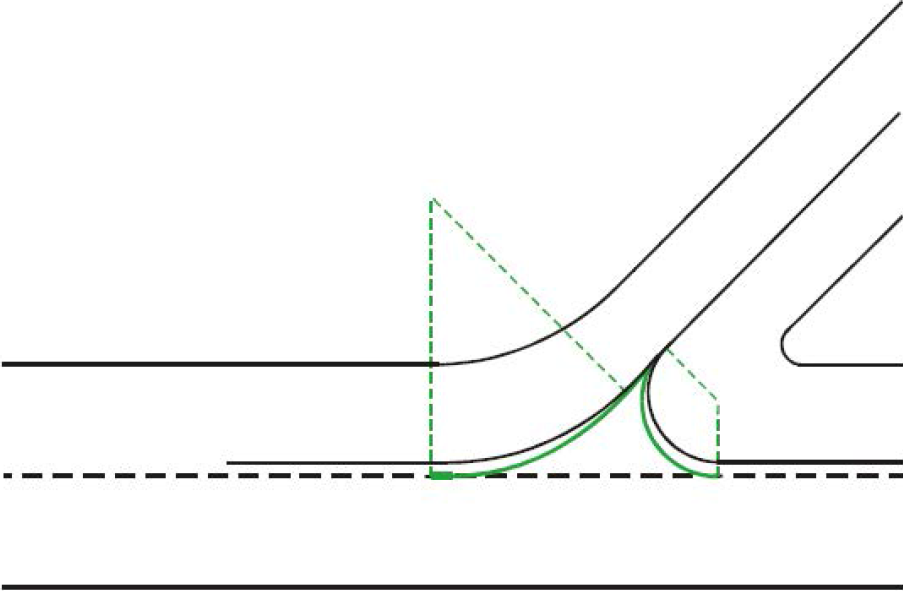
A Punkty styczności wydłużonej linii środkowej drogi kołowania

B Środek promienia (r)

C Punkty styczności linii środkowej  
drogi startowej

Skrzyżowania drogi startowej i drogi kołowania podlegające pomiarom

Rysunek 4



r

r

r

r

Punkt styczności łuku z linią środkową drogi startowej

Środek

promienia

Punkt styczności łuku   
z przedłużoną linią środkową   
drogi kołowania

Oznakowanie linii środkowej drogi kołowania

(boczne odchylenie od linii środkowej drogi startowej)

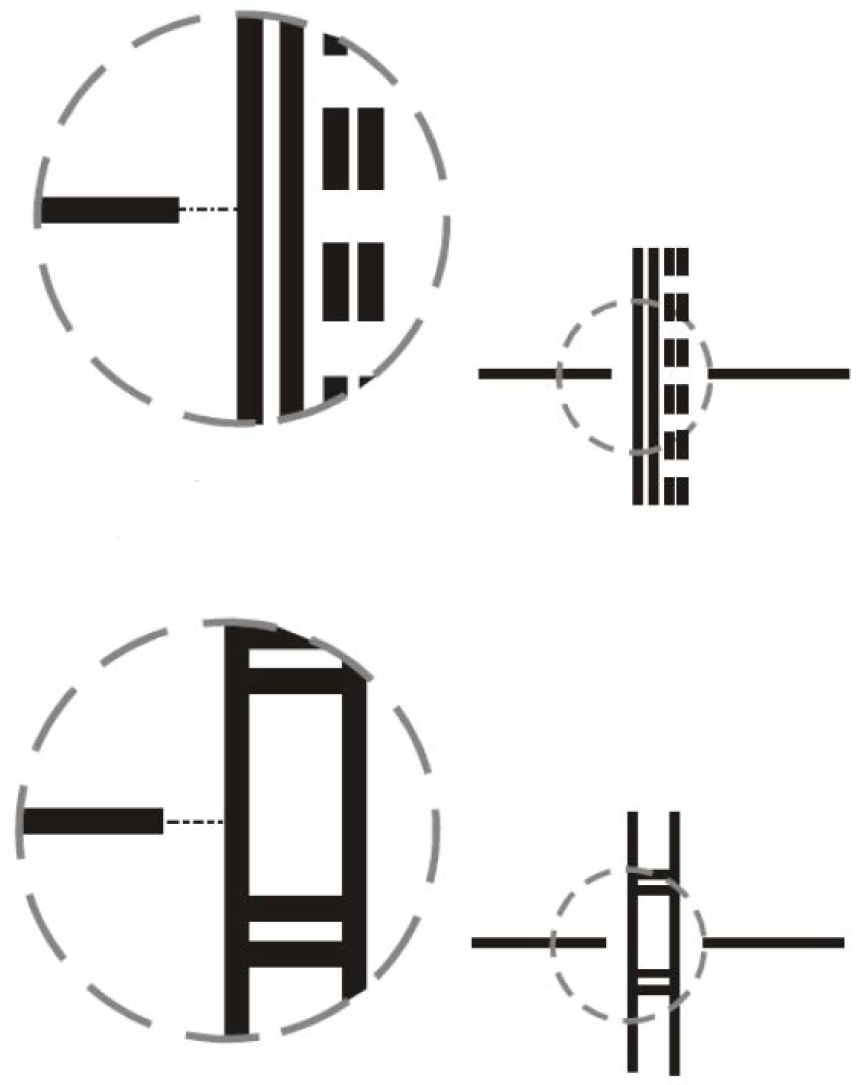
Środek

promienia

Oznakowanie linii środkowej  
 drogi startowej

Rysunek 5 - Skrzyżowanie drogi startowej i drogi kołowania podlegające pomiarom

Oznakowanie linii środkowej  
 drogi startowej

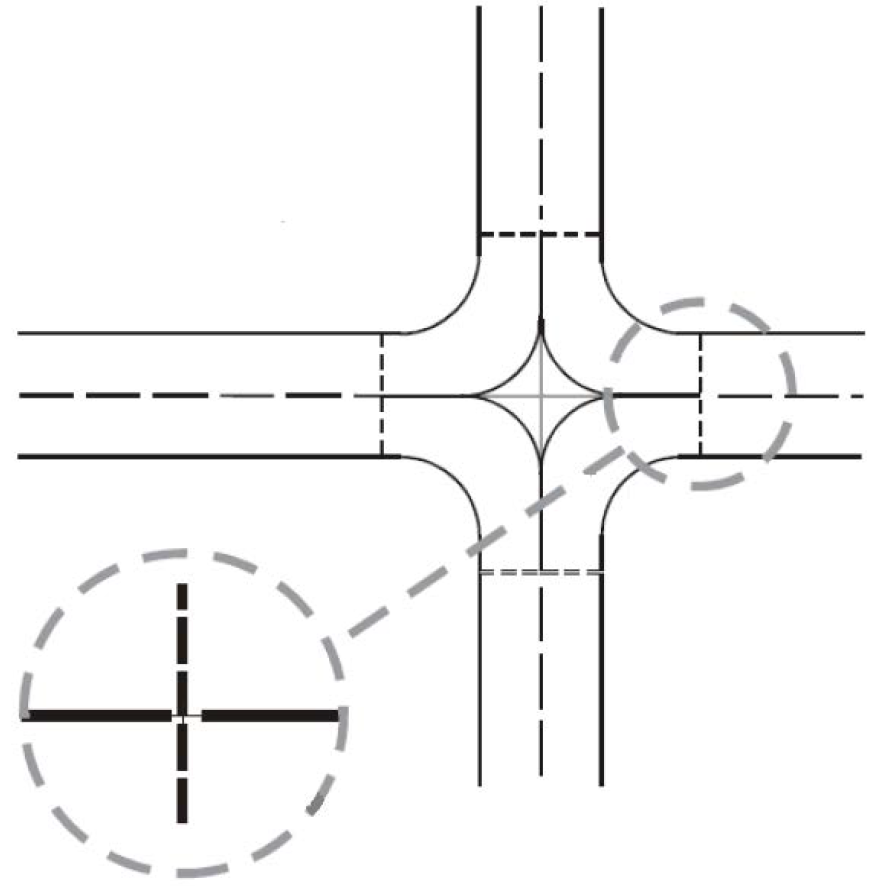


**UKŁAD A**

**UKŁAD B**

Przecięcie oznakowania przedłużonej linii środkowej drogi kołowania i oznakowania linii poprzeczki (bariery) separacji.

Rysunek 6 - Miejsca oczekiwania przed drogą startową podlegające pomiarom



B

A

B

A

B

A

B

**Pośrednie miejsce oczekiwania**

Skrzyżowanie oznakowania wydłużonej linii środkowej drogi kołowania i oznakowania wydłużonej linii środkowej pośredniego   
miejsca oczekiwania.

A Punkty styczności oznakowania drogi kołowania

B Środek promienia (r)

C Skrzyżowanie linii środkowej drogi kołowania

A

C

r

r

r

r

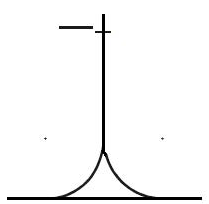
r

r

r

r

Rysunek 7 – Skrzyżowanie drogi kołowania podlegające pomiarom



A

E

B

C

r

r

Linia zatrzymania

D

G

F

Linia wjazdu

Rysunek 8 – Prosta linia wjazdu koła podwozia przedniego

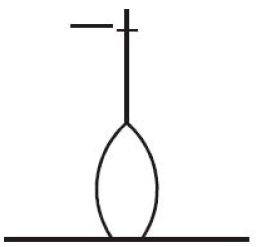
|  |  |
| --- | --- |
| Pozycja | Opis punktu podlegającego pomiarom |
| A | Punkt styczności środka oznakowania linii wjazdu i środka oznakowania drogi kołowania. |
| B | Środek łuku linii wjazdu i jego promień. |
| C | Punkt styczności z oznakowaniem środka linii wjazdu. |
| D | Środek łuku linii wjazdu i jego promień. |
| E | Punkt styczności środka oznakowania linii wjazdu i środka oznakowania drogi kołowania. |
| F | Położenie koła podwozia przedniego zaparkowanego statku powietrznego. |
| G | Koniec oznakowania linii wjazdu. |

Tabela 1

r

r

L



Linia zatrzymania

Linia wjazdu

K

H

J

M

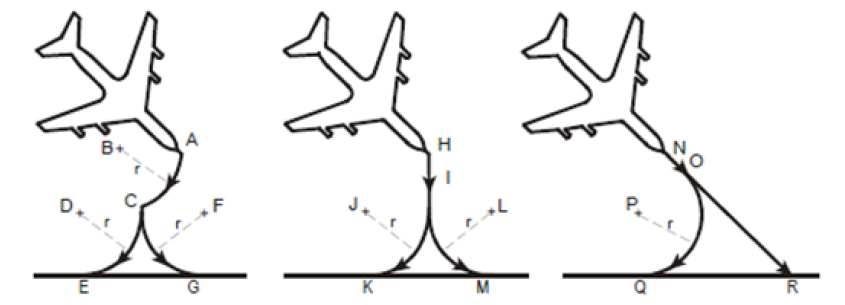
N

I

Rysunek 9 – Linia wjazdu z bocznym odchyleniem koła podwozia przedniego

|  |  |
| --- | --- |
| Pozycja | Opis punktu podlegającego pomiarom |
| H | Punkt przecięcia oznakowania linii wjazdu i środka oznakowania drogi kołowania. |
| I | Środek łuku linii wjazdu i jego promień. |
| J | Punkt początkowy odcinka prostego linii wjazdu. |
| K | Punkt przecięcia oznakowania linii wjazdu i środka oznakowania drogi kołowania. |
| L | Środek łuku linii wjazdu i jego promień. |
| M | Położenie koła podwozia przedniego zaparkowanego statku powietrznego. |
| N | Koniec oznakowania linii wjazdu. |

Tabela 2



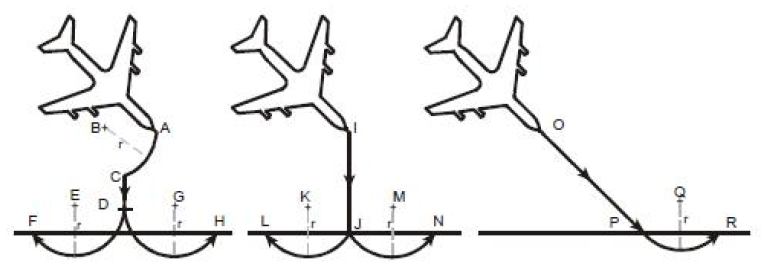
Linia zakrętu

Linia wyjazdu

Rysunek 10 – Proste linie wyjazdu koła podwozia przedniego

|  |  |
| --- | --- |
| Pozycja | Opis punktu podlegającego pomiarom |
| A | Punkt początkowy oznakowania linii zakrętu. |
| B | Środek łuku linii zakrętu i jego promień. |
| C | Punkt przecięcia oznakowania linii zakrętu i oznakowania linii wyjazdu. |
| D | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| E | Punkt styczności środka oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| F | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| G | Punkt styczności środka oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| H | Początek linii wyjazdu. |
| I | Punkt początkowy zakrzywionego odcinka linii wyjazdu. |
| J | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| K | Punkt styczności środka oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| L | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| M | Punkt styczności środka oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| N | Punkt styczności środka oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| O | Punkt początkowy zakrzywionego odcinka linii wyjazdu. |
| P | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| Q | Punkt styczności środka oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| R | Punkt przecięcia oznakowania linii wyjazdu i linii środkowej drogi kołowania. |

Tabela 3



Linia wyjazdu

Linia wyjazdu

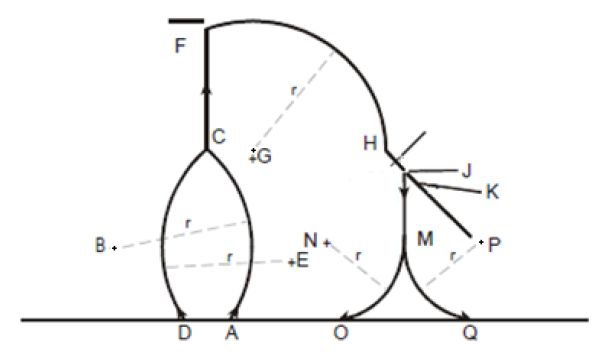
Linia zakrętu

Linia wyjazdu

Rysunek 11 – Linia wyjazdu z bocznym odchyleniem koła podwozia przedniego

|  |  |
| --- | --- |
| Pozycja | Opis punktu podlegającego pomiarom |
| A | Punkt początkowy oznakowania linii zakrętu. |
| B | Środek łuku linii zakrętu i jego promień. |
| C | Punkt przecięcia oznakowania linii zakrętu i oznakowania linii wyjazdu. |
| D | Punkt końcowy oznakowania odcinka prostego linii wyjazdu. |
| E | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| F | Punkt przecięcia oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| G | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| H | Punkt przecięcia oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| I | Początek linii wyjazdu. |
| J | Punkt początkowy zakrzywionego odcinka linii wyjazdu. |
| K | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| L | Punkt przecięcia oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| M | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| N | Punkt przecięcia oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| O | Początek linii wyjazdu. |
| P | Punkt początkowy zakrzywionego odcinka linii wyjazdu. |
| Q | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| R | Punkt przecięcia oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |

Tabela 4



Poprzeczka zakrętu

Linia zakrętu

Linia zatrzymania

I

L

Poprzeczka

wyprostowania

Linia wyjazdu

Linia wjazdu

Rysunek 12 – Linie zakrętów

|  |  |
| --- | --- |
| Pozycja | Opis punktu podlegającego pomiarom |
| A | Punkt przecięcia środka oznakowania linii wjazdu i środka oznakowania drogi kołowania. |
| B | Środek łuku linii wjazdu i jego promień. |
| C | Punkt rozpoczęcia prostego odcinka linii wjazdu. |
| D | Punkt przecięcia środka oznakowania linii wjazdu i środka oznakowania drogi kołowania. |
| E | Środek łuku linii wjazdu i jego promień. |
| F | Koniec oznakowania prostego odcinka linii wjazdu/początek oznakowania linii łuku. |
| G | Środek łuku linii zakrętu i jego promień |
| H | Punkt początkowy oznakowania prostego odcinka linii zakrętu. |
| I | Położenie koła podwozia przedniego zaparkowanego statku powietrznego. |
| J | Punkt końcowy oznakowania prostego odcinka linii zakrętu. |
| K | Rzeczywisty kierunek poprzeczki wyrównania. |
| L | Punkt początkowy linii wyjazdu. |
| M | Punkt początkowy zakrzywionego odcinka linii wyjazdu. |
| N | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| O | Punkt styczności środka oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |
| P | Środek łuku linii wyjazdu i jego promień. |
| Q | Punkt styczności środka oznakowania linii wyjazdu i oznakowania drogi kołowania. |

Tabela 5

#### GM3 ADR.OPS.A.005(a) Dane dotyczące lotniska

URZĄDZENIA DO POMIARU TARCIA

Urządzenia do pomiarów ciągłych (np. Skiddometer, Surface Friction Tester, Mu-meter, Runway Friction Tester lub Grip Tester) mogą być wykorzystywane do pomiarów wartości tarcia nawierzchni dróg startowych pokrytych ubitym śniegiem i lodem. W niektórych warunkach, np. w przypadku ubitego śniegu, lodu oraz bardzo cienkiej warstwy suchego śniegu może być wykorzystywany opóźnieniomierz (decelerometer) (np. Tapley Meter lub Brakemeter-Dynometer). Możliwe jest użytkowanie innych urządzeń pomiarowych pod warunkiem ustalenia zależności wyników pomiarów, z co najmniej jednym z powyższych urządzeń. Opóźnieniomierz nie powinien być używany w przypadku występowania luźnego śniegu lub błota pośniegowego, ponieważ jego wskazania mogą być błędne. Kombinacja pewnych zanieczyszczeń oraz temperatury powietrza/nawierzchni może również powodować błędne wskazania innych urządzeń pomiarowych.

#### GM4 ADR.OPS.A.005(a) Dane dotyczące lotniska

STREFY POKRYCIA DLA ZAPEWNIANIA DANYCH O TERENIE I PRZESZKODACH

(a) Strefy pokrycia dla celów wprowadzania danych elektronicznych o terenie i przeszkodach powinny być określone jak poniżej:

(1) strefa 1: całe terytorium Państwa;

(2) strefa 2: w obrębie otoczenia lotniska, podzielona w następujący sposób:

(i) strefa 2a: prostokątny obszar wokół drogi startowej, który zawiera pas drogi startowej wraz z jakimkolwiek istniejącym zabezpieczeniem wydłużonego startu;

(ii) strefa 2b: obszar rozciągający się od końców strefy 2a w kierunku odlotu o długości 10 km i rozwarciu 15 procent w każdą stronę;

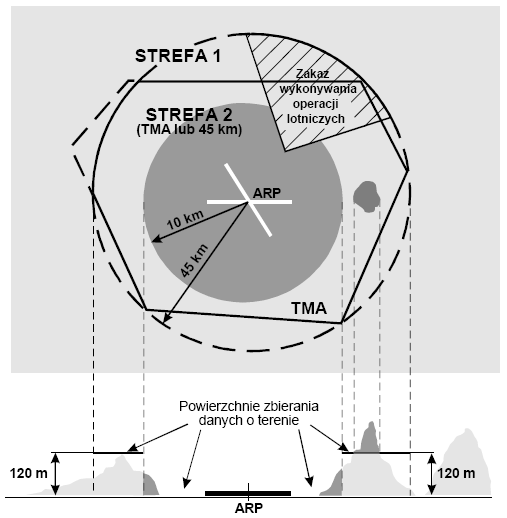
(iii) strefa 2c: obszar rozciągający się poza strefę 2a i strefę 2b do odległości nie większej niż 10 km od granicy strefy 2a; oraz

(iv) strefa 2d: poza strefami 2a, 2b i 2c do odległości 45 km od punktu odniesienia lotniska, lub do istniejącej granicy TMA, w zależności od tego, która jest bliższa.

(3) strefa 3: obszar graniczący z polem ruchu naziemnego lotniska, który rozciąga się poziomo od krawędzi drogi startowej do 90 m od linii środkowej drogi startowej i 50 m od krawędzi wszystkich innych części pola ruchu naziemnego lotniska;

(4) strefa 4: obszar rozciągający się 900 m przed progiem drogi startowej i 60 m po każdej stronie przedłużenia linii środkowej drogi startowej w kierunku podejścia do drogi startowej z podejściem precyzyjnym, kategorii II lub III;

(b) Graficzne przedstawienie powierzchni terenu do zbierania danych o przeszkodach w strefach 1 i 2, pokazano na poniższym rysunku:



Dane o terenie zbierane są zgodnie z wymaganiami liczbowymi dla strefy 2.

Dane o terenie zbierane są zgodnie z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1.

Rysunek 1 – Powierzchnie, z których zbierane są dane o terenie ― strefa 1 i strefa 2

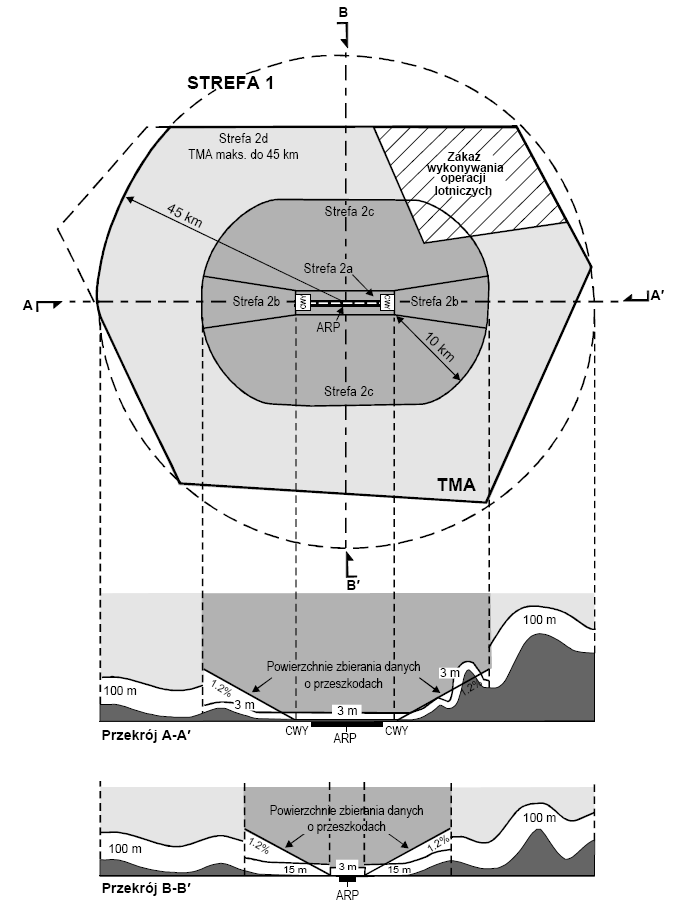
(1) W obszarze o promieniu 10 km od ARP, dane o terenie powinny spełniać wymagania liczbowe dla strefy 2.

(2) W obszarze między 10 km a granicą TMA lub w obszarze o promieniu 45 km od ARP (w zależności od tego, co jest mniejsze), dane o terenie, który przewyższa płaszczyznę poziomą na wysokości 120 m ponad najniższą wysokością drogi startowej, powinny spełniać wymagania liczbowe dla strefy 2.

(3) W obszarze między 10 km a granicą TMA lub w strefie o promieniu 45 km od ARP (w zależności od tego, co jest mniejsze), dane o terenie, który nie przewyższa płaszczyzny poziomej na wysokości 120 m ponad najniższą wysokością drogi startowej, powinny spełniać wymagania liczbowe dla strefy 1.

(4) W tych częściach strefy 2, gdzie wykonywanie lotów jest zabronione z powodu bardzo wysokiego terenu lub innych lokalnych ograniczeń i/lub przepisów, dane o terenie powinny spełniać wymagania liczbowe dla strefy 1.

(c) Graficzne przedstawienie powierzchni terenu do zbierania danych o przeszkodach w strefach 1 i 2, pokazano na poniższym rysunku:



Rysunek 2 – Powierzchnie, z których zbierane są dane o przeszkodach ― strefa 1 i strefa 2

(1) Dane o przeszkodach powinny być zbierane i rejestrowane zgodnie z wymaganiami liczbowymi dla strefy 2;

(i) Powierzchnia zbierania przeszkód dla strefy 2a powinna mieć wysokość 3 m nad najbliższą wysokością drogi startowej mierzoną wzdłuż linii środkowej drogi startowej, a dla tych części odnoszących się do zabezpieczenia wydłużonego startu, jeśli takie istnieje, nad wysokością najbliższego końca drogi startowej;

(ii) Powierzchnia zbierania przeszkód dla strefy 2b ma nachylenie 1,2%, rozciągające się od końców strefy 2a na wysokości końca drogi startowej w kierunku odlotu, o długości 10 km oraz 15% rozwarciu w każdą stronę;

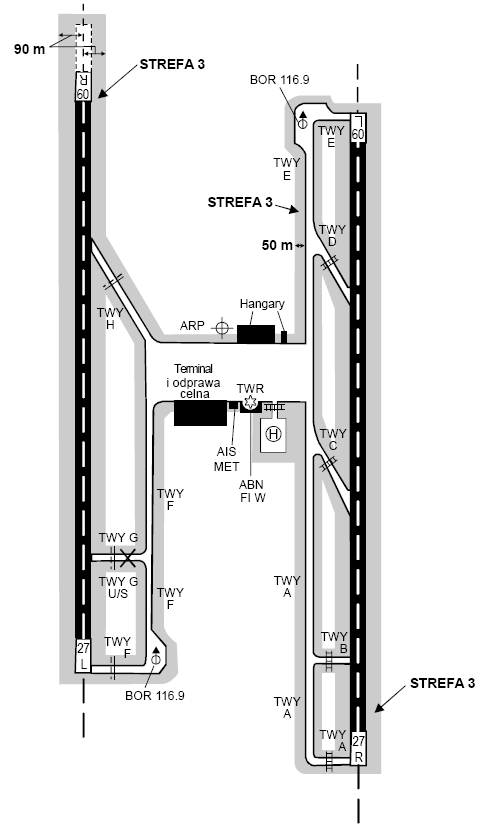
(iii) Powierzchnia zbierania przeszkód dla strefy 2c ma nachylenie 1,2%, rozciągające się poza strefę 2a i strefę 2b na odległość nie większą niż 10 km od granicy strefy 2a. Początkowa wysokość strefy 2c powinna być wysokością punktu strefy 2a, przy której się rozpoczyna; oraz

(iv) Powierzchnia zbierania przeszkód dla strefy 2d ma wysokość 100 m nad powierzchnią terenu.

(2) W tych częściach strefy 2, gdzie operacje lotnicze są zakazane ze względu na bardzo wysoki teren lub inne lokalne ograniczenia i/lub przepisy, dane o przeszkodach powinny być zbierane i rejestrowane zgodnie z wymaganiami dla strefy1;

(3) Dane dotyczące każdej przeszkody w granicach strefy 1, której wysokość nad powierzchnią terenu wynosi 100 m lub więcej powinny być zbierane i rejestrowane w bazie danych zgodnie z wymaganiami liczbowymi dla strefy 1 podanymi w tabeli 2.

(d) Graficzne przedstawienie powierzchni do zbierania danych o terenie i przeszkodach w strefie 3, pokazano na poniższym rysunku:

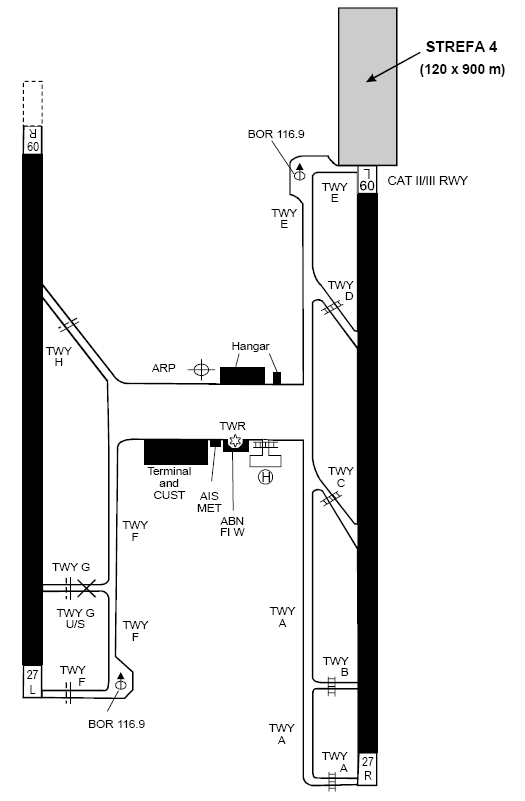


Rysunek 3 – Powierzchnia zbierania danych o terenie i przeszkodach ― strefa 3

(1) Powierzchnia zbierania danych o terenie i przeszkodach rozciąga się pół metra (0,5 m)   
powyżej płaszczyzny poziomej przechodzącej przez najbliższy punkt na polu manewrowym lotniska;

(2) Dane o terenie i przeszkodach w strefie 3 powinny spełniać wymagania liczbowe określone, odpowiednio, w tabelach 1 i 2,

(e) Graficzne przedstawienie powierzchni do zbierania danych o przeszkodach w strefie 4, pokazano na poniższym rysunku:



Rysunek 4 - Powierzchnia zbierania danych o terenie i przeszkodach – strefa 4

(1) Dane o terenie w strefie 4 powinny spełniać wymagania liczbowe określone w tabeli 1;

(2) Poziomy zakres strefy 2 obejmuje strefę 4. Bardziej szczegółowe dane o przeszkodach mogą być zbierane w strefie 4, zgodnie wymaganiami liczbowymi dla strefy 4 określonymi w tabeli 2;

(3) W przypadku, gdy teren w odległości większej niż 900 m (3000 ft) od progu drogi startowej jest górzysty lub w inny sposób znaczący, długość strefy 4 powinna być przedłużona do odległości nieprzekraczającej 2000 m (6500 ft) od progu drogi startowej.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Strefa 1** | **Strefa 2** | **Strefa 3** | **Strefa 4** |
| Rozdzielczość terenowa | 3 sekundy kątowe  (ok. 90 m) | 1 sekunda kątowa  (ok. 30 m) | 0,6 sekundy kątowej  (ok. 20 m) | 0,3 sekundy kątowej  (ok. 9 m) |
| Dokładność pionowa | 30 m | 3 m | 0,5 m | 1 m |
| Rozdzielczość pionowa | 1 m | 0,1 m | 0,01 m | 0,1 m |
| Dokładność pozioma | 50 m | 5 m | 0,5 m | 2,5 m |
| Poziom pewności | 90% | 90% | 90% | 90% |
| Klasyfikacja danych  Poziom integralności | Zwykła | Ważna | Ważna | Ważna |
| Częstotliwość aktualizacji | zgodnie z wymaganiami | zgodnie z wymaganiami | zgodnie z wymaganiami | zgodnie z wymaganiami |

Tabela 1 – Wymagania liczbowe dotyczące danych o terenie

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
|  | **Strefa 1** | **Strefa 2** | **Strefa 3** | **Strefa 4** |
| Dokładność pionowa | 30 m | 3 m | 0,5 m | 1 m |
| Rozdzielczość pionowa | 1 m | 0,1 m | 0,01 m | 0,1 m |
| Dokładność pozioma | 50 m | 5 m | 0,5 m | 2,5 m |
| Poziom pewności | 90% | 90% | 90% | 90% |
| Klasyfikacja danych  Poziom integralności | Zwykła | Ważna | Ważna | Ważna |
| Częstotliwość aktualizacji | zgodnie z wymaganiami | zgodnie z wymaganiami | zgodnie z wymaganiami | zgodnie z wymaganiami |

Tabela 2 – Wymagania liczbowe dotyczące danych o przeszkodach

### AMC1 ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych

WYMAGANIA OGÓLNE

(a) Integralność danych lotniczych powinna być utrzymywana w całym procesie ich przetwarzania od chwili ich pomiaru/przygotowania do momentu wysłania do użytkowników. Opierając się na obowiązującej klasyfikacji integralności, procedury zatwierdzania i weryfikacji powinny:

(1) dla danych zwykłych: zapewnić unikanie zniekształcenia w procesie przetwarzania danych;

(2) dla danych ważnych: zapewnić, że zniekształcenie nie występuje na żadnym etapie całego procesu i może zawierać dodatkowe procesy, jakie są potrzebne do rozwiązania potencjalnych zagrożeń w ogólnej architekturze układu w celu dalszego zapewnienia integralności danych na tym samym poziomie; oraz

(3) dla danych krytycznych: zapewnić, że zniekształcenie nie występuje na żadnym etapie całego procesu i zawierać dodatkowe procedury zapewniania integralności w celu pełnego złagodzenia skutków wad stwierdzonych przez gruntowną analizę ogólnej architektury systemu, jako potencjalnych zagrożeń integralności danych.

(b) Operator lotniska powinien określić i zgłaszać dane lotnicze związane z lotniskami, zgodnie z wymogami dokładności i integralności przedstawionymi w poniższych tabelach:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Szerokość i długość geograficzna** | **Dokładność**  **Rodzaj danych** | **Klasyfikacja integralności** |
| Punkt odniesienia lotniska. | 30 m  zmierzona/obliczona | zwykła |
| Pomoce nawigacyjne zlokalizowane na lotnisku. | 3 m  zmierzona | ważna |
| Przeszkody w strefie 3. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Przeszkody w strefie 2 (część w granicach lotniska). | 5 m  zmierzona | ważna |
| Progi drogi startowej. | 0,3 m  zmierzona | krytyczna |
| Koniec drogi startowej (punkt zgrania toru lotu). | 1 m  zmierzona | krytyczna |
| Punkty linii środkowej drogi startowej. | 1 m  zmierzona | krytyczna |
| Miejsce oczekiwania przy drodze startowej. | 0,5 m  zmierzona | krytyczna |
| Punkty linii środkowej drogi kołowania / linii prowadzenia przy parkowaniu. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Linia oznakowania skrzyżowania dróg kołowania. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Linia prowadzenia do wyjścia. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Granice płyty postojowej (wielokąt). | 1 m  zmierzona | zwykła |
| Strefa odladzania/przeciwdziałania oblodzeniu (wielokąt). | 1 m  zmierzona | zwykła |
| Stanowiska postojowe statków powietrznych/punkty sprawdzania INS. | 0,5 m  zmierzona | zwykła |

Tabela 1 – Szerokość i długość geograficzna

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Wysokość/wysokość bezwzględna/wysokość względna** | **Dokładność**  **Rodzaj danych** | **Klasyfikacja integralności** |
| Wysokość lotniska. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Undulacja geoidy WGS-84 w punkcie pomiaru wysokości lotniska. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Próg drogi startowej, podejście nieprecyzyjne. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Undulacja geoidy WGS-84 na progu drogi startowej, podejście nieprecyzyjne. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Próg drogi startowej, podejście precyzyjne. | 0,25 m  zmierzona | krytyczna |
| Undulacja geoidy WGS-84 na progu drogi startowej, podejście precyzyjne. | 0,25 m  zmierzona | krytyczna |
| Punkty linii środkowej drogi startowej. | 0,25 m  zmierzona | krytyczna |
| Punkty linii środkowej drogi kołowania/linii prowadzenia przy parkowaniu. | 1 m  zmierzona | ważna |
| Przeszkody w strefie 2 (część w granicach lotniska). | 3 m  zmierzona | ważna |
| Przeszkody w strefie 3. | 0,5 m  zmierzona | ważna |
| Radio-odległościomierz precyzyjny (DME/P). | 3 m  zmierzona | ważna |

Tabela 2 – Wysokość/wysokość bezwzględna/wysokość względna

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Deklinacja/deklinacja magnetyczna** | **Dokładność**  **Rodzaj danych** | **Klasyfikacja integralności** |
| Deklinacja VHF NAVAID do technicznego zestrojenia stacji. | 1 stopień  zmierzona | ważna |
| Deklinacja magnetyczna lotniska. | 1 stopień  zmierzona | ważna |
| Deklinacja magnetyczna anteny nadajnika kierunku ILS. | 1 stopień  zmierzona | ważna |
| Deklinacja magnetyczna anteny azymutu MLS. | 1 stopień  zmierzona | ważna |

Tabela 3 – Deklinacja i deklinacja magnetyczna

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Namiar** | **Dokładność**  **Rodzaj danych** | **Klasyfikacja integralności** |
| Zgranie wiązki nadajnika kierunku ILS. | 1/100 stopnia  zmierzona | ważna |
| Zgranie zera azymutu wiązki kierunku MLS. | 1/100 stopnia  zmierzona | ważna |
| Rzeczywisty kierunek geograficzny drogi startowej | 1/100 stopnia  zmierzona | zwykła |

Tabela 4 – Namiar

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Długość/odległość/wymiary** | **Dokładność**  **Rodzaj danych** | **Klasyfikacja** **integralności** |
| Długość drogi startowej. | 1 m  zmierzona | krytyczna |
| Szerokość drogi startowej. | 1 m  zmierzona | ważna |
| Odległość przesunięcia progu. | 1 m  zmierzona | zwykła |
| Długość i szerokość zabezpieczenia przerwanego startu. | 1 m  zmierzona | krytyczna |
| Długość i szerokość zabezpieczenia wydłużonego startu. | 1 m  zmierzona | ważna |
| Rozporządzalna długość lądowania. | 1 m  zmierzona | krytyczna |
| Rozporządzalna długość rozbiegu. | 1 m  zmierzona | krytyczna |
| Rozporządzalna długość startu. | 1 m  zmierzona | krytyczna |
| Rozporządzalna długość przerwanego startu. | 1 m  zmierzona | krytyczna |
| Szerokość pobocza drogi startowej. | 1 m  zmierzona | ważna |
| Szerokość drogi kołowania. | 1 m  zmierzona | ważna |
| Szerokość pobocza drogi kołowania. | 1 m  zmierzona | ważna |
| Odległość między anteną nadajnika kierunku ILS i końcem drogi startowej. | 3 m  obliczona | zwykła |
| Odległość między anteną ścieżki schodzenia ILS i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii środkowej. | 3 m  obliczona | zwykła |
| Odległość między markerem ILS i progiem drogi startowej. | 3 m  obliczona | ważna |
| Odległość między anteną ILS DME i progiem drogi startowej, mierzona wzdłuż linii środkowej. | 3 m  obliczona | ważna |
| Odległość między anteną azymutu MLS i końcem drogi  startowej. | 3 m  obliczona | zwykła |
| Odległość między anteną elewacji MLS i progiem drogi  startowej, mierzona wzdłuż linii środkowej. | 3 m  obliczona | zwykła |
| Odległość między anteną MLS DME/P i progiem drogi  startowej, mierzona wzdłuż linii środkowej. | 3 m  obliczona | ważna |

Tabela 5 – Długość/odległość/wymiary

(c) Wymagania dotyczące dokładności danych lotniczych powinny być oparte na 95% poziomie zaufania, w związku z tym rozróżnia się trzy rodzaje danych pozycyjnych: punkty zmierzone (np. próg drogi startowej), punkty obliczone (matematyczne obliczenia na podstawie znanych punktów zmierzonych, punktów w przestrzeni, punktów stałych) i punkty zgłoszone (np. graniczne punkty rejonu informacji i powietrznej).

(d) Współrzędne geograficzne oznaczające szerokość i długość geograficzną są określane i zgłaszane organowi służb informacji lotniczej zgodnie z geodezyjnym układem odniesienia Światowego Systemu Geodezyjnego 1984 (WGS-84), ze wskazaniem tych współrzędnych geograficznych, które zostały przekształcone na współrzędne WGS-84 sposobami matematycznymi, a których dokładność pomiarów terenowych nie jest zgodna z wymaganiami zawartymi w tabeli 3.

(e) Stopień dokładności pomiarów terenowych powinien być taki, aby końcowe dane nawigacyjne dla poszczególnych faz lotu we właściwym układzie odniesienia mieściły się w granicach maksymalnych odchyleń, jak podano w tabelach 3-7.

(f) W uzupełnieniu do wysokości (w odniesieniu do średniego poziomu morza) ściśle określonych mierzonych naziemnych punktów lotniska, undulacja geoidy (w odniesieniu do elipsoidy WGS-84) dla tych punktów jak zostało to przedstawione w tabelach 3-7, powinna być określona i zgłoszona do organów służb informacji lotniczej.

(g) Ochrona elektronicznych danych lotniczych podczas ich przechowywania lub przesyłania powinna być całkowicie monitorowana za pomocą cyklicznej kontroli nadmiarowej (CRC). W celu zapewnienia poziomu integralności krytycznych i ważnych danych lotniczych, zgodnie z klasyfikacją podaną w punktach (a)(1) i (a)(2) powyżej, należy zastosować odpowiednio 32- lub 24-bitowy algorytm cyklicznej kontroli nadmiarowej (CRC).

(h) W celu osiągnięcia ochrony poziomu integralności zwykłych danych lotniczych, zgodnie z klasyfikacją podaną w punkcie (a)(3) powyżej, należy zastosować 16-bitowy algorytm cyklicznej kontroli nadmiarowej (CRC).

(i) Operator lotniska powinien wdrożyć procedury w celu:

(1) monitorowania danych dotyczących lotniska i dostępnych usług pochodzących od operatora lotniska, które są rozpowszechniane przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;

(2) powiadamiania odpowiednich służb informacji lotniczej i instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego o wszelkich zmianach koniecznych do zapewnienia prawidłowych i kompletnych danych dotyczących lotniska i dostępnych na nim usług.

### AMC2 ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych

UZGODNIENIA FORMALNE

(a) Zaangażowane organizacje

Operator lotniska powinien dokonać formalnych uzgodnień z publicznymi lub prywatnymi podmiotami, świadczącymi usługi w zakresie:

(1) służb żeglugi powietrznej;

(2) dokonywania i dostarczania danych z pomiarów;

(3) projektowania procedur;

(4) danych elektronicznych dotyczących terenu; oraz

(5) danych elektronicznych dotyczących przeszkód lotniczych,

z którymi wymienia dane lotnicze i/lub informacje lotnicze.

(b) Zawartość formalnych uzgodnień

Takie formalne uzgodnienia powinny zawierać, co najmniej następujące treści:

(1) zakres danych lotniczych lub informacji lotniczych, które mają być dostarczane;

(2) wymagania dotyczące dokładności, rozdzielczości i integralności dla każdego elementu udostępnianych danych;

(3) wymagane sposoby wykazania, że dostarczone dane są zgodne z określonymi wymaganiami;

(4) charakter działań, jakie należy podjąć w przypadku wykrycia błędu lub niezgodności danych, w jakichkolwiek dostarczonych danych;

(5) następujące minimalne kryteria powiadamiania o zmianie danych:

(i) kryteria ustalania terminowości dostarczania danych w oparciu o znaczenie zmiany dla operacji lub bezpieczeństwa;

(ii) wcześniejsze powiadamianie o przewidywanych zmianach;

(iii) środki, które mają być przyjęte dla celów powiadamiania;

(6) strona odpowiedzialna za dokumentowanie zmian danych;

(7) środki do rozwiązywania wszelkich ewentualnych niejasności spowodowanych stosowaniem różnych formatów do wymiany danych lotniczych lub informacji lotniczej;

(8) wszelkie ograniczenia w korzystaniu z danych;

(9) wymagania dotyczące przedstawiania raportów jakości przez dostawców danych w celu ułatwienia weryfikacji jakości danych przez użytkowników danych;

(10) wymagania dotyczące metadanych; oraz

(11) wymagania dotyczące sytuacji awaryjnych związanych z ciągłością dostarczania danych.

#### GM1 ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych

Informacje dotyczące przetwarzania danych i informacji lotniczych są zawarte w dokumencie RTCA DO-200A oraz Europejskiej organizacji ds. wyposażenia lotnictwa cywilnego (EUROCAE) dokument ED-76A - Standardy przetwarzania danych lotniczych.

### AMC1 ADR.OPS.A.015 Koordynacja pomiędzy operatorem lotniska i instytucją zapewniającą służbę informacji lotniczej

ZGŁASZANIE DANYCH I INFORMACJI

(a) Operator lotniska powinien zgłaszać informacje dotyczące spraw mających znaczenie operacyjne lub mające wpływ na statki powietrzne i operacje lotniskowe, w celu podejmowania odpowiednich działań, w szczególności w odniesieniu do:

(1) prac budowlanych lub związanych z utrzymaniem i obsługą techniczną lotniska;

(2) nierównych lub uszkodzonych części nawierzchni drogi startowej, drogi kołowania lub płyty postojowej;

(3) obecności śniegu, błota pośniegowego, lodu lub szronu na drodze startowej, drodze kołowania lub płycie postojowej;

(4) obecności wody na drodze startowej, drodze kołowania lub płycie postojowej;

(5) zwałów śniegu lub zasp śnieżnych w pobliżu drogi startowej, drogi kołowania lub płyty postojowej;

(6) obecności płynnych substancji chemicznych do usuwania oblodzenia lub zapobiegania oblodzeniu lub innych zanieczyszczeń na drodze startowej, drodze kołowania lub płycie postojowej;

(7) innych tymczasowych zagrożeń, w tym zaparkowanych statków powietrznych;

(8) awarii lub nieprawidłowości działania części lub wszystkich pomocy wzrokowych lotniska; oraz

(9) awarii podstawowego lub rezerwowego źródła zasilania w energię elektryczną.

(b) Zmiany normalnie zapewnianego na lotnisku poziomu ochrony w zakresie ratownictwa i gaszenia pożarów powinny być wyrażane przez podanie nowej kategorii ochrony dostępnej na lotnisku. Jeżeli poziom ochrony powróci do normy, to instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i instytucje zapewniające służby informacji lotniczej powinny być o tym odpowiednio powiadomione.

(c) Operator lotniska powinien przestrzegać wcześniej ustalonych, uzgodnionych na szczeblu międzynarodowym dat obowiązywania AIRAC, z uwzględnieniem dodatkowo 14 dni na przesyłkę pocztową, podczas przekazywania do służb informacji lotniczej nieprzetworzonych informacji/danych, które wpływają na opracowanie map i/lub systemy nawigacyjne oparte na komputerach i kwalifikują się do powiadamiania poprzez system regulacji i kontroli informacji lotniczych (AIRAC).

## PODCZĘŚĆ B — SŁUŻBY OPERACYJNE LOTNISKA, WYPOSAŻENIE I INSTALACJE

#### GM1 ADR.OPS.B.001 Zapewnienie służb

SŁUŻBY

Służby, o których mowa w części B niniejszego załącznika, są zapewniane na lotnisku. W niektórych przypadkach służby te nie są bezpośrednio zapewniane przez operatora lotniska, lecz przez inną organizację lub instytucję państwową albo obie naraz. Jednakże operator lotniska, będąc odpowiedzialny za funkcjonowanie lotniska powinien dokonać uzgodnień i nawiązać współpracę z tymi organizacjami lub instytucjami, w celu zapewnienia, że służby te będą świadczone zgodnie z wymogami prawnymi. Opisana powyżej metoda jest zgodna z intencjami zintegrowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem, który wspomaga operatora lotniska w osiągnięciu celu zapewnienia bezpieczeństwa podczas zapewniania służb. Realizując te działania, operator lotniska powinien wypełniać swoje obowiązki poprzez zastosowanie procedur, o których mowa powyżej, ponadto, operator lotniska nie powinien być postrzegany przez inny podmiot uczestniczący w porozumieniu, jako bezpośrednio odpowiedzialny za niezgodności.

### AMC1 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien zapewnić, aby plan działania w sytuacjach zagrożenia zawierał określenie gotowości i koordynacji działań z odpowiednimi specjalistycznymi służbami ratowniczymi, które powinny być przygotowane do działania w sytuacjach zagrożenia w przypadku, gdy lotnisko usytuowane jest w pobliżu zbiorników wodnych i/lub terenów bagnistych, a także, gdy znaczna liczba operacji podejścia i odlotu ma miejsce nad tymi obszarami.

(b) Operator lotniska powinien zapewnić, że przeprowadzana została ocena obszarów, nad którymi odbywają się operacje podejścia i odlotu, w odległości do 1000 m od progu drogi startowej, mająca na celu określenia możliwych opcji podjęcia działań interwencyjnych.

### AMC2 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

DOKUMENT: PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA NA LOTNISKU

Operator lotniska powinien zamieścić w planie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku, co najmniej:

(a) Rodzaje sytuacji zagrożenia, dla których się go sporządza;

(b) Organizacje zaangażowane w realizację planu oraz szczegóły uzgodnień dotyczące lotniskowych i lokalnych planów w sytuacjach zagrożenia oraz sposobów ich wspólnego ustalania;

(c) Zadania i obowiązki każdej organizacji oraz centrum operacyjne kierowania w sytuacjach zagrożenia oraz stanowiska dowodzenia dla każdego rodzaju sytuacji zagrożenia;

(d) Informacje dotyczące nazw i numerów telefonów do biur lub osób, z którymi należy się skontaktować w przypadku konkretnego zagrożenia; oraz

(e) Mapę lotniska i jego najbliższego otoczenia z siatką współrzędnych, obejmującą w przybliżeniu obszar w odległości do 8 km od środka lotniska.

### AMC1 ADR.OPS.B.005(c) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

ĆWICZENIA W ZAKRESIE DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA NA LOTNISKU

Operator lotniska powinien zapewnić, że plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku jest testowany poprzez prowadzenie:

(a) kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia wykonywanych nie rzadziej, niż co dwa lata; oraz

(b) częściowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia przeprowadzanych w ciągu roku po danym ćwiczeniu kompleksowym, aby zapewnić, że jakiekolwiek niedociągnięcia wykryte w czasie ćwiczenia kompleksowego zostały skorygowane

oraz wykonanie przeglądu planu po ww. ćwiczeniach, lub po każdym działaniu w rzeczywistej sytuacji zagrożenia, w celu skorygowania wszelkich nieprawidłowości, jakie wystąpiły w trakcie tych ćwiczeń lub rzeczywistej akcji ratowniczej.

#### GM1 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

CEL PLANU DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA NA LOTNISKU

(a) W wielu przypadkach plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku jest częścią krajowego lub lokalnego planu działania w sytuacjach zagrożenia, a odpowiedzialność za jego opracowanie jest przypisana do podmiotu innego; niż operator lotniska. Jednakże nie stanowi to przeszkody dla operatora lotniska do przygotowania własnego planu opisującego działania, które należy podjąć w sytuacjach zagrożenia, we współpracy z władzami, które są odpowiedzialne za krajowy lub lokalny plan działania w sytuacjach zagrożenia.

(b) Niezależnie od tego czyim zadaniem jest opracowanie i realizacja planu działania w sytuacjach zagrożenia obejmującego zagrożenia na lotnisku i/lub w jego otoczeniu, plan działania w sytuacjach zagrożenia powinien zapewnić, że znajdują w nim przepisy dotyczące:

(1) uporządkowanego i efektywnego przejścia z działań w warunkach normalnych do działań w sytuacjach zagrożenia;

(2) przekazania władzy;

(3) przydziału obowiązków w zakresie działań w sytuacjach zagrożenia;

(4) upoważnienia kluczowych pracowników do działań określonych w planie;

(5) koordynacji działań w celu zaradzenia sytuacji zagrożenia; oraz

(6) bezpiecznego prowadzenia operacji lotniczych lub powrotu do normalnej działalności tak szybko, jak to możliwe.

#### GM2 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

DOKUMENT „PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA NA LOTNISKU”

(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku opracowany przez operatora lotniska, powinien uwzględniać zasady dotyczące czynnika ludzkiego, aby zapewnić optymalną reakcję w czasie działań w sytuacjach zagrożenia.

(b) W celu zapewnienia, że dokument „Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku” w pełni spełnia swoją funkcję, powinien on zawierać:

(1) plany postępowania w przypadku wystąpienia zagrożenia na lotnisku lub w jego otoczeniu, w tym awarii statku powietrznego w locie, typowego pożaru, sabotażu, w tym zagrożeń bombowych (statku powietrznego lub struktury), bezprawnego opanowania statku powietrznego i rozważania dotyczące incydentów podczas działania w sytuacji zagrożenia i po zakończeniu tych działań;

(2) szczegóły testowania obiektów, urządzeń i wyposażenia, które ma być używane w sytuacjach zagrożenia, takich jak: centrum operacyjne działań w sytuacjach zagrożenia, ruchome stanowisko dowodzenia, wozy bojowe straży pożarnej i ich wyposażenie, środki łączności, zapasy artykułów do pierwszej pomocy medycznej, itp., w tym częstotliwość przeprowadzenia takich testów;

(3) szczegóły ćwiczeń sprawdzających plany działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku, w tym częstotliwość prowadzenia takich ćwiczeń;

(4) wykaz organizacji, agencji i przedstawicieli władz, zarówno na lotnisku jak i spoza lotniska, z określeniem ich funkcji w miejscu działań, ich numery telefonów i faksów, adresy e–mail i adresy SITA oraz częstotliwości radiowe ich biur;

(5) powołanie komisji ds. działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku w celu organizowania szkoleń i innych przygotowań do radzenia sobie z sytuacjami zagrożenia;

(6) wyznaczenie dowódcy prowadzącego działania na miejscu zdarzenie, który jest odpowiedzialny za całokształt działań w sytuacji zagrożenia; oraz

(7) szczegóły dotyczące obszarów leżących poza granicami lotniska, na których RFFS będą prowadziły działanie ratownicze oraz rozmiar i charakter tych działań.

#### GM3 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

ZAWARTOŚĆ DOKUMENTU „PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA NA LOTNISKU”

Celem dokumentu: „Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku” jest zapewnienie wszystkich wymaganych informacji dla organizacji i personelu zaangażowanego w działania w sytuacjach zagrożenia. Dokument ten powinien być skonstruowany w taki sposób, aby wymagane informacje były łatwe do zidentyfikowania. W tym celu, struktura planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku powinna być następująca:

**Rozdział 1 – Numery telefonów alarmowych**

Niniejszy rozdział powinien być ograniczony do niezbędnych telefonów, numerów według potrzeb lotniskowych, w tym:

(a) organu służb ruchu lotniczego;

(b) służb ratowniczo-gaśniczych (jednostek straży pożarnej);

(c) wydziału operacji lotniskowych;

(d) Policji i ochrony;

(e) służb medycznych:

(1) szpitale;

(2) karetki pogotowia;

(3) lekarze – w miejsca pracy/zamieszkania;

(f) operatorów statków powietrznych;

(g) agencji obsługi naziemnej;

(h) władz państwowych;

(i) obrony cywilnej;

(j) inne.

**Rozdział 2 – Wypadek statku powietrznego na lotnisku**

(a) Działania organu służb ruchu lotniczego;

(b) Działania służb ratowniczo-gaśniczych;

(c) Działania Policji i służb ochrony;

(d) Działania operatora lotniska:

(1) eskorta pojazdów;

(2) obsługa;

(e) Działania służb medycznych:

(1) szpitale;

(2) karetki pogotowia;

(3) lekarze;

(4) personel medyczny.

(f) Działania operatora statku powietrznego zaangażowane w wypadek;

(g) Działania centrum operacyjnego działań w sytuacjach zagrożenia oraz ruchomego stanowisko dowodzenie;

(h) Działania organów rządowych;

(i) Sieć łączności (centrum operacyjne działań w sytuacjach zagrożenia oraz ruchome stanowisko dowodzenia);

(j) Działania podejmowane przez agencje i organizacje na podstawie porozumień o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia;

(k) Działania władz właściwych w sprawach transportu (transport lądowy, morski, lotniczy);

(l) Działania rzecznika (ów) prasowego;

(m) Działania lokalnych jednostki straży pożarnej, gdy zaangażowane są ich struktury; oraz

(n) Działania pozostałych organizacji.

**Rozdział 3 - Wypadek statku powietrznego poza granicami lotniska**

(a) Działania organu służb ruchu lotniczego;

(b) Działania służb ratowniczo-gaśniczych;

(c) Działania lokalnych jednostki straży pożarnej;

(d) Działania Policji i służb ochrony;

(e) Działania operatora lotniska:

(f) Działania służb medycznych:

(1) szpitale;

(2) karetki pogotowia;

(3) lekarze;

(4) personel medyczny.

(g) Działania organizacji zaangażowanych w ramach umowy o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia;

(h) Działania operatora statku powietrznego uczestniczącego w zdarzeniu;

(i) Działania centrum operacyjnego działań w sytuacjach zagrożenia oraz ruchomego stanowiska dowodzenia;

(j) Działania organów rządowych;

(k) Sieć łączności (centrum operacyjne działań w sytuacjach zagrożenia oraz ruchome stanowisko dowodzenia);

(l) Działania władz właściwych w sprawach transportu (transport lądowy, morski, lotniczy);

(m) Działania rzecznika (ów) prasowego;

(n) Działania innych organizacji.

**Rozdział 4 – Awaria statku powietrznego podczas lotu (pełne zagrożenie lub lokalne czuwanie w gotowości do działania)**

(a) Działania organu służb ruchu lotniczego;

(b) Działania lotniskowych służby ratowniczo-gaśniczych;

(c) Działania Policji i służby ochrony;

(d) Działania operatora lotniska:

(e) Działania służb medycznych:

(1) szpitale;

(2) karetki pogotowia;

(3) lekarze;

(4) personel medyczny.

(f) Działania operatora statku powietrznego uczestniczącego w zdarzeniu;

(g) Działania centrum operacyjnego działań w sytuacjach zagrożenia oraz ruchomego stanowisko dowodzenia;

(h) Działania innych organizacji.

**Rozdział 5 – Pożary obiektów**

(a) Działania organu służb ruchu lotniczego;

(b) Działania służby ratowniczo-gaśniczych (lokalne jednostki straży pożarnej);

(c) Działania Policji i służb ochrony;

(d) Działania operatora lotniska:

(e) Ewakuacja obiektów;

(f) Działania służb medycznych:

(1) szpitale;

(2) karetki pogotowia;

(3) lekarze;

(4) personel medyczny.

(g) Działania centrum operacyjnego działań w sytuacjach zagrożenia oraz ruchomego stanowiska dowodzenia;

(h) Działania rzecznika (ów) prasowego;

(i) Działania innych organizacji.

**Rozdział 6 – Sabotaż, w tym zagrożenie bombowe (statku powietrznego lub obiektu)**

(a) Działania organu służb ruchu lotniczego;

(b) Działania centrum operacyjnego działań w sytuacjach zagrożenia oraz ruchomego stanowiska dowodzenia;

(c) Działania Policji i służb ochrony;

(d) Działania operatora lotniska:

(e) Działania służb ratowniczo-gaśniczych;

(f) Działania służb medycznych:

(1) szpitale;

(2) karetki pogotowia;

(3) lekarze;

(4) personel medyczny.

(g) Działania operatora statku powietrznego uczestniczącego w zdarzeniu;

(h) Działania organów rządowych;

(i) Odizolowane stanowisko postojowe dla statku powietrznego;

(j) Ewakuacja;

(k) Poszukiwania przez psy i przeszkolony personel;

(l) Obchodzenie się i identyfikacja bagażu i ładunku na pokładzie statku powietrznego;

(m) Obchodzenie się i unieszkodliwianie podejrzanego ładunku (bomby);

(n) Działania rzecznika (-ów) prasowych;

(o) Działania innych organizacji.

**Rozdział 7 – Bezprawne przejęcie statku powietrznego**

(a) Działania organu służb ruchu lotniczego;

(b) Działania służb ratowniczo-gaśniczych;

(c) Działania Policji i służb ochrony;

(d) Działania operatora lotniska;

(e) Działania służb medycznych:

(1) szpitale;

(2) karetki pogotowia;

(3) lekarze;

(4) personel medyczny.

(f) Działania statku powietrznego operatora zaangażowanego w wypadek;

(g) Działania organów rządowych;

(h) Działania centrum operacyjnego działań w sytuacjach zagrożenia oraz ruchomego stanowiska dowodzenia;

(i) Odizolowane stanowisko postojowe dla statku powietrznego;

(j) Działania rzecznika (-ów) prasowego;

(k) Działania innych organizacji.

**Rozdział 8 – Incydent na lotnisku**

Incydent na lotnisku może wymagać jednego lub wszystkich działań opisanych w Rozdziale 2 „Wypadek statku powietrznego na lotnisku”. Przykłady incydentów, które operator lotniska powinien rozważyć, mogą dotyczyć: wycieków paliwa na płycie postojowej, pomostów pasażerskich, stref składowania paliwa, zdarzeń związanych z materiałami niebezpiecznymi w strefach składowania i przeładunku towarów, zawalenia konstrukcji, kolizji pojazdów/statków powietrznych; itp.

**Rozdział 9 – Przedstawiciele władz ― funkcje w miejscu działań**

W zależności od lokalnych warunków, funkcje obejmują, lecz nie ograniczają się do poniżej, wymienionych:

(a) Na lotnisku:

(1) Szef ochrony przeciwpożarowej lotniska;

(2) Władze lotniska;

(3) Policja i ochrona – oficer dowodzący; oraz

(4) Koordynator medyczny.

(b) Spoza lotniska:

(1) Lokalny szef ochrony przeciwpożarowej;

(2) Organ rządowy; oraz

(3) Policja i ochrona – oficer dowodzący.

Osoba dowodząca na miejscu działań zostanie wyznaczona zgodnie z wymaganiami uprzednio ustalonego porozumienia o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia.

#### GM4 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

RODZAJE ZAGROŻEŃ

(a) Co najmniej następujące rodzaje zagrożeń mogą być zawarte w planie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku:

(1) Zagrożenia statków powietrznych;

(2) Incydenty z udziałem statku powietrznego na ziemi, w których wiadomo, że statek powietrzny znajdujący się na ziemi jest w sytuacji zagrożenia innej niż wypadek i wymaga obecności służb ratowniczych;

(3) Sabotaż, w tym zagrożenie bombowe;

(4) Bezprawne przejęcie statku powietrznego;

(5) Zdarzenia związane z materiałami niebezpiecznymi;

(6) Pożary budynków;

(7) Klęski żywiołowe; oraz

(8) Zagrożenia dla zdrowia publicznego.

(b) Zagrożenia statków powietrznych, dla których mogą być wymagane służby, są na ogół sklasyfikowane, jako:

(1) „wypadek lotniczy”: wypadek statku powietrznego, który miał miejsce na lotnisku lub w jego otoczeniu;

(2) „pełne zagrożenie”: gdy, zbliżający się do lotniska statek powietrzny ma lub podejrzewa się, że ma, taki problem, w którym istnieje bezpośrednie niebezpieczeństwo wypadku;

(3) „lokalny stan gotowości”: gdy wiadomo lub podejrzewa się, że na zbliżającym się do lotniska statku powietrznym, wystąpił pewnego rodzaju defekt, ale problem nie jest taki, jaki zwykle pociąga za sobą poważne trudności w wykonywaniu bezpiecznego lądowania.

#### GM5 ADR.OPS.B.005(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

USUWANIE UNIERUCHOMIONYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

(a) Operator lotniska powinien ustanowić plan usuwania statków powietrznych unieruchomionych w polu ruchu naziemnego lub w jego pobliżu, i w razie potrzeby, wyznaczyć koordynatora do realizacji tego planu.

(b) Plan usuwania unieruchomionych statków powietrznych powinien być oparty na charakterystykach statków powietrznych, o których wiadomo, że normalnie wykonują operacje na lotnisku, i powinien obejmować między innymi:

(1) wykaz wyposażenia i personelu na lub w okolicach lotniska, które byłyby dostępne dla takiego celu; oraz

(2) ustalenia organizacyjne dotyczące szybkiego sprowadzenia zestawu sprzętu do usprawnienia statków powietrznych, dostępnego na innych lotniskach;

#### GM1 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

KOORDYNACJA Z INNYMI AGENCJAMI I ORGANIZACJAMI

(a) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku powinien określać procedury koordynacji działań różnych lotniskowych agencji, organizacji lub służb (np. obsługi naziemnej, linii lotniczych, służb ochrony) i organów publicznych znajdujących się w jego sąsiedztwie, które mogłyby być pomocne w działaniach w sytuacji zagrożenia.

(b) Jeżeli plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku nie jest częścią krajowego lub lokalnego planu działania w sytuacjach zagrożenia, to powinien być właściwie skoordynowany.

(c) Powinny być zawarte porozumienia o wzajemnej pomocy w sytuacjach zagrożenia w celu określenia obowiązków i/lub zobowiązań każdej zewnętrznej agencji (organizacji) uczestniczącej w działaniach w sytuacji zagrożenia. Porozumienia te powinny obejmować:

(1) wyjaśnienie politycznych i prawnych obowiązków szeregu organizacji (np. Policji, lokalnych służb ratowniczo-gaśniczych, władz lokalnych, organów ds. badania wypadków lotniczych, itp.), które mogą być zaangażowane w celu uniknięcia problemów w przypadku wystąpienia zagrożenia;

(2) ustanowienie organu kierowania; tj. jednej osoby kierującej na miejscu działań (z wyznaczonymi, w razie potrzeby, zastępcami);

(3) określenie priorytetów w zakresie komunikacji na miejscu wypadku;

(4) organizacja środków transportu na wypadek zagrożenia pod kierownictwem wstępnie wyznaczonego koordynatora (-ów);

(5) ustalenie z góry zakresu upoważnień i zobowiązań prawnych całego współpracującego personelu do działania w warunkach zagrożenia; oraz

(6) wstępne ustalenia dotyczące korzystania z przenośnego i ciężkiego sprzętu ratowniczego z dostępnych źródeł.

(d) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku powinien być realizowany podobnie, bez względu na to, czy mamy do czynienia z wypadkiem/zdarzeniem na lotnisku, czy poza lotniskiem.

(e) Znaki punktów zbornych i strzałki kierunkowe powinny być spójne i zgodne z normami krajowymi.

(f) Operator lotniska powinien ocenić poziom zapasów materiałów medycznych, które mają być utrzymywane na lotnisku, do celów działania w sytuacjach zagrożenia.

#### GM2 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

AGENCJE ZAANGAŻOWANE W DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA

Niżej wymienione agencje (organizacje), w zależności od rodzaju zagrożenia i lokalnych uzgodnień, mogą uczestniczyć w reakcji na zagrożenie:

(a) Na lotnisku:

(1) Organ kontroli ruchu lotniczego;

(2) Służby ratowniczo-gaśnicze;

(3) Administracja lotniska;

(4) Służby medyczne i sanitarne;

(5) Operatorzy statków powietrznych;

(6) Agencje obsługi naziemnej;

(7) Służby ochrony, oraz

(8) Policja

(b) Poza lotniskiem:

(1) Komendy straży pożarnej;

(2) Policja;

(3) Władze służby zdrowia (w tym służby medyczne i sanitarne, szpitale, publiczna służba zdrowia);

(4) Wojsko; oraz

(5) Ochrona portów i wybrzeża, jeśli dotyczy.

#### GM3 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

CENTRUM OPERACYJNE SYTUACJI ZAGROŻENIA

(a) Praktyka wykazała, że z zagrożeniami można sobie lepiej poradzić, gdy kierowanie nimi odbywa się centralnie z centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia i ze stanowiska kierowania.

(b) Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia może stanowić integralną część służb i urządzeń lotniska i być odpowiedzialne za całościową koordynację i ogólne kierowanie działaniami w sytuacji zagrożenia. W zależności od wielkości lotniska i lokalnych procedur, może zostać ustanowione więcej niż jedno centrum operacyjne sytuacji zagrożenia, ale w planie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku należy określić, które z nich ponosi całościową odpowiedzialność za koordynację.

(c) Do kierowania centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia powinna być wyznaczona jedna osoba, i w razie potrzeby – inna osoba do kierowania stanowiskiem kierowania.

(d) Rolą centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia powinno być wspieranie osoby kierującej na miejscu działań w ruchomym stanowisku kierowania na okoliczność wypadków/incydentów statków powietrznych.

(e) Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia, w zależności od odpowiednich planów ochrony i procedur lokalnych może pełnić funkcję centrum dowodzenia, koordynacji i łączności na wypadek bezprawnego przejęcia statku powietrznego i zagrożenia bombowego.

(f) Centrum operacyjne sytuacji zagrożenia powinno być operacyjnie dostępne przez 24 godziny na dobę, lub w godzinach pracy lotniska, i powinny zostać ustanowione procedury dotyczące powiadamiania jego pracowników.

(g) Lokalizacja centrum operacyjnego sytuacji zagrożenia jest bardzo ważna dla jego skuteczności. Ustanawiając jego lokalizację należy wziąć pod uwagę dobrą widoczność na pole ruchu naziemnego, i w miarę możliwości, na odizolowane stanowisko postojowe statków.

(h) Odpowiedni sprzęt i personel powinien być dostępny w celu komunikowania się z odpowiednimi organizacjami zaangażowanymi w sytuacje zagrożenia, w tym z ruchomym stanowiskiem kierowania, jeśli jest rozmieszczone. Środki łączności i urządzenia elektroniczne powinny być regularnie sprawdzane w celu wykrycia jakichkolwiek niesprawności.

#### GM4 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

RUCHOME STANOWISKO KIEROWANIA

(a) Stanowisko kierowania jest obiektem, który w razie potrzeby, ma możliwość szybkiego przemieszczenia się do miejsca, gdzie zaistniała sytuacja zagrożenia, oraz zapewnić tam lokalną koordynację działań agencji (organizacji) uczestniczących w operacji.

(b) Ruchome stanowisko kierowania, jeśli zostało ustanowione, powinno być odpowiednio wyposażone i obsadzone personelem w celu komunikowania się z odpowiednimi organizacjami zaangażowanymi w sytuacje zagrożenia, w tym z centrum operacyjnym sytuacji zagrożenia. Środki łączności i urządzenia elektroniczne powinny być regularnie sprawdzane w celu wykrycia jakichkolwiek niesprawności.

(c) Mapy, schematy oraz inne odpowiednie wyposażenie i informacje powinny być dostępne w ruchomym stanowisku kierowania.

#### GM5 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

SYSTEMY ŁĄCZNOŚCI STOSOWANE W SYTUACJI ZAGROŻENIA

(a) Powinno się zainstalować odpowiednie systemy łączności, łączące stanowisko kierowania i centrum operacyjne w sytuacji zagrożenia (jeśli są ustanowione) ze wszystkimi innymi centrami i organizacjami biorącymi udział w działaniu ratowniczym, zgodnie z planem i konkretnymi potrzebami lotniska.

(b) Wykorzystywane systemy łączności powinny zawierać wystarczającą liczbę radiowych zestawów nadawczo-odbiorczych, telefonów i innych urządzeń łączności do ustanowienia i utrzymania zasadniczych i zapasowych środków łączności;

(c) Zadaniem systemów łączności jest zapewnienie zasadniczych, a w razie potrzeby, zapasowych środków do skutecznej, bezpośredniej komunikacji pomiędzy, odpowiednio:

(1) organem ostrzegania i jednostkami ratowniczo-gaśniczymi obsługującymi lotnisko;

(2) organem służb ruchu lotniczego, właściwym centrum/pomieszczeniem dyspozytorskim komendy straży pożarnej i załogami gaśniczymi i ratowniczymi w drodze do zagrożonego statku powietrznego i na miejscu wypadku/incydentu;

(3) odpowiednimi organizacjami wzajemnej pomocy znajdującymi się na lub poza lotniskiem, w tym procedury ostrzegania dla całego personelu pomocniczego planowanego do podjęcia działań; oraz

(4) pojazdami służb ratowniczo-gaśniczych, łącznie z możliwością komunikowania się między członkami załóg każdego z tych pojazdów.

(d) Powinien być ustanowiony system łączności w celu zapewnienia szybkiego użycia sprzętu i wyposażenia alarmowego do wypadków i incydentów mających miejsce na terenie terminala i na płycie postojowej. Wypadki na płycie postojowej obejmują pożar w kabinie, wycieki i pożary paliwa przy tankowaniu, kolizje statków powietrznych i pojazdów oraz zagrożenia medyczne.

(e) Systemy łączności używane w sytuacjach zagrożenia powinny być regularnie testowane w celu sprawdzenia działania wszystkich sieci radiowych i telefonicznych.

(f) Pełna i aktualna lista numerów telefonicznych do łączności między agencjami (organizacjami) powinna być dostępne dla wszystkich organizacji i osób odpowiedzialnych za plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku, w celu zapewnienia szybkiego powiadamiania w przypadkach wystąpienia zagrożenia. Numery te powinny być często weryfikowane, aby zapewnić, że są prawidłowe. Zaktualizowane listy powinny być w sposób ciągły rozsyłane do wszystkich uczestników planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku.

#### GM1 ADR.OPS.B.005(c) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

SYTUACJE ZAGROŻENIA W TRUDNYM TERENIE

Na tych lotniskach, które są położone w pobliżu wody i/lub obszarów bagnistych lub trudnego terenu, plan działania w sytuacjach zagrożenia powinien obejmować ustanowienie, testowanie i ocenę, w regularnych odstępach czasu, określonego działania specjalistycznych służb ratowniczych.

#### GM2 ADR.OPS.B.005(c) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

ĆWICZENIA W ZAKRESIE DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA

(a) Ćwiczenia kompleksowe

(1) Celem ćwiczeń kompleksowych jest zapewnienie adekwatności planu do poradzenia sobie z różnymi rodzajami zagrożeń.

(2) Ćwiczenia kompleksowe powinny być wspierane przez wszystkie zainteresowane organy lotniska i organy społeczne.

(3) Cele ćwiczenia powinny być zdefiniowane.

(4) Zaangażowane wydziały (komendy) i organizacje powinny być dokładnie zaznajomione z planem działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku oraz opracować indywidualne plany w koordynacji z planem ogólnym.

(5) Ćwiczenia w zakresie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku powinny odbywać się w miejscach, które zapewniają maksimum realizmu, zapewniając jednocześnie minimalne zakłócenia w prowadzonych operacjach lotniskowych. Powinny być wykorzystane różne scenariusze, zgodnie z opisanymi w dokumencie: plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku. Ćwiczenie może się odbyć na lotnisku w ciągu dnia lub w nocy i w różnych porach roku, kiedy zmiany sezonowe mogą stanowić dodatkowe wyzwania. Aby przetestować różne scenariusze, ćwiczenia mogą odbywać się zarówno na lotnisku lub w jego pobliżu.

(6) W celu uzyskania maksymalnych korzyści z ćwiczenia kompleksowego, cały przebieg wydarzeń powinien zostać poddany przeglądowi. Powinien być zorganizowany zespół obserwatorów do przeprowadzenia analizy krytycznej składający się z członków, którzy są zaznajomieni z postępowaniem w wypadkach skutkujących masową ilością ofiar. Każdy członek zespołu obserwatorów do przeprowadzenia analizy krytycznej powinien obserwować cały przebieg ćwiczenia i wypełnić odpowiednie formularze ankiety z działań w sytuacjach zagrożenia. Po ćwiczeniu, tak szybko, jak to dogodne, powinno się odbyć spotkanie zespołu obserwatorów do przeprowadzenia analizy krytycznej, na którym członkowie zespołu mogą przedstawić swoje uwagi i zalecenia dotyczące poprawy procedur wynikających z planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku, jak i samego dokumentu „Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku”.

(7) Po ćwiczeniu należy przeprowadzić pełną odprawę z omówieniem wyników, analizę krytyczną i inne analizy. Ważne jest, aby przedstawiciele wszystkich organizacji, które uczestniczą w ćwiczeniu, aktywnie uczestniczyli w analizie krytycznej.

(b) Ćwiczenia częściowe w zakresie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku

(1) Celem ćwiczeń częściowych jest zapewnienie odpowiednich działań ze strony poszczególnych agencji (organizacji) uczestniczących w działaniu ratowniczym oraz sprawdzenie poszczególnych elementów planu.

(2) Ćwiczenia częściowe w zakresie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku powinny obejmować, co najmniej, jeden organ, np. służby ratowniczo-gaśnicze, lub jednostkę medyczną, lub, w stosownych przypadkach, połączenie kilku organów.

(3) Częściowe ćwiczenia w zakresie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku powinny zapewnić, że wszelkie braki wykryte podczas ćwiczenia kompleksowego w zakresie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku zostały poprawione.

(c) Ćwiczenia teoretyczne (sztabowe)

Ćwiczenia teoretyczne powinny odbywać się w regularnych odstępach czasu. Celem tych ćwiczeń powinno być sprawdzenie, czy zadania i procedury są jasne i zrozumiałe. Ćwiczenia te są dobrą okazją do przetestowania nowych lub zmienionych procedur, przed ich wdrożeniem lub realizacji przygotowań do kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia.

#### GM1 ADR.OPS.B.010(a)(1) Służby ratowniczo-gaśnicze[[21]](#footnote-21)

DOSTĘPNOŚĆ I ZAKRES SŁUŻB RATOWNICZO-GAŚNICZYCH

Do zapewnienia służb ratowniczo-gaśniczych mogą być wytypowane publiczne lub prywatne organizacje, odpowiednio zlokalizowane i wyposażone. Jest pożądane, aby ekipy przeciwpożarowe tych organizacji były zlokalizowane na lotnisku, tym nie mniej, mogą być one usytuowane poza lotniskiem, o ile zachowany zostanie wymagany czas reakcji. Podstawowym celem służb ratowniczo-gaśniczych jest ratowanie życia w razie wypadku lub incydentu statku powietrznego, jaki wydarzył się na lub w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska. Służba ratowniczo-gaśnicza jest zapewniana w celu stworzenia i utrzymania warunków do przetrwania, aby zapewnić drogi ewakuacji dla pasażerów i rozpoczęcie ratowania tych osób, które są niezdolne do samodzielnej ucieczki, bez bezpośredniej pomocy. Prowadzenie akcji ratowniczej może wymagać wykorzystania sprzętu oraz personelu innego niż ten, który jest przede wszystkim wykorzystywany do celów ratowniczo-gaśniczych. Karetki pogotowia oraz służby medyczne nie wchodzą w zakres służb ratowniczo-gaśniczych jak określono w punkcie ADR.OPS.B.010. Funkcja oraz zakres obowiązków realizowany przez karetki pogotowia oraz służby medyczne w sytuacji zagrożenia powinny zostać opisane w planie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku (AEP) zgodnie z punktem GM3 ADR.OPS.B.005(a).

### AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze

SYSTEMY ŁĄCZNOŚCI I ALARMOWANIA

Operator lotniska powinien zagwarantować, że:

(a) zapewniana jest bezpośrednia łączność pomiędzy strażnicą przeciwpożarową, a wieżą kontroli lotniska, każdą inną strażnicą oraz pojazdami ratowniczo-gaśniczymi;

(b) strażnica przeciwpożarowa, wszelkie inne strażnice przeciwpożarowe znajdujące się na lotnisku oraz wieża kontroli ruchu lotniczego są wyposażone w system alarmowy sterowany ze strażnicy pozwalający na zaalarmowanie personelu służb ratowniczo-gaśniczych;

(c) zapewnione są środki do łączności pomiędzy służbami ratowniczo-gaśniczymi i załogą statku powietrznego w sytuacji zagrożenia;

(d) zapewniane są środki łączności do natychmiastowego wezwania wyznaczonego personelu niebędącego w stanie gotowości do działania;

(e) zapewniane są środki łączności umożliwiające dwukierunkową łączność z pojazdami ratowniczymi i gaśniczymi znajdującymi się na miejscu wypadku lotniczego;

(f) łączność w czasie działań w sytuacji zagrożenia powinna być nagrywana; oraz

(g) zapewniane są środki łączności między członkami załóg ratowniczych i gaśniczych.

### AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze[[22]](#footnote-22)

POZIOM OCHRONY LOTNISKOWYCH SŁUŻB RATOWNICZO-GAŚNICZYCH

(a) Operator lotniska powinien zagwarantować, że:

(1) poziom ochrony zapewnionej normalnie na lotnisku jest wyrażany poprzez kategorię służb ratowniczo-gaśniczych (kategoria RFFS[[23]](#footnote-23) lotniska) według opisu poniżej oraz odpowiednio do rodzajów, ilości i wydatku środków gaśniczych będących normalnie w dyspozycji lotniska; oraz

(2) kategoria lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym jest wyznaczona zgodnie z tabelą 1, na podstawie najdłuższych statków powietrznych normalnie użytkujących dane lotnisko i szerokości ich kadłuba. Jeżeli po określeniu kategorii odpowiadającej całkowitej długości statku powietrznego okaże się, że szerokość kadłuba jest większa od maksymalnej szerokości wskazanej w tabeli 1, kolumna 3, dla danej kategorii, to statek powietrzny powinien w rzeczywistości być sklasyfikowany o jedną kategorię wyżej.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kategoria lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym** | | |
| Kategoria lotniska | Całkowita długość statku powietrznego | Maksymalna szerokość kadłuba |
| (1) | (2) | (3) |
| 1 | od 0 m do 9 m wyłącznie | 2 m |
| 2 | od 9 m do 12 wyłącznie | 2 m |
| 3 | od 12 m do 18 wyłącznie | 3 m |
| 4 | od 18 m do 24 wyłącznie | 4 m |
| 5 | od 24 m do 28 wyłącznie | 4 m |
| 6 | od 28 m do 39 wyłącznie | 5 m |
| 7 | od 39 m do 49 wyłącznie | 5 m |
| 8 | od 49 m do 61wyłącznie | 7 m |
| 9 | od 61 m do 76 wyłącznie | 7 m |
| 10 | od 76 m do 90 wyłącznie | 8 m |

Tabela 1

(3) poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej jest odpowiedni do kategorii lotniska określonej przy użyciu zasad, o których mowa w pkt (2) powyżej, za wyjątkiem sytuacji kiedy liczba operacji lotniczych (lądowanie lub start) samolotów pasażerskich w najwyższej kategorii, które zazwyczaj użytkują dane lotnisko jest mniejsza niż 700 w ciągu trzech kolejnych miesięcy o najwyższym natężeniu ruchu lotniczego w roku, poziom ochrony zapewniany zgodnie z pkt (2) powyżej może być zmniejszony nie więcej niż o jedną kategorię poniżej określonej wcześniej kategorii.

(b) Niezależnie od pkt (a) powyżej operator lotniska może, w czasie przewidywanej zmniejszonej aktywności lotniska (np. w szczególnych okresach dnia lub roku), obniżyć poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej zapewniany na lotnisku. W takim przypadku:

(1) poziom ochrony nie powinien być niższy niż poziom wymagany dla najwyższej kategorii tych samolotów, które będą użytkować dane lotnisko w okresach zmniejszonej aktywności, niezależnie od liczby operacji; oraz

(2) okresy eksploatacji lotniska z obniżonym poziomem ochrony ratowniczo-gaśniczej powinny być publikowane w zbiorze informacji lotniczych (AIP) oraz w komunikatach dla pilota (NOTAM).

(c) Poziom ochrony wymagany dla operacji samolotowych obejmujących wszystkie loty towarowe, loty pocztowe, rozprowadzające, próbne, związane ze zmianą miejsca bazowania oraz z wycofaniem z eksploatacji, w tym z przewozem materiałów niebezpiecznych, niezależnie od liczby operacji, może być zmniejszony zgodnie z Tabelą 2 w następujący sposób:

|  |  |
| --- | --- |
| *Kategoria lotniska* | *Wymagany poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej* |
| 1 | 1 |
| 2 | 2 |
| 3 | 3 |
| 4 | 4 |
| 5 | 5 |
| 6 | 5 |
| 7 | 6 |
| 8 | 6 |
| 9 | 7 |
| 10 | 7 |

Tabela 2

(d) W celu dokonania oceny czy poziom zapewnianej ochrony ratowniczo-gaśniczej jest odpowiedni do kategorii lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym, operator lotniska powinien, co najmniej raz na rok, prognozować ruch lotniskowy przewidywany do obsługi na danym lotnisku w okresie następnych dwunastu miesięcy. Posiadając wiedzę o planowanych zmianach w wielkości oraz strukturze ruchu konieczne może okazać się przeprowadzenie dodatkowych ocen. W trakcie ich realizacji operator lotniska może korzystać ze wszystkich informacji udostępnionych przez operatorów samolotów jak również ze statystyk operacji lotniczych z roku poprzedzającego ocenę.

(e) Nieprzewidziane okoliczności prowadzące do tymczasowego obniżenia poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska są uznawane za nieplanowane zdarzenia, które skutkują niedostępnością infrastruktury, sprzętu i zasobów.

(f) W przypadku lądowań awaryjnych oraz sytuacji kiedy w opinii dowódcy statku powietrznego zmiana trasy lub oczekiwanie mogą powodować poważniejsze zagrożenie, operacje samolotów, których wymagana kategoria jest wyższa aniżeli poziom ochrony zapewniany przez lotnisko, powinny być dozwolone niezależnie od dostępnego poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej.

### AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze[[24]](#footnote-24)

LICZBA POJAZDÓW RATOWNICZO-GAŚNICZYCH

(a) Operator lotniska powinien zapewnić, że:

(1) minimalna liczba pojazdów ratowniczo-gaśniczych znajdujących się na lotnisku, potrzebna do skutecznego dostarczania oraz podawania środków gaśniczych określonych dla danej kategorii lotniska, jest zgodna z poniższą tabelą,

|  |  |
| --- | --- |
| Kategoria lotniska | Liczba pojazdów ratowniczo-gaśniczych |
| 1 | 1 |
| 2 | 1 |
| 3 | 1 |
| 4 | 1 |
| 5 | 1 |
| 6 | 2 |
| 7 | 2 |
| 8 | 3 |
| 9 | 3 |
| 10 | 3 |

Tabela 1

(2) pojazdy ratowniczo-gaśnicze są wyposażone w odpowiedni sprzęt ratowniczo-gaśniczy, współmierny do poziomu operacji statków powietrznych na lotnisku.

(b) Jeżeli lotnisko znajduje się w pobliżu zbiorników wodnych/obszarów bagnistych lub w trudno dostępnym terenie i znaczna część operacji podejścia lub odlotu odbywa się nad nimi, to operator lotniska powinien koordynować dostępność odpowiedniego wyposażenia ratowniczego oraz służb.

### AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze[[25]](#footnote-25)

ŚRODKI GAŚNICZE

Operator lotniska powinien zapewnić, że:

(a) lotnisko posiada do dyspozycji zarówno główny środek gaśniczy jak i uzupełniające środki gaśnicze;

(b) główny środkiem gaśniczym jest:

(1) piana gaśnicza o parametrach spełniających minimalne wymagania pian gaśniczych poziomu A; lub

(2) piana gaśnicza o parametrach spełniających minimalne wymagania pian gaśniczych poziomu B; lub

(3) piana gaśnicza o parametrach spełniających minimalne wymagania pian gaśniczych poziomu C; lub

(4) kombinacja powyższych środków;

z wyjątkiem, gdy pożądane jest, aby główny środek gaśniczy stosowany na lotniskach o kategorii od 1 do 3 spełniał wymagania poziomu pian gaśniczych grupy B lub C

(c) uzupełniającym środkiem gaśniczym jest proszek gaśniczy odpowiedni do gaszenia pożarów węglowodorów, lub każdy inny alternatywny środek posiadający równoważne właściwości gaśnicze;

(d) ilości wody określonej do produkcji piany i ilości środków uzupełniających, w które wyposażone są pojazdy ratowniczo-gaśnicze, odpowiadają kategorii lotniska, określonej zgodnie z tabelą 1, z tym wyjątkiem, że w przypadku lotnisk kategorii 1 i 2, dopuszcza się zamianę do 100% wody na uzupełniający środek gaśniczy.

W przypadku zamiany środka, uznaje się, że 1 kg środka uzupełniającego odpowiada 1.0L wody do produkcji piany gaśniczej spełniającej wymagania pian gaśniczych grupy A.

Uwaga 1: Ilości wody do produkcji piany gaśniczej są oparte na intensywności podawania 8.2 L/min/m2 dla piany spełniającej wymagania pian gaśniczych grupy A, 5.5 L/min/m2 dla piany spełniającej wymagania pian gaśniczych grupy B i 3.75L/min/m2 dla piany spełniającej wymagania pian gaśniczych grupy C.

Uwaga 2: Gdy stosowany jest inny środek uzupełniający to należy sprawdzić proporcje zastępowania środków.

(da) ilość środka pianotwórczego dostarczonego oddzielnie na pojazdach do produkcji piany jest proporcjonalna do ilości zapewnianej wody oraz wybranego środka pianotwórczego;

(e) ilość skoncentrowanego środka pianotwórczego powinna być wystarczająca, aby zapewnić produkcję piany gaśniczej odpowiadającej przynajmniej dwóm pełnym załadunkom roztworu pianotwórczego;

(f) jeżeli na lotnisku zapewniana jest kombinacja pian o różnym poziomie wydajności, to całkowita ilość wody przewidziana do produkcji piany gaśniczej powinna być obliczana dla każdego rodzaju piany, a rozdział tych ilości powinien być udokumentowany dla każdego pojazdu i zastosowany do ogólnego wymagania ratowniczo-gaśniczego;

(g) wydatki roztworów pianotwórczych są nie mniejsze niż podane w tabeli 1;

(h) uzupełniające środki gaśnicze są zgodne z odpowiednimi specyfikacjami określonymi przez Międzynarodową Organizację Normalizacji (ISO);

(i) wydatki uzupełniających środków gaśniczych są nie mniejsze, niż wartości podane w tabeli 1;

(j) na lotnisku przechowuje się rezerwę skoncentrowanych środków pianotwórczych równoważną 200% tych ilości środków podanych w tabeli 1, umożliwiającą uzupełnianie zbiorników pojazdów. Koncentrat piany przewożony w pojazdach gaśniczych w większych ilościach niż podane w tabeli 1 może być zaliczany do tej rezerwy;

(k) na lotnisku przechowuje się rezerwę uzupełniających środków gaśniczych równoważną 100% tych ilości środków podanych w tabeli 1, umożliwiającą uzupełnianie zbiorników pojazdów oraz wystarczającą ilość gazu pędnego do użycia rezerwy uzupełniających środków gaśniczych. Uzupełniające środki gaśnicze przewożone na pojazdach pożarniczych przekraczające ilość określoną w Tabeli 1 mogą stanowić rezerwę;

(l) dla lotnisk kategorii 1 i 2, które zastąpiły do 100% wody uzupełniającym środkiem gaśniczym, przechowywana jest 200% rezerwa uzupełniających środków gaśniczych;

(m) jeżeli przewiduje się dłuższe okresy przerw w dostawach uzupełniających, to ilości środków stanowiących rezerwy są zwiększone o wartości określone w ocenie ryzyka;

(n) prowadzona jest analiza potrzeb na wodę w celu ustalenia dostępności wystarczającej ilości wody do celów gaśniczych;

(o) ilości wody oraz środka pianotwórczego są ponownie przeliczane i ilość wody oraz środka pianotwórczego do produkcji piany i wydatek roztworów pianotwórczych odpowiednio wzrasta, gdy planowane są operacje lotnicze samolotów większych niż średni rozmiar w danej kategorii;

(oa) jeżeli poziom ochrony został obniżony zgodnie z pkt AMC2 ADR.OPS.B.010 (a)(2), przeliczenie ilości środków gaśniczych powinno być prowadzone w oparciu o największy samolot w obniżonej kategorii;

(ob) w przypadku wszystkich lotów towarowych, lotów pocztowych, rozprowadzających, próbnych, związanych ze zmianą miejsca bazowania oraz z wycofaniem z eksploatacji, w tym również z przewozem materiałów niebezpiecznych, przeliczenie ilości środków gaśniczych powinno być prowadzone w oparciu o największy samolot w kategorii określonej w tabeli 2 w pkt AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2); oraz

(p) wdrożone są uzgodnienia dotyczące zarządzania środkami gaśniczymi w zakresie wyboru, przechowywania, obsługi i testowania.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Minimalne ilości stosowanych środków gaśniczych** | | | | | | | | |
|  | **Piana o wydajności poziomu A** | | **Piana o wydajności poziomu B** | | **Piana o wydajności poziomu C** | | **Środki**  **uzupełniające** | |
| **Kategoria lotniska** | **Woda**  **(L)** | **Wydatek roztworu piany/minutę** | **Woda**  **(L)** | **Wydatek roztworu piany/minutę** | **Woda**  **(L)** | **Wydatek roztworu piany/minutę** | **Suche proszki chemiczne**  **(kg)** | **Wydatek**  **(kg/sek.)** |
| (1) | (2) | (3) | (4) | (5) | (6) | (7) | (8) | (9) |
| 1 | 350 | 350 | 230 | 230 | 160 | 160 | 45 | 2.25 |
| 2 | 1000 | 800 | 670 | 550 | 460 | 360 | 90 | 2.25 |
| 3 | 1800 | 1300 | 1200 | 900 | 820 | 630 | 135 | 2.25 |
| 4 | 3600 | 2600 | 2400 | 1800 | 1700 | 1100 | 135 | 2.25 |
| 5 | 8100 | 4500 | 5400 | 3000 | 3900 | 2200 | 180 | 2.25 |
| 6 | 11800 | 6000 | 7900 | 4000 | 5800 | 2900 | 225 | 2.25 |
| 7 | 18200 | 7900 | 12100 | 5300 | 8800 | 3800 | 225 | 2.25 |
| 8 | 27300 | 10800 | 18200 | 7200 | 12800 | 5100 | 450 | 4.5 |
| 9 | 36400 | 13500 | 24300 | 9000 | 17100 | 6300 | 450 | 4.5 |
| 10 | 48200 | 16600 | 32300 | 11200 | 22800 | 7900 | 450 | 4.5 |
| Uwaga: Ilości wody podane w kolumnach 2, 4 i 6 oparte są na średniej całkowitej długości samolotów danej kategorii. | | | | | | | | |

Tabela 1

### AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze[[26]](#footnote-26)

CZAS REAKCJI

Operator lotniska powinien zagwarantować, że:

(a) służba ratowniczo-gaśnicza osiąga czas reakcji nie przekraczający trzech minut, z celem operacyjnym nieprzekroczenia dwóch minut od momentu pierwszego wezwania służb ratowniczo gaśniczych, do jakiegokolwiek miejsca na każdej drodze startowej będącej w użyciu, przy optymalnej widzialności i stanie nawierzchni oraz jest w stanie zastosować pianę ze skutecznością zapewniającą, co najmniej 50% wydatków środków gaśniczych określonych w AMC4 ADR.OPS.B.010 Tabela 1;

(b) czasy reakcji dla jakiejkolwiek innej części pola manewrowego, w optymalnych warunkach widzialności i stanu nawierzchni, są skalkulowane i zamieszczone w planie działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku;

(c) jakikolwiek pojazd, inny niż pierwszy przybyły pojazd(y), przeznaczony do ciągłego podawania środków gaśniczych określonych w AMC4 ADR.OPS.B.010 w tabeli 1, przybywa na miejsce zdarzenia nie później niż 1 minutę po pierwszym przybyłym pojeździe (pojazdach); oraz

(d) dla jak najlepszego spełnienia celu operacyjnego w warunkach widzialności gorszych niż optymalne, szczególnie w warunkach operacji w warunkach ograniczonej widzialności, dla służb ratowniczo-gaśniczych zapewniane są odpowiednie wytyczne, wyposażenie i/lub procedury.

### AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze

PERSONEL

Operator lotniska powinien zagwarantować, że:

(a) w czasie operacji lotniczych, i co najmniej 15 minut po ostatnim odlocie, na lotnisku powinien znajdować się określony i odpowiednio przeszkolony personel, gotowy do prowadzenia pojazdów ratowniczo-gaśniczych oraz do obsługi sprzętu z zachowaniem maksymalnej wydajności;

(b) personel jest tak rozlokowany, aby zapewnić minimalny czas reakcji, jak również ciągłość podawania środków gaśniczych przy określonym wydatku zwracając uwagę na to, aby personel stosował w czasie akcji linie szybkiego natarcia, drabiny i inny sprzęt ratowniczy i przeciwpożarowy zwykle stosowany w operacjach ratowania i gaszenia pożaru statków powietrznych;

(c) cały personel służb ratowniczo-gaśniczych biorący udział w działaniu ratowniczym posiada odzież ochronną i sprzęt ochrony dróg oddechowych, umożliwiający skuteczne wykonywanie obowiązków w akcji; oraz

(d) żadne inne zadania wykonywane przez personel służb ratowniczo-gaśniczych nie wpływają negatywnie na czas reakcji, lub jego bezpieczeństwo.

#### GM1 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze

ŁĄCZNOŚĆ I SYSTEMY ALARMOWANIA

Operator lotniska powinien badać możliwości wykorzystania środków pozwalających na bezpośrednią łączność pomiędzy służbami ratowniczo-gaśniczymi i załogą statku powietrznego w sytuacji zagrożenia. Decyzja może być oparta na zdolności personelu ratowniczo-gaśniczego do skutecznej komunikacji z załogą lotniczą, słownie lub za pomocą sygnałów ręcznych. Może być stosowany dwukierunkowy system łączności radiowej jak również sygnały ręczne opisane w Dodatku 1 do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012.

#### GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze

LICZBA PERSONELU RFFS

Przy określaniu liczby personelu niezbędnego do prowadzenia działań ratowniczo-gaśniczych należy przeprowadzić analizę zadań i środków, biorąc pod uwagę typy statków powietrznych korzystających z danego lotniska, dostępne pojazdy i sprzęt ratowniczo-gaśniczy, jakiekolwiek inne obowiązki nałożone na personel RFFS, itp.

#### GM3 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze

LICZBA POJAZDÓW RFFS I WYPOSAŻENIA RATOWNICZEGO

Dla terenów, na których znajdują się zbiorniki wodne, nie jest konieczne zapewnienie specjalistycznego sprzętu przeciwpożarowego; jednakże nie oznacza to, że nie dopuszcza się jego stosowania, jeśli mógłby on znaleźć zastosowanie praktyczne, np. w strefach występowania raf lub wysp. Celem powinno być zaplanowanie i rozmieszczenie pływającego niezbędnego sprzętu do ratowania życia tak szybko, jak jest to możliwe i w takiej ilości, aby móc obsłużyć największy samolot normalnie korzystający z lotniska.

#### GM4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze[[27]](#footnote-27)

OBNIŻENIE POZIOMU OCHRONY SŁUŻB RATOWNICZO-GAŚNICZYCH (RFFS[[28]](#footnote-28))

Należy opracować procedury awaryjne mające za zadanie ograniczenie potrzeby wprowadzania zmian do opublikowanego poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej. Może to obejmować, na przykład, opracowanie planu konserwacji dla zapewnienia mechanicznej sprawności sprzętu i pojazdów dla celów ratowniczo-gaśniczych, jak również procedur dotyczących nieplanowanej niedostępności minimalnego poziomu personelu w tym personelu nadzorującego.

Poniższe przypadki można uznać jako nieprzewidziane okoliczności prowadzące do czasowego obniżenia poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska:

(a) awarie pojazdów RFFS;

(b) braki personelu;

(c) niedostępność środków gaśniczych; oraz

(d) działanie RFFS związane z wypadkiem.

Informacje o takich zmianach, w tym o przewidywanym czasie obniżenia poziomu ochrony, powinny być przekazane bezzwłocznie do odpowiednich organów służb ruchu lotniczego (ATS) oraz do organów służb informacji lotniczej (AIS) (patrz pkt GM1 ADR.OPS.A.005 Dane lotniskowe) w celu umożliwienia tym organom przekazania niezbędnych informacji przylatującym i odlatującym statkom powietrznym.

Tymczasowe obniżenie poziomu ochrony powinno być wyrażone w postaci nowej kategorii służb ratowniczo-gaśniczych zapewnianej na lotnisku. Jeżeli tymczasowe obniżenie poziomu ochrony dotyczy zasobów niewykorzystywanych do obliczenia kategorii lotniska w zakresie ratowniczo-gaśniczym (np. specjalistyczny sprzęt ratowniczy do użycia w trudnych warunkach), należy podać szczegółowe informacje na ten temat. Jeżeli tymczasowe obniżenie poziomu ochrony już nie obowiązuje, powyższe organy powinny być o tym poinformowane.

**GM5 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze[[29]](#footnote-29)**

POZIOM OCHRONY RATOWNICZO-GAŚNICZEJ

Poniższe przykłady mają na celu przedstawienie sposobu zastosowania różnych czynników, które należy uwzględnić podczas obliczania poziomu ochrony:

Przykład nr 1 – Samoloty szerokokadłubowe

Jeżeli długość kadłuba samolotu wynosi 47.5 m, kolumna 2 w tabeli 1 w pkt AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) wskazuje kategorię 7. Niemniej jednak, przykładowy samolot ma szerokość kadłuba wynoszącą 5.5 m, dlatego zgodnie z pkt (a)(2) w pkt AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), odpowiedni poziom ochrony to kategoria 8.

Przykład nr 2 – Długość samolotu większa niż przeciętna

Jeżeli planowane są operacje samolotów większych od średniej wielkości w danej kategorii, ilości wody powinny być na nowo przeliczone oraz ilość wody wymaganej do produkcji piany jak również wydatek roztworu piany powinny być odpowiednio zwiększone. Przedstawiony poniżej przykład opiera się na samolocie o długości całkowitej wynoszącej 48 m oraz maksymalnej szerokości kadłuba 5 m. Ilość wody oraz wydatek roztworu piany zostały obliczone z wykorzystaniem koncepcji ICAO dotyczącej obszaru krytycznego oraz zostały zwiększone dla odzwierciedlenia większego praktycznego obszaru krytycznego.

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Minimalne ilości stosowanych środków gaśniczych (w oparciu o pianę gaśniczą o parametrach spełniających wymagania pian gaśniczych dla grupy B) | | | |
| Kategoria lotniska | Woda  (w litrach) | Wydatek roztworu piany na minutę (lt/min) | Proszek gaśniczy (kg) |
| Minimalne wymagania dla kategorii 7 | 12 100 | 5 300 | 225 |
| Wymagana ilość po przeliczeniu | 14 113 | 6 163 | 225 |

Przykład nr 3 – Mniej niż 700 operacji lotniczych w ciągu trzech kolejnych miesięcy o najwyższym natężeniu ruchu lotniczego w roku

Przedstawione poniżej przykłady ilustrują metodę określania lotniskowego poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej przy uwzględnieniu liczby operacji lotniczych.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Samolot** | **Długość całkowita** | **Szerokość kadłuba** | **Kategoria** | **Operacje lotnicze** |
| Airbus A320 | 37.6 m | 4.0 m | 6 | 600 |
| Bombardier CRJ 900 | 36.4 m | 2.7 m | 6 | 300 |
| Embraer 190 | 36.2 m | 3.0 m | 6 | 500 |
| ATR 72 | 27.2 m | 2.8 m | 5 | 200 |

Najdłuższe samoloty są klasyfikowane poprzez określenie, przy użyciu Tabeli 1 w pkt AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), w pierwszej kolejności ich długości całkowitej, a następnie szerokości kadłuba, do momentu osiągnięcia 700 operacji lotniczych. Jak widać, ilość operacji lotniczych najdłuższych samolotów o najwyższej kategorii wynosi ogółem więcej niż 700. W takim przypadku kategoria lotniska wynosi 6.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Samolot** | **Długość całkowita** | **Szerokość kadłuba** | **Kategoria** | **Operacje lotnicze** |
| Airbus A350-900 | 66.8 m | 6.0 m | 9 | 300 |
| Boeing 747-8 | 76.3 m | 6.5 m | 10 | 400 |
| Airbus A380 | 72.7 m | 7.1 m | 10 | 400 |

Najdłuższe samoloty są klasyfikowane poprzez określenie, przy użyciu Tabeli 1 w pkt AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), w pierwszej kolejności ich długości całkowitej, a następnie szerokości kadłuba, do momentu osiągnięcia 700 operacji lotniczych. Jak widać, ilość operacji lotniczych najdłuższych samolotów o najwyższej kategorii wynosi ogółem więcej niż 700. Można również zauważyć, że podczas określania kategorii odpowiadającej długości całkowitej samolotu Airbus A380, np. kategoria 9, wybrana kategoria jest faktycznie o jedną kategorię wyższa, ponieważ szerokość kadłuba samolotu jest większa od maksymalnej szerokości kadłuba dla kategorii 9. W takim przypadku kategoria lotniska wynosi 10.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Samolot** | **Długość całkowita** | **Szerokość kadłuba** | **Kategoria** | **Operacje lotnicze** |
| Boeing 737-900ER | 42.1 m | 3.8 m | 7 | 300 |
| Bombardier CRJ 900 | 36.4 m | 2.7 m | 6 | 500 |
| Airbus A319 | 33.8 m | 4.0 m | 6 | 300 |

Najdłuższe samoloty są klasyfikowane poprzez określenie, przy użyciu Tabeli 1 w pkt AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), w pierwszej kolejności ich długości całkowitej, a następnie szerokości kadłuba, do momentu osiągnięcia 700 operacji lotniczych. Jak widać, liczba operacji lotniczych najdłuższych samolotów o najwyższej kategorii wynosi jedynie 300. W takim przypadku minimalna kategoria dla lotniska to kategoria 6, co stanowi o jedną kategorię mniej od najdłuższego samolotu.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Samolot** | **Długość całkowita** | **Szerokość kadłuba** | **Kategoria** | **Operacje lotnicze** |
| Airbus A380 | 73.0 m | 7.1 m | 10 | 300 |
| Boeing 747-8 | 76.3 m | 6.5 m | 10 | 200 |
| Boeing 747-400 | 70.7 m | 6.5 m | 9 | 300 |

Najdłuższe samoloty są klasyfikowane poprzez określenie, przy użyciu Tabeli 1 w pkt AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), w pierwszej kolejności ich długości całkowitej, a następnie szerokości kadłuba, do momentu osiągnięcia 700 operacji lotniczych. Jak widać, liczba operacji lotniczych najdłuższych samolotów o najwyższej kategorii wynosi jedynie 500. Można również zauważyć, że podczas określania kategorii odpowiadającej długości całkowitej samolotu Airbus A380, np. kategoria 9, wybrana kategoria jest faktycznie o jedną kategorię wyższa, ponieważ szerokość kadłuba samolotu jest większa od maksymalnej szerokości kadłuba dla kategorii 9.W takim przypadku minimalna kategoria dla lotniska to kategoria 9, co stanowi o jedną kategorię mniej od najdłuższego samolotu.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Samolot** | **Długość całkowita** | **Szerokość kadłuba** | **Kategoria** | **Operacje** |
| Airbus A321 | 44.5 m | 4.0 m | 7 | 100 |
| Boeing 737-900ER | 42.1 m | 3.8 m | 7 | 300 |
| ATR 42 | 22.7 m | 2.9 m | 4 | 500 |

Najdłuższe samoloty są klasyfikowane poprzez określenie, przy użyciu Tabeli 1 w pkt AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), w pierwszej kolejności ich długości całkowitej, a następnie szerokości kadłuba, do momentu osiągnięcia 700 operacji lotniczych. Jak widać, ilość operacji lotniczych najdłuższych samolotów o najwyższej kategorii wynosi jedynie 400. Minimalna kategoria lotniska to kategoria 6. Niemniej jednak, nawet jeżeli istnieje stosunkowo duża różnica pomiędzy długością najdłuższego samolotu (Airbus A321) a samolotem, w przypadku którego uzyskano 700 operacji lotniczych (ATR 42), minimalna kategoria dla lotniska może zostać jedynie zmniejszona do kategorii 6.

Przykład nr 4 – Przewidywane okresy zmniejszonej aktywności

Poziom ochrony nie powinien być mniejszy aniżeli poziom wymagany dla najwyższej kategorii samolotów planujących wykorzystanie lotniska w tym okresie. Jeżeli dla lotniska opublikowana została kategoria 7, ale pomiędzy godz. 23:00 a 6:00 największy użytkowany samolot posiada długość całkowitą wynoszącą 27.5 m oraz maksymalną szerokość kadłuba 3.9 m, opublikowana kategoria może być obniżona w tym przedziale czasowym do kategorii 5.

Przykład nr 5 – Wszystkie operacje cargo oraz pocztowe, w tym przewóz materiałów niebezpiecznych

Samolot cargo jest samolotem eksploatowanym do transportu towaru łącznie z przewozem materiałów niebezpiecznych. Jeżeli samolot cargo posiada długość całkowitą wynoszącą 47.5 m oraz maksymalną szerokość kadłuba 4.2 m, zgodnie z Tabelą 1, wskazana jest kategoria 7. Ponieważ jest to samolot cargo, zgodnie z Tabelą 2, można zastosować zmianę kategorii na 6.

**GM6 ADR.OPS.B.010(a)(2) Służby ratowniczo-gaśnicze[[30]](#footnote-30)**

OBSZAR KRYTYCZNY DO OBLICZANIA ILOŚCI WODY

(a) Obszar krytyczny stanowi koncepcję związaną z ratowaniem osób pozostających na pokładzie statku powietrznego. Różni się ona od innych koncepcji w tym sensie, że zamiast próby opanowania i ugaszenia całego pożaru, obszar ten ma na celu kontrolowanie wyłącznie strefy ognia, która przylega do kadłuba samolotu. Ma to na celu ochronę integralności kadłuba i utrzymanie znośnych warunków dla osób znajdujących się w samolocie. Rozmiar obszaru kontrolowanego wymagany dla danego samolotu został określony przy użyciu eksperymentalnych metod.

(b) Istnieje potrzeba rozróżnienia pomiędzy teoretycznym obszarem krytycznym, w obrębie którego konieczne może być opanowanie pożaru, a praktycznym obszarem krytycznym, który stanowi faktyczne warunki mające miejsce podczas wypadku lotniczego. Teoretyczny obszar krytyczny służy jedynie klasyfikacji samolotów pod względem wielkości ewentualnego zagrożenia pożarowego, w którym mogą one się znaleźć. Termin ten nie ma na celu określania średniego, maksymalnego czy minimalnego rozmiaru pożaru w związku z konkretnym samolotem. Teoretyczny obszar krytyczny ma kształt prostokąta, w którym jeden z boków to całkowita długość samolotu, a drugi to długość, która zmienia się w zależności od długości i szerokości kadłuba.

(c) Na podstawie przeprowadzonych eksperymentów stwierdzono, że w przypadku samolotu o długości kadłuba równej lub większej niż 24 m, przy wietrze wynoszącym od 16 do 19 km/h wiejącym prostopadle do kadłuba, teoretyczny obszar krytyczny rozciąga się od kadłuba na odległość 24 m pod wiatr i 6 m z wiatrem. W przypadku mniejszych samolotów, odległość 6 m po obydwu stronach jest odpowiednia. Jednak w celu zapewnienia stopniowego wzrostu teoretycznego obszaru krytycznego, dokonywana jest zmiana kiedy długość kadłuba wynosi pomiędzy 12 m a 24 m.

(d) Całkowitą długość samolotu uznaje się za odpowiednią do wyznaczenia teoretycznego obszaru krytycznego, ponieważ samolot musi być chroniony przed spaleniem na całej długości. Jeżeli tak nie jest, pożar może spalić poszycie i dostać się do kadłuba. Należy również zauważyć, że samoloty z usterzeniem ogonowym w kształcie litery T często posiadają w tej części kadłuba silniki oraz wyjścia.

(e) Wzór na teoretyczny obszar krytyczny AT powinien być następujący:

|  |  |
| --- | --- |
| *Długość całkowita* | *Teoretyczny obszar krytyczny* |
| L < 12 m | L x (12 m + W) |
| 12 m ≤ L < 18 m | L x (14 m + W) |
| 18 m ≤ L < 24 m | L x (17 m + W) |
| L ≥ 24 m | L x (30 m + W) |

gdzie L to całkowita długość samolotu, a W to maksymalna szerokość kadłuba statku powietrznego.

(f) W praktyce rzadko zdarza się, że cały teoretyczny obszar krytyczny jest narażony na pożar, a mniejszy obszar, dla którego proponuje się zapewnienie skuteczności gaśniczej, określany jest jako praktyczny obszar krytyczny. W wyniku analiz statystycznych wypadków lotniczych, określono, że praktyczny obszar krytyczny AP wynosi w przybliżeniu dwie trzecie powierzchni teoretycznego obszaru krytycznego AT, lub

AP = 0.667 AT

(g) Ilość wody do produkcji piany gaśniczej może zostać obliczona na podstawie następującego wzoru:

Q = Q1 + Q2, gdzie:

* Q to całkowita ilość wymaganej wody;
* Q1 to woda niezbędna do opanowania pożaru na powierzchni praktycznego obszaru krytycznego; oraz
* Q2 to woda wymagana po opanowaniu pożaru oraz niezbędna do obrony i/lub całkowitego ugaszenia pożaru.

(h) Ilość wody wymaganej do opanowania pożaru na powierzchni praktycznego obszaru krytycznego (Q1) może być wyrażona przy pomocy następującego wzoru:

Q1 = Ap x R x T, gdzie:

* Ap to praktyczny obszar krytyczny;
* R to intensywność podawania; oraz
* T to czas podawania.

(i) Ilość wody wymaganej dla Q2 nie może być dokładnie obliczona, ponieważ jest ona uzależniona od szeregu zmiennych. Czynniki uznawane za najbardziej istotne to:

1. maksymalna masa statku powietrznego brutto;
2. maksymalna liczba pasażerów;
3. maksymalna ilość paliwa; oraz
4. wyniki dotychczasowych doświadczeń (analiza operacji ratowniczo-gaśniczych).

Czynniki te, po naniesieniu na wykres, są wykorzystywane do obliczania całkowitej ilości wody wymaganej dla każdej kategorii lotniska. Ilość wody dla Q2, jako procent Q1, waha się od około 0% dla lotnisk kategorii 1 do około 190% dla kategorii 10.

(j) Związek pomiędzy Q1 i Q2 dla samolotów reprezentatywnych dla każdej kategorii lotniska został przedstawiony w poniższej tabeli.

|  |  |
| --- | --- |
| *Kategoria lotniska* | *Q2 = procentowi Q1* |
| 1 | 0 % |
| 2 | 27 % |
| 3 | 30 % |
| 4 | 58 % |
| 5 | 75 % |
| 6 | 100 % |
| 7 | 129 % |
| 8 | 152 % |
| 9 | 170 % |
| 10 | 190 % |

#### GM1 ADR.OPS.B.010(a)(3) Służby ratowniczo-gaśnicze

SZKOLENIE PERSONELU RATOWNICZO-GAŚNICZEGO

Szkolenie personelu służb ratowniczo-gaśniczych może obejmować szkolenie, w co najmniej następujących obszarach:

(a) informacje o lotnisku;

(b) informacje o statkach powietrznych;

(c) bezpieczeństwo personelu ratowniczo-gaśniczego;

(d) systemy łączności w warunkach zagrożenia na lotnisku, w tym alarmy związane z pożarem statków powietrznych;

(e) obsługa węży strażackich, dysz, końcówek rewolwerowych i innego wyposażenia;

(f) zastosowanie różnego rodzaju wymaganych środków gaśniczych;

(g) pomoc przy ewakuacji statku powietrznego w sytuacji zagrożenia;

(h) operacje gaszenia pożarów;

(i) przeznaczenie i zastosowanie typowego sprzętu ratowniczo-gaśniczego do działań ratowniczo-gaśniczych statków powietrznych;

(j) materiały niebezpieczne;

(k) zapoznanie z obowiązkami strażaków w ramach przyjętego planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku;

(l) procedury ograniczonej widzialności;

(m) możliwości człowieka, w tym koordynacja zespołowa;

(n) odzież ochronna i ochrona dróg oddechowych;

(o) materiały kompozytowe; oraz

(p) rozpoznawanie spadochronowych balistycznych systemów ratunkowych statków powietrznych podczas operacji w warunkach zagrożenia.

### AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(4) Służby ratowniczo-gaśnicze

MEDYCZNE STANDARDY PERSONELU RFFS

Operator lotniska powinien zapewnić, że personel RFFS spełnia odpowiednie standardy medyczne.

### AMC1 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze

PROGRAM SZKOLENIA PERSONELU RFFS – INFORMACJE OGÓLNE

Przepisy zawarte w AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) stosuje się również do programu szkolenia personelu RFFS.

Dodatkowo, operator lotniska powinien zagwarantować, że:

(a) personel służb ratowniczo-gaśniczych aktywnie uczestniczy w ćwiczeniach gaszenia pożaru „na żywo”, dostosowanych do typów statków powietrznych i rodzaju sprzętu ratowniczo-gaśniczego stosowanego na danym lotnisku, włącznie z ćwiczeniami w gaszeniu ciśnieniowego pożaru paliwa; oraz

(b) program szkolenia personelu ratowniczo-gaśniczego zawiera szkolenia w zakresie możliwości człowieka, w tym koordynacji zespołowej.

### AMC2 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze

PROGRAM SZKOLENIA PERSONELU RFFS – SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI SZKOLONYCH

Sprawdzenie umiejętności szkolonego personelu RFFS powinno być prowadzone zgodnie z AMC2 ADR.OR.017(a);(b).

### AMC3 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze

ZASADY I PROCEDURY

(a) Operator lotniska powinien zapewnić, że personel służb ratowniczo-gaśniczych zna zasady i procedury dotyczące funkcjonowania lotniska i związek jego obowiązków i zakresów odpowiedzialności z funkcjonowaniem lotniska, jako całości.

(b) Sprawdziany umiejętności powinny weryfikować, czy personel ratowniczo-gaśniczy zna zasady i procedury odnoszące się do ich obowiązków i zakresów odpowiedzialności.

#### GM1 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze

PROGRAM SZKOLENIA PERSONELU RFFS – SZKOLENIE OKRESOWE, ODŚWIEŻAJĄCE I SZKOLENIE W ZAKRESIE RÓŻNIC

Przepisy dotyczące szkolenia okresowego, odświeżającego i szkolenia w zakresie różnic zawarte w GM1 ADR.OR.D.017(a);(b), stosuje się także do personelu służb ratowniczo-gaśniczych.

#### GM2 ADR.OPS.B.010(b);(c) Służby ratowniczo-gaśnicze

PROGRAM SZKOLENIA PERSONELU RFFS – SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI SZKOLONYCH

Metody opisane w GM2 ADR.OR.D.017(a);(b), stosuje się także do sprawdzania umiejętności szkolonego personelu służb ratowniczo-gaśniczych.

#### GM1 ADR.OPS.B.010(c) Służby ratowniczo-gaśnicze

SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI

(a) Sprawdziany umiejętności powinny być prowadzone przez wyznaczonych egzaminatorów zgodnie z AMC1 ADR.OPS.B.010(d).

(b) Maksymalna przerwa pomiędzy dwoma sprawdzianami umiejętności dla personelu ratowniczo-gaśniczego nie powinna przekraczać 12 miesięcy kalendarzowych. Pierwszy sprawdzian umiejętności powinien zostać zakończony w ciągu pierwszego roku od zakończenia programu szkolenia wstępnego.

(c) Program sprawdzenia umiejętności powinien obejmować proces weryfikacji, który mierzy skuteczność tego programu.

(d) Program sprawdzenia umiejętności powinien określać zakres odpowiedzialności i odpowiednie metody prowadzenia sprawdzianu, w tym procedury, które należy stosować w przypadku, gdy personel nie osiąga wymaganych standardów.

(e) Informacje dotyczące programu sprawdzania umiejętności powinny być zawarte w instrukcji operacyjnej lotniska.

#### GM2 ADR.OPS.B.010(c) Służby ratowniczo-gaśnicze

SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI

Przepisy zawarte w GM2 ADR.OR.D.017(c), stosuje się także do personelu służb ratowniczo-gaśniczych.

### AMC1 ADR.OPS.B.010(d) Służby ratowniczo-gaśnicze

INSTRUKTORZY – EGZAMINATORZY

Przepisy zawarte w AMC1 ADR.OR.D.017(d) dla instruktorów i egzaminatorów stosuje się również do instruktorów i egzaminatorów personelu służb ratowniczo-gaśniczych.

### AMC1 ADR.OPS.B.010(e) Służby ratowniczo-gaśnicze

DOKUMENTACJA PERSONELU RFFS

Przepisy zawarte w AMC1 ADR.OR.D.017(e) mają również zastosowanie do dokumentacji personelu RFFS.

#### GM1 ADR.OPS.B.010(e) Służby ratowniczo-gaśnicze

PERSONEL RFFS – DOKUMENTACJA SZKOLENIOWA

Przepisy zawarte w GM1 ADR.OR.D.017(e) mają również zastosowanie do dokumentacji szkolenia personelu RFFS.

#### GM2 ADR.OPS.B.010(e) Służby ratowniczo-gaśnicze

PERSONEL RFFS – DOKUMENTACJA SPRAWDZIANÓW UMIEJĘTNOŚCI

Przepisy zawarte w GM2 ADR.OR.D.017(e) mają również zastosowanie do dokumentacji sprawdzianów umiejętności personelu RFFS.

### AMC1 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien ustanowić program monitorowania i inspekcji pola ruchu naziemnego, który jest współmierny do przewidywanego ruchu na lotnisku i ma na celu identyfikowanie wszelkich usterek lub potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa statków powietrznych lub operacji lotniskowych.

(b) Inspekcje pola ruchu naziemnego obejmujące elementy, takie jak: obecność FOD, status pomocy wzrokowych, obecność zwierząt i aktualny stan nawierzchni, powinny być wykonywane codziennie, co najmniej raz gdy cyfrą kodu jest 1 lub 2, oraz co najmniej dwa razy gdy cyfrą kodu jest 3 lub 4.

(c) Inspekcje obejmujące inne elementy, takie jak inne systemy świetlne wymagane dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych, nawierzchnie sztuczne przyległych powierzchni na ziemi, systemy odwodnienia i gromadzenia wody opadowej, ogrodzenie i inne urządzenia kontroli dostępu, środowisko pola ruchu naziemnego w granicach lotniska i poza granicami lotniska w zasięgu wzroku, powinny być przeprowadzane, co najmniej raz w tygodniu.

(d) Operator lotniska, podczas skrajnych warunków pogodowych (nadmierne upały, mróz, okresy odwilży, po wystąpieniu znaczącej burzy itp.), powinien przeprowadzać dodatkowe inspekcje obszarów o nawierzchni sztucznej, aby sprawdzić nawiane zanieczyszczenia i szczątki, które mogłyby doprowadzić do uszkodzenia statku powietrznego lub spowodować utratę kontroli kierunku przez pilotów.

(e) Operator lotniska powinien prowadzić dziennik wszystkich rutynowych i nierutynowych inspekcji pola ruchu naziemnego i związanych z nimi urządzeń.

### AMC2 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych

WYMAGANIA DLA PERSONELU WYKONUJĄCEGO INSPEKCJE POLA RUCHU NAZIEMNEGO

(a) Operator lotniska powinien wyznaczyć personel odpowiedzialny za przeprowadzanie inspekcji pola ruchu naziemnego.

(b) Operator lotniska powinien zapewnić, że wszystkie pojazdy na polu manewrowym, są w kontakcie radiowym z odpowiednimi służbami ruchu lotniczego, bezpośrednio lub poprzez eskortę.

(c) W celu zapobiegania wtargnięciom na drogę startową operator lotniska powinien mieć wdrożone procedury prowadzenia inspekcji drogi startowej, obejmujące kierunek inspekcji drogi startowej, procedury łączności, działania w przypadku awarii łączności lub uszkodzenia pojazdu, przejazdy przez poprzeczki zatrzymania i przez drogę startową, itd.

(d) Operator lotniska powinien zapewnić, że personel przeprowadzający inspekcje pola ruchu naziemnego został przeszkolony, w co najmniej następujących obszarach:

(1) znajomość lotniska, w tym oznakowanie poziome, znaki pionowe i oświetlenie;

(2) Instrukcja operacyjna lotniska;

(3) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku;

(4) Procedury powiadamiania NOTAM;

(5) Zasady ruchu pojazdów na lotnisku;

(6) Procedury łączności radiotelefonicznej;

(7) Procedury i techniki prowadzenia inspekcji lotniska; oraz

(8) Procedury raportowania wyników inspekcji i uwag.

#### GM1 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych

INSPEKCJA NAWIERZCHNI SZTUCZNYCH I PRZYLEGAJĄCYCH DO NICH POWIERZCHNI NA ZIEMI

(a) Inspekcja obszarów o nawierzchni sztucznej

Podczas inspekcji obszarów o nawierzchni sztucznej należy zwracać uwagę na:

(1) ogólną czystość ze szczególnym uwzględnieniem materiałów, które w wyniku zassania, mogłyby spowodować uszkodzenie silnika. Może to obejmować zanieczyszczenia pozostałe po czynnościach związanych z utrzymaniem drogi startowej, lub nadmiar piasku pozostały po posypywaniu drogi startowej.

(2) obecność zanieczyszczeń, takich jak śnieg, błoto pośniegowe, lód, mokry lód, mokry śnieg na lodzie lub szron, woda, płynne substancje chemiczne do usuwania oblodzenia lub zapobiegania oblodzeniu, błoto, kurz, piasek, popiół wulkaniczny, olej, osady z gumy, które mogą pogarszać charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej. Szczególną uwagę należy zwrócić na jednoczesną obecność śniegu, błota pośniegowego, lodu, mokrego lodu, mokrego śniegu na lodzie z płynnymi substancjami chemicznymi do usuwania oblodzenia lub zapobiegania oblodzeniu;

(3) objawy uszkodzenia nawierzchni sztucznej, w tym, pęknięcia i złuszczanie betonu, stan uszczelnienia spoin, pęknięć i luzów kruszywa w nawierzchniach asfaltowych, lub rozpad warstwy trącej;

(4) obszary zalane po deszczu, które powinny zostać zidentyfikowane i oznaczone, o ile to możliwe, w celu ułatwienia późniejszego położenia nowej nawierzchni;

(5) uszkodzenia opraw świateł;

(6) czystość oznakowania poziomego drogi startowej;

(7) stan i dopasowanie pokryw studzienek kanalizacyjnych; oraz

(8) krańce drogi startowej, które powinny być inspekcjonowane pod względem istnienia znaków (śladów) wczesnego przyziemienia; uszkodzenia świateł podejścia, stożków oznaczników i świateł progu spowodowane przez gazy wylotowe silników odrzutowych; czystość i istnienie przeszkód w strefie bezpieczeństwa końca drogi startowej.

(b) Inspekcja przylegających powierzchni na ziemi

Podczas inspekcji przylegających powierzchni na ziemi można zwracać uwagę na:

(1) ogólny stan pokrywy roślinnej gruntu zapewniający, w szczególności, że jej wysokość nie przesłania świateł, znaków, oznaczników, itp.;

(2) wszelkie powiększające się zagłębienia powinny być zauważone i zilustrowane;

(3) wszelkie niezgłoszone ślady kół statków powietrznych powinny być starannie zilustrowane i zgłoszone;

(4) stan znaków pionowych i oznaczników;

(5) ogólną nośność obszarów trawiastych, zwłaszcza w pobliżu nawierzchni sztucznych dla statków powietrznych;

(6) trawiaste tereny podmokłe; oraz

(7) obiekty FOD i obecność zwierząt.

#### GM2 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych

INSPEKCJA POMOCY WZROKOWYCH

(a) Kontrole pomocy wzrokowych z powietrza

Kontrole systemów świateł podejścia i drogi startowej z powietrza powinny być przeprowadzane w celu zapewnienia, że wzór jest poprawny i że światła działają, gdy uruchamiany jest nowy system lub po jego głównym przeglądzie oraz co najmniej raz w roku. Przy okazji należy również określić wszelkie mylące lub wprowadzające w błąd światła w otoczeniu lotniska.

(b) Kontrole pomocy wzrokowych z ziemi

Testowanie fotometryczne świateł drogi startowej i świateł podejścia, które są dostępne dla używanego sprzętu, powinno być prowadzone w sposób celowy, nakierowany na utrzymanie wysokiego poziomu sprawności. Regularność testowania powinna być dostosowana do osiągnięcia docelowego poziomu sprawności właściwego dla testowanej usługi.

#### GM3 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych

PRZESZKODY

(a) Wszystkie oficjalnie zatwierdzone przeszkody powinny być sprawdzane pod kątem ich odpowiedniego oświetlenia i oznakowania.

(b) Wszelkie niezatwierdzone przeszkody powinny być natychmiast zgłaszane do wyznaczonych osób lub organizacji.

#### GM4 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych

DZIENNIK INSPEKCJI

Dziennik inspekcji powinien zawierać:

(a) szczegółowe informacje dotyczące częstotliwości i czasu prowadzenia inspekcji;

(b) nazwiska osób przeprowadzających inspekcję; oraz

(c) wyniki i uwagi, jeśli były.

#### GM5 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych

DZIAŁANIA NASTĘPCZE PO INSPEKCJI

Powinno się dokonać ustaleń w zakresie raportowania wyników inspekcji i podejmowania niezwłocznych działań następczych, aby zapewnić poprawę niebezpiecznych warunków. Ustalenia te mogą obejmować, w zależności od wyników lub uwag, powiadomienie służb ruchu lotniczego i służb informacji lotniczej, usuwanie FOD, kontrolę zwierząt, rejestrowanie wydarzeń dla dalszej analizy zgodnie z wymogami SMS operatora lotniska, itp.

#### GM6 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych

WYMAGANIA DLA PERSONELU WYKONUJĄCEGO INSPEKCJE POLA RUCHU NAZIEMNEGO

(a) Inspektorzy powinni stosować listy kontrolne obejmujące różne obszary inspekcji. Liście kontrolnej powinien towarzyszyć szkic lotniska, po to, aby można było zaznaczyć miejsce zaistnienia problemu w celu jego łatwej identyfikacji.

(b) Przed rozpoczęciem inspekcji, inspektorzy powinni przejrzeć ostatnio ukończone listy kontrolne z poprzedniego cyklu inspekcji.

(c) W przypadku budowy lub trwających prac, inspektorzy powinni być zaznajomieni z planem bezpieczeństwa budowy lub realizacji tych prac.

### AMC1 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami

INFORMACJE OGÓLNE

Operator lotniska powinien:

(a) uczestniczyć w krajowym programie zmniejszania zagrożeń zderzenia ze zwierzętami;

(b) ustanowić procedury rejestrowania i zgłaszania do właściwych władz przypadków zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami na lotnisku, w ścisłej współpracy z organizacjami działającymi lub zapewniającymi służby na lotnisku;

(c) zapewnić, że ocena zagrożeń ze strony zwierząt dokonywana jest przez kompetentnych pracowników; oraz

(d) ustanowić, wdrożyć i utrzymywać program zarządzania ryzykiem związanym ze zwierzętami.

#### GM1 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami

OCENA RYZYKA ZWIĄZANEGO ZE ZWIERZĘTAMI

(a) Operator lotniska powinien:

(1) przeprowadzać ocenę ryzyka wykorzystując dane o zderzeniach dla każdego gatunku, jak również informacje na temat obecności gatunków, liczbie osobników i ich biologii oraz regularnie je aktualizować;

(2) uwzględniać liczbę zderzeń dla każdego gatunku i dotkliwość szkód wynikających z tych zderzeń; oraz

(3) ukierunkowywać działania na te gatunki, które występują z największą częstotliwością i powodują największe szkody.

(b) Ocena ryzyka związanego ze zwierzętami powinna być wykonywane przez wykwalifikowany personel.

#### GM2 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami

PROGRAM ZARZĄDZANIA RYZYKIEM ZWIĄZANYM ZE ZWIERZĘTAMI

Program zarządzania ryzykiem związanym ze zwierzętami może obejmować powierzchnię około 13 km (7 NM) od punktu odniesienia lotniska i powinien zawierać, co najmniej następujące elementy:

(a) przydzielenie personelu:

(1) osoby, która jest odpowiedzialna za opracowanie i realizację programu ryzyka związanego ze zwierzętami;

(2) osoby, która nadzoruje codzienne czynności kontrolne związane ze zwierzętami i analizuje zebrane dane oraz przeprowadza ocenę ryzyka w celu opracowania i wdrożenia programu zarządzania ryzykiem związanym ze zwierzętami; oraz

(3) wykwalifikowanych i przeszkolonych pracowników, którzy wykrywają i rejestrują ptaki/zwierzęta, oceniają zagrożenia ze strony ptaków/zwierząt i przeganiają (usuwają) ptaki/zwierzęta stanowiące zagrożenie;

(b) proces zgłaszania, zbierania i rejestrowania danych o zidentyfikowanych uderzonych (martwych) i żyjących ptakach/zwierzętach;

(c) proces analizy danych i oceny zagrożenia ze strony ptaków/zwierząt w celu rozwijania środków łagodzących, proaktywnych i reaktywnych. Powinien on obejmować metodologię oceny ryzyka;

(d) proces zarządzania gruntami i siedliskami, zarówno na, jaki i w otoczeniu lotniska, o ile to możliwe, w celu zmniejszenia atrakcyjności tych obszarów dla ptaków/zwierząt;

(e) proces usuwania stanowiących zagrożenie ptaków/zwierząt;

(f) proces współpracy z poza-lotniskowymi instytucjami i lokalnymi właścicielami gruntów, itp. w celu zapewnienia, że lotnisko jest świadome zmian, które mogą przyczynić się do stworzenia dodatkowych zagrożeń ze strony ptaków w obrębie otaczającej infrastruktury lotniska, roślinności, wykorzystania terenu i działalności (na przykład zbioru upraw, wysiewu nasion, orki, zmiany warunków gruntowych lub wodnych, polowań, itp., które mogą przyciągnąć ptaki/zwierzęta).

#### GM3 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami

SZKOLENIE W ZAKRESIE KONTROLI ZWIERZĄT

(a) Personel kontroli zwierząt na lotnisku powinien odbyć formalne szkolenie przed objęciem obowiązków kontrolera zwierząt.

(b) Szkolenia dla kontrolerów zwierząt na lotnisku powinny być udokumentowane, a dokumenty z tych szkoleń powinny być zachowane dla celów okresowych przeglądów, audytów i sprawdzianów kompetencji;

(c) Szkolenia personelu kontroli zwierząt na lotnisku powinny być przeprowadzane przez wykwalifikowany personel lotniska zajmujący się kontrolą zwierząt lub specjalistów z udokumentowanym doświadczeniem w tej dziedzinie.

(d) Szkolenie wstępne w zakresie kontroli zwierząt powinno przynajmniej, obejmować następujące obszary ogólne:

(1) zrozumienie natury i skali problemu zarządzania zwierzętami w lotnictwie oraz identyfikacja lokalnych zagrożeń;

(2) zrozumienie krajowych i lokalnych przepisów, standardów i wytycznych związanych z programami zarządzania zwierzętami na lotnisku (wykorzystanie modeli dobrych praktyk);

(3) świadomość lokalnej ekologii i biologii zwierząt, w tym (o ile dotyczy) znaczenie dobrej strategii zarządzania trawą na lotnisku oraz korzyści, jakich może ona dostarczyć dla kontroli zwierząt;

(4) znaczenie dokładnej identyfikacji i obserwacji zwierząt, w tym wykorzystanie przewodników po terenie;

(5) lokalne i krajowe przepisy prawa oraz przepisy dotyczące gatunków rzadkich i zagrożonych wyginięciem, gatunków podlegających specjalnej ochronie oraz odnosząca się do nich strategia operatorów lotnisk;

(6) zbieranie szczątków po zderzeniach ze zwierzętami oraz zasady i procedury identyfikacyjne;

(7) długoterminowe (pasywne) środki kontroli, włącznie z zarządzaniem gruntami i siedliskami, zarówno na, jaki i w otoczeniu lotniska, w tym identyfikacja elementów przyciągających zwierzęta, strategie w zakresie roślinności, ochrona pomocy nawigacyjnych i system odwodnienia oraz praktyki zarządzania akwenami wodnymi;

(8) krótkoterminowe (aktywne) środki taktyczne, wykorzystujące ugruntowane, skuteczne techniki usuwania, rozpraszania i kontroli zwierząt;

(9) dokumentowanie aktywności i środków kontroli zwierząt oraz procedury zgłaszania (plan zarządzania zwierzętami na lotnisku);

(10) broń palna i bezpieczeństwo w terenie, w tym stosowanie środków ochrony indywidualnej; oraz

(11) ocena ryzyka zderzenia ze zwierzętami i zasady zarządzania ryzykiem oraz jak te programy są zintegrowane z systemem zarządzania bezpieczeństwem lotniska.

(e) Personel kontroli zwierząt powinien być w pełni świadomy stanu i warunków funkcjonowania środowiska lotniskowego. Jeżeli nie jest to istotne, to personel kontroli zwierząt powinien przejść odpowiednie szkolenie obejmujące:

(1) szkolenie kierowców w strefie operacyjnej lotniska, w tym informacje o lotnisku, kontroli ruchu lotniczego, łączności, oznakowaniu poziomym, znakach pionowych, pomocach nawigacyjnych, operacjach lotniskowych i bezpieczeństwie oraz innych sprawach, które operator lotniska uzna za stosowne; oraz

(2) informacje o statkach powietrznych, w tym identyfikację statków powietrznych, konstrukcje silników lotniczych oraz wpływ zderzeń ze zwierzętami na systemy statków powietrznych.

(f) Należy zapewnić, aby personel kontroli zwierząt utrzymywał kompetencje do sprawowania tej funkcji. Można to osiągnąć poprzez regularne szkolenia odświeżające lub poprzez inny system monitorowania, możliwy do zaakceptowania przez właściwy organ. Utrzymanie kompetencji powinno obejmować obszary określone w punktach (d) i (e) powyżej, oraz:

(1) przeglądy bezpieczeństwa obchodzenia się bronią palną;

(2) zmiany w środowisku lokalnym;

(3) zmiany w polityce zarządzania ryzykiem;

(4) ostatnie wydarzenia związane ze zwierzętami na lotnisku;

(5) ulepszenia w zakresie środków czynnych i biernych; oraz

(6) jakiekolwiek inne sprawy, które operator lotniska uzna za stosowne.

#### GM4 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami

REJESTROWANIE I POWIADAMIANIE O ZDERZENIACH ZE ZWIERZĘTAMI ORAZ O ZAOBSERWOWANYCH ZWIERZĘTACH

(a) Należy prowadzić rejestr wszystkich działań związanych ze zwierzętami lub „dziennik aktywności ptaków/zwierząt”. Dziennik powinien zawierać, co najmniej, następujące informacje:

(1) ilości, gatunki i lokalizacja widzianych ptaków/zwierząt; oraz

(2) działania podjęte w celu rozproszenia ptaków/zwierząt oraz wyniki tych działań.

(b) Dziennik powinien być uzupełniany w regularnych odstępach czasu przez personel kontroli zwierząt.

(c) Dziennik powinien być analizowany w celu określenia, które gatunki stanowią zagrożenie, w jakich porach dnia i roku, lub w jakich warunkach pogodowych, itp.

(d) Operator lotniska powinien mieć wdrożony system zbierania zgłoszeń o zderzeniach z ptakami/zwierzętami, w ścisłej współpracy z właścicielami danych, takimi jak operatorzy statków powietrznych, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, wydziały obsługi silników lotniczych, itp.

### AMC1 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów

PROGRAM SZKOLENIA

(a) W zależności od skali i złożoności lotniska oraz indywidualnych wymagań kierowcy, program szkolenia powinien uwzględniać następujące główne obszary:

(1) ogólny program szkolenia kierowców pojazdów poruszających się w strefie operacyjnej lotniska, który obejmuje bezpieczeństwo operacyjne pojazdów i urządzeń działających w bezpośrednim sąsiedztwie statków powietrznych w polu ruchu naziemnego, to jest na drogach startowych, drogach kołowania, płytach postojowych, stanowiskach postojowych, drogach ruchu kołowego oraz w terenie przylegającym do pola ruchu naziemnego;

(2) szkolenie na konkretnym pojeździe lub urządzeniu, np. samochodzie, holowniku, podnośniku kontenerów, autokarze;

(3) dodatkowe szkolenie, w zakresie zagrożeń związanych z drogami startowymi i drogami kołowania, oraz w zakresie używania środków łączności radiotelefonicznej i właściwego stosowania standardowej frazeologii RTF, powinno być prowadzone dla kierowców pojazdów, które mają poruszać się w polu manewrowym.

(b) Operator lotniska powinien ustanowić system wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów w polu ruchu naziemnego oraz warunków ich przedłużenia.

### AMC2 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów

SZKOLENIE W ZAKRESIE PROWADZENIA POJAZDÓW W POLU RUCHU NAZIEMNEGO

Szkolenie w zakresie prowadzenia pojazdów w polu ruchu naziemnego powinno zawierać następujące elementy:

(a) geografię lotniska;

(b) oznakowanie poziome, znaki pionowe i oświetlenie lotniska; oraz

(c) operacyjne procedury radiotelefoniczne, jeśli obowiązki wymagają prowadzenia pojazdów w polu manewrowym;

(d) terminy i wyrażenia używane w kontroli lotniska, w tym literowanie alfabetu ICAO, jeśli obowiązki wymagają komunikowania się z kontrolą lotniska;

(e) przepisy służb ruchu lotniczego, które odnoszą się do operacji naziemnych;

(f) zasady i procedury lotniskowe;

(g) procedury operacji w warunkach ograniczonej widzialności; oraz

(h) funkcje specjalistyczne, zgodnie z potrzebami, na przykład ratownictwo i gaszenie pożarów.

#### GM1 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów

PRZYZNAWANIE, ZAWIESZANIE LUB COFANIE ZEZWOLEŃ NA PROWADZENIE POJAZDÓW W STREFIE OPERACYJNEJ

(a) Operator lotniska powinien przyznać zezwolenie na prowadzenie pojazdów w strefie operacyjnej lotniska, osobom, pod warunkiem że:

(1) wykonują zadania związane z prowadzeniem pojazdów w polu ruchu naziemnego;

(2) posiadają prawo jazdy wydane przez Państwo lub inne prawo jazdy uznawane przez to Państwo;

(3) posiadają specjalne uprawnienia w prawie jazdy wydanym przez Państwo, jeśli ich obowiązki obejmują obsługę pojazdów specjalistycznych;

(4) spełniają wymagania zdrowotne, zgodnie z ustawodawstwem krajowym;

(5) posiadają świadectwo radiooperatora lub przeszli specyficzne szkolenie w zakresie radiotelefonii, jeżeli ich obowiązki obejmują prowadzenie pojazdów w polu manewrowym;

(6) pomyślnie ukończyli szkolenie teoretyczne dla kierowców pojazdów poruszających się w strefie operacyjnej lotniska i zdali egzamin pisemny;

(7) pomyślnie zademonstrowali swoje kompetencjami, odpowiednio:

(i) w eksploatacji, lub użytkowaniu sprzętu nadawczo-odbiorczego znajdującego na wyposażeniu pojazdu;

(ii) w zrozumieniu i przestrzeganiu procedur kontroli ruchu lotniczego i procedur lokalnych;

(iii) w poruszaniu się pojazdem na lotnisku; oraz

(iv) specjalnymi umiejętnościami wymaganymi dla konkretnej funkcji.

(b) Zezwolenie na prowadzenie pojazdów w strefie operacyjnej lotniska powinno być ważne przez ograniczony okres czasu, a następnie być odnawiane, pod warunkiem pomyślnego ukończenia przez kierowcę szkolenia odświeżającego, oraz spełnienia wymagań w punktach (a)(1)-(a)(4) powyżej;

(c) Operator lotniska może zawiesić lub cofnąć zezwolenie na prowadzenie pojazdów w strefie operacyjnej:

(1) gdy osoba nie spełnia wymagań określonych w punktach (a)(1)-(a)(4);

(2) wielokrotnie zgłaszano, że osoba łamie przepisy ruchu drogowego obowiązujące w polu ruchu naziemnego; oraz

(3) zostało udowodnione, że osoba prowadziła pojazd pod wpływem alkoholu lub narkotyków.

(d) Nie jest konieczne, aby wszyscy kierowcy i operatorzy urządzeń byli szkoleni na tym samym poziomie, na przykład ci, których funkcje są ograniczone do płyty postojowej. Z tego samego powodu operator lotniska może ustanowić różne rodzaje zezwoleń, np. jedna klasa do prowadzenia pojazdów na płycie postojowej, a inna w polu manewrowym, które mogą mieć również różne okresy ważności.

#### GM2 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów

OPRACOWANIE RAM PROGRAMOWYCH SZKOLENIA DLA KIEROWCÓW

KIEROWCA POJAZDU PORUSZAJĄCEGO SIĘ W STREFIE OPERACYJNEJ

Przy opracowywaniu programów oraz wymagań odnośnie wiedzy dla programu szkolenia kierowców prowadzących pojazdy w strefie operacyjnej, mogą być brane pod uwagę następujące elementy:

(a) Zezwolenie na prowadzenie pojazdów w strefie operacyjnej

(1) organ wydający, ważność zezwolenia w odniesieniu do czasu, warunki korzystania i możliwość jego przenoszenia;

(2) własność zezwolenia oraz kontrola i audyt wydawania zezwoleń;

(3) lokalne procedury w zakresie wykroczeń związanych z prowadzeniem pojazdów i procedury egzekwowania przepisów; oraz

(4) związek z krajowym systemem prawa jazdy.

(b) Krajowe ustawodawstwo i regulacje prawne

(1) rządowe/Państwowe przepisy odnoszące się do powszechnie wydawanych praw jazdy;

(2) wymagania Państwowe/regionalne/lokalne; oraz

(3) wymagania/wytyczne wydane przez krajowe władze ds. bezpieczeństwa lotniczego dotyczące prowadzenia pojazdów w strefie operacyjnej.

(c) Przepisy i wymagania dotyczące lotnisk

(1) przepisy ruchu lotniczego, procedury kontroli ruchu lotniczego (ATC) dotyczące lotnisk w zakresie odnoszącym się do pojazdów, w szczególności prawa pierwszeństwa przejazdu;

(2) szczególne regulacje prawne, wymagania i lokalne instrukcje dotyczące lotnisk;

(3) lokalne metody wykorzystywane do rozpowszechniania ogólnych informacji i wskazówek dla kierowców; oraz

(4) lokalne metody wykorzystywane do rozpowszechniania informacji na temat prowadzonych prac.

(d) Obowiązki osobiste

(1) uzgodnione krajowe lub lotniskowe wymagania dotyczące sprawności psychofizycznej do prowadzenia pojazdów (standardy medyczne i zdrowotne);

(2) wydawanie i używanie wyposażenia do ochrony osobistej, takiego jak odzież odblaskowa i ochraniacze słuchu;

(3) ogólne standardy prowadzenia pojazdu;

(4) wymagania dotyczące zakazu palenia tytoniu/spożywania napojów alkoholowych w strefie operacyjnej;

(5) obowiązki w zakresie zanieczyszczeń ciałami obcymi i wycieków paliwa/oleju; oraz

(6) odpowiedzialność za zapewnienie, że pojazd jest odpowiedni do wykonania określonego zadania, i że jest prawidłowo wykorzystywany.

(e) Standardy w zakresie pojazdów

(1) uzgodnione na lotnisku i/lub na poziomie krajowym standardy w zakresie stanu technicznego i jego utrzymania;

(2) wymaganie eksponowania świateł przeszkodowych i znaków firmowych;

(3) wymóg i zakres codziennych inspekcji pojazdów;

(4) uzgodnione lotniskowe i firmowe standardy zgłaszania usterek pojazdów i ich naprawy; oraz

(5) lokalne wymagania dotyczące wydawania i eksponowania zezwoleń na prowadzenie pojazdu w strefie operacyjnej.

(f) Ogólny układ lotniska

(1) ogólna geografia lokalnego lotniska;

(2) stosowane terminy lotnicze takie jak: droga startowa, droga kołowania, płyta postojowa, droga ruchu kołowego, skrzyżowanie, miejsca oczekiwania przed drogą startową;

(3) wszystkie lotniskowe znaki pionowe, oznakowanie poziome oraz światła dla ruchu pojazdów i statków powietrznych;

(4) szczegółowe odniesienie do znaków pionowych, oznakowania poziomego i świateł stosowanych w celu ochrony dróg startowych oraz obszarów krytycznych; oraz

(5) szczegółowe odniesienie do wszelkich procedur kontrolowanego/niekontrolowanego przekraczania dróg kołowania.

(g) Zagrożenia związane z ogólnym prowadzeniem pojazdów w strefie operacyjnej

(1) ograniczenia prędkości, strefy zakazane i przepisy odnośnie zakazu parkowania;

(2) strefy niebezpieczne wokół statku powietrznego;

(3) siła zasysania i odrzutu gazów wylotowych silnika, podmuchy od śmigła i helikopterów;

(4) tankowanie statków powietrznych;

(5) zanieczyszczenie ciałami obcymi (FOD) i wyciekami;

(6) cofanie pojazdem;

(7) piesze przemieszczanie się personelu i pasażerów po płycie postojowej;

(8) pomosty dla pasażerów i inne usługi takie, jak stałe naziemne źródła zasilania w energią elektryczną;

(9) ogólny proces obsługi naziemnej statku powietrznego;

(10) procedury awaryjnego zatrzymania i odcięcia paliwa;

(11) przewóz materiałów niebezpiecznych;

(12) lokalne wymagania dla pojazdu holującego;

(13) wymagania dotyczące prowadzenia pojazdów w nocy; oraz

(14) wymagania dotyczące prowadzenia pojazdów w niekorzystnych warunkach pogodowych, w szczególności w warunkach ograniczonej widzialności.

(h) Organizacje lokalne

(1) rola operatora lotniska w tworzeniu i utrzymaniu standardów;

(2) krajowy organ ds. bezpieczeństwa lotnictwa oraz jego obowiązki;

(3) policja krajowa i/lub lokalna i jej udział w prowadzeniu pojazdów w strefie operacyjnej; oraz

(4) inne organy egzekwowania przepisów związanych z pojazdami, prowadzeniem pojazdów, zdrowiem i bezpieczeństwem.

(i) Procedury działania w sytuacjach zagrożenia

(1) działania i obowiązki w sytuacjach zagrożenia (każdy wypadek lub poważny incydent występujący na lotnisku);

(2) działanie na okoliczność wypadku pojazdu;

(3) konkretne działania w przypadku zderzenia pojazdu ze statkiem powietrznym;

(4) działanie w przypadku wystąpienia pożaru;

(5) działanie na okoliczność wypadku/incydentu statku powietrznego; oraz

(6) działania w przypadku odniesienia obrażeń przez osobę.

(j) Łączność

(1) stosowane procedury radiowe i frazeologia, jeżeli ma zastosowanie;

(2) sygnały świetlne stosowane przez ATC;

(3) procedury dla kierowców pojazdów w przypadku zagubienia lub niepewności swojej pozycji na lotnisku;

(4) lokalne numery telefonów w sytuacji zagrożenia; oraz

(5) jak skontaktować się z lokalnym organem bezpieczeństwa lotniska.

(k) Szkolenie praktyczne (zapoznanie wzrokowe)

(1) drogi dojazdowe w strefie operacyjnej, skrzyżowania dróg kołowania, a także wszelkie ograniczenia w warunkach ograniczonej widzialności;

(2) płyty postojowe i stanowiska postojowe;

(3) malowane na powierzchni oznakowanie poziome dla pojazdów i statków powietrznych;

(4) malowane na powierzchni oznakowanie poziome wyznaczające granicę pomiędzy płytami postojowymi i drogami kołowania;

(5) znaki pionowe, oznakowanie poziome i oświetlenie stosowane na drodze kołowania, które wskazują drogi startowe;

(6) obszary parkowania i ograniczenia;

(7) ograniczenia prędkości i przepisy w tym zakresie; oraz

(8) zagrożenia podczas obracania oraz przemieszczania się statków powietrznych.

KIEROWCA POJAZDU PORUSZAJĄCEGO SIĘ NA POLU MANEWROWYM

(a) Wszyscy kierowcy przewidziani do pracy na polu manewrowym lotniska powinni uzyskać zezwolenie na prowadzenie pojazdów w strefie operacyjnej lotniska na podstawie szkolenia obejmującego powyższy program. Każdy kierowca, który ma prowadzić pojazdy na polu manewrowym powinien również odbyć uzgodniony okres praktyki ogólnej kierowania pojazdem w strefie operacyjnej lotniska, przed przystąpieniem do szkolenia w poruszaniu się na polu manewrowym.

(b) Każdy kierowca powinien przejść szkolenie wstępnie i mieć zapewnione regularne szkolenia odświeżające, ze szczególnym, dodatkowym naciskiem na następujące obszary:

(1) Regulacje prawne i wymagania w zakresie lotniska

(i) przepisy kontroli ruchu lotniczego, pierwszeństwo przejazdu dla statków powietrznych;

(ii) definicja pola ruchu naziemnego, pola manewrowego, płyty postojowej, stanowiska postojowego; oraz

(iii) metody wykorzystywane w celu rozpowszechniania informacji na temat prowadzonych prac na lotnisku.

(2) Kontrola ruchu lotniczego

(i) funkcja kontroli lotniska i rejon odpowiedzialności;

(ii) funkcja kontroli ruchu naziemnego i rejon odpowiedzialności;

(iii) procedury standardowe i na wypadek sytuacji zagrożenia stosowane przez ATC w odniesieniu do statków powietrznych;

(iv) używane częstotliwości ATC i normalnie używane punkty nawiązywania /przekazania łączności przez pojazdu;

(v) znaki wywoławcze ATC, znaki wywoławcze pojazdu, alfabet fonetyczny i standardowa frazeologia; oraz

(vi) podział odpowiedzialności pomiędzy ATC i kontrolą płyty postojowej, jeśli dotyczy.

(3) Obowiązki osobiste

(i) zdolność do prowadzenia pojazdu ze szczególnym uwzględnieniem wzroku i percepcji kolorów;

(ii) prawidłowe użycie środków ochrony indywidualnej;

(iii) obowiązki w zakresie zanieczyszczeń ciałami obcymi (FOD); oraz

(iv) obowiązki w zakresie eskortowania innych pojazdów na polu manewrowym.

(4) Standardy w zakresie pojazdów

(i) odpowiedzialność za zapewnienie, że używany pojazd nadaje się do konkretnego celu i zadania;

(ii) wymagania w zakresie codziennej inspekcji przed rozpoczęciem działań na polu manewrowym;

(iii) szczególna uwaga na eksponowanie świateł przeszkodowych i głównych; oraz

(iv) sprawność wszystkich istotnych systemów łączności z ATC i z operacjami podstawowymi.

(5) Układ Lotniska

(i) ze szczególnym naciskiem na znaki pionowe, oznakowanie poziome i światła stosowane na polu manewrowym;

(ii) ze specjalnym naciskiem na znaki pionowe, oznakowanie poziome i światła stosowane w celu ochrony drogi startowej;

(iii) opis urządzeń niezbędnych dla nawigacji lotniczej, takich jak systemy lądowania według przyrządów (ILS);

(iv) opis stref ochronnych związanych z anteną ILS;

(v) opis obszarów ochronnych ILS i ich związek z miejscem oczekiwania przed drogą startową;

(vi) opis instrumentalnego/wzrokowego pasa drogi startowej, strefa uporządkowana i zniwelowana; oraz

(vii) opis świateł stosowanych na polu manewrowym, ze szczególnym naciskiem na te, które związane są z operacjami w warunkach ograniczonej widzialności.

(6) Zagrożenia związane z prowadzeniem pojazdów w polu manewrowym

(i) siła zasysania i odrzutu gazów wylotowych z silnika, wiry, śmigła i operacje śmigłowców;

(ii) wymagania dotyczące prowadzenia pojazdów w nocy;

(iii) wymagania dotyczące operacji w warunkach ograniczonej widzialności i innych niekorzystnych warunkach pogodowych;

(iv) procedury na wypadek uszkodzenia pojazdu lub radia, gdy pojazd znajduje się na polu manewrowym; oraz

(v) prawo pierwszeństwa przejazdu dla statku powietrznego, holowanego statku powietrznego i pojazdów ratowniczo-gaśniczych w sytuacjach zagrożenia.

(7) Procedury w sytuacjach zagrożenia

(i) działanie na okoliczność wypadku/incydentu pojazdu;

(ii) działanie na okoliczność wypadku/incydentu statku powietrznego;

(iii) działania, jakie należy podjąć w przypadku stwierdzenia zanieczyszczeń ciałami obcymi (FOD) lub znalezienia innych zanieczyszczeń na drogach startowych i drogach kołowania;

(iv) procedury dla kierowców pojazdów w przypadku zagubienia lub niepewności swojej pozycji; oraz

(v) lokalne numery telefonów w sytuacji zagrożenia.

(8) Informacje o statkach powietrznych

(i) znajomość typów statków powietrznych i umiejętność rozpoznawania wszystkich typów normalnie operujących na lotnisku;

(ii) znajomość znaków wywoławczych linii lotniczych; oraz

(iii) znajomość terminologii statków powietrznych odnoszącej się do silników, kadłuba, powierzchni sterowych, podwozia, oświetlenia, otworów wentylacyjnych, itp.

(9) Szkolenie praktyczne (zapoznanie wzrokowe)

(i) wszystkie drogi startowe (w tym drogi dojazdowe i ewakuacyjne), strefy oczekiwania, drogi kołowania i płyty postojowe;

(ii) wszystkie znaki pionowe, oznakowanie poziome i światła związane z drogami startowymi, miejsca oczekiwania, operacje CAT I, II i III;

(iii) wszystkie znaki pionowe, oznakowanie poziome i światła związane z drogami kołowania;

(iv) szczegółowe oznaczenia, które wyznaczają granicę pomiędzy płytami postojowymi i polem manewrowym;

(v) pomoce nawigacyjne, takie jak ILS, obszar ochronny, antena, sprzęt RVR i inne urządzenia meteorologiczne;

(vi) zagrożenia związane działaniem w pobliżu lądujących, startujących lub kołujących statków powietrznych; oraz

(vii) wszelkie stosowane lokalnie konwencje nazewnictwa dla szczególnych obszarów i tras.

RADIOTELEFONIA

Należy się spodziewać, że wszyscy kierowcy pojazdów działających na polu manewrowym będą reprezentować wysoki stopień kompetencji w zakresie korzystania z frazeologii RTF i wymagań ICAO w zakresie języka dla łączności radiotelefonicznej w relacji ziemia-powietrze. Należy położyć nacisk na następujące obszary:

(a) Hierarchia priorytetu wiadomości

Priorytety wiadomości, zrozumienie informacji związanych z niebezpieczeństwem, alarmowaniem, kontrolą i informowaniem.

(b) Alfabet fonetyczny

Poprawna wymowa liter, słów i liczb.

(c) Standardowa frazeologia

(1) nacisk na potrzebę stosowania przez kierowców standardowej frazeologii; oraz

(2) potrzeba zachowania ostrożności przy stosowaniu niektórych zwrotów, takich jak „wolne” *(cleared*) i „można” *(go ahead).*

(d) Znaki wywoławcze statków powietrznych, ATC i pojazdów

(1) zrozumienie terminologii i akronimów stosowanych przez ATC i pilotów;

(2) znajomość znaków wywoławczych linii lotniczych stosowanych na lotnisku; oraz

(3) znajomość znaków wywoławczych pojazdów i że powinny one być odpowiednie do ich funkcji (np. „holownik”, „strażak”, „mechanik”) i numerowane , gdy więcej niż jeden pojazd (np. „Holownik 2”).

(e) Procedury powtórzenia odebranej informacji

Potrzeba powtarzania przez kierowców pojazdów odebranych informacji w taki sam sposób, jak piloci dla instrukcji, takich jak zezwolenie na zajęcie/przecięcie drogi startowej oraz w przypadku udzielenia zezwolenia warunkowego.

(f) Skala czytelności

Zrozumienie i wykorzystanie skali czytelności od 1 do 5.

(g) Zagubienie lub niepewności pozycji

Zrozumienie lokalnych procedur dla kierowców pojazdów na wypadek zagubienia lub niepewności swojego miejsca na polu manewrowym.

(h) Awaria pojazdu

(1) procedura lokalna na okoliczność awarii pojazdu na drogach startowych i drogach kołowania; oraz

(2) procedura powiadamiania ATC o awarii pojazdu.

(i) Awaria radia

(1) zrozumienie lokalnej procedury na wypadek awarii radia podczas przebywania na drodze startowej lub drodze kołowania; oraz

(2) zrozumienie sygnałów świetlnych, które mogą być wykorzystywane przez ATC do przesyłania instrukcji do pojazdów.

(j) Techniki nadawania i wykorzystania RTF

(1) zrozumienie przyczyn prowadzenia nasłuchu przed rozpoczęciem nadawania;

(2) stosowanie standardowej frazeologii i procedur łączności radiotelefonicznej ICAO w relacji powietrze-ziemia;

(3) słowa i dźwięki, których należy unikać;

(4) prawidłowe ustawienie mikrofonu w celu uniknięcia zniekształcenia głosu;

(5) unikanie „urywanych” transmisji;

(6) świadomość regionalnych akcentów i odmian mowy; oraz

(7) tempo przekazywania frazeologii RTF.

(k) Radiotelefony przenośne

(1) prawidłowe korzystanie z radiotelefonów;

(2) skuteczny zasięg i żywotność baterii;

(3) zjawisko ekranowania na lotnisku; oraz

(4) stosowanie odpowiednich znaków wywoławczych związanych albo z pojazdem albo z osobą.

(l) Bezpieczeństwo podczas korzystania z radia

(1) lokalne instrukcje dotyczące korzystania z przenośnych radioodbiorników i mikrofonów ręcznych, podczas prowadzenia pojazdu; oraz

(2) lokalne instrukcje dotyczące korzystania z telefonu komórkowego podczas działania w strefie operacyjnej.

ROZWAŻANIA OGÓLNE

(a) Wszystkie trzy programy szkoleniowe powinny składać się z dwóch głównych części: pierwsza to część teoretyczna, która powinna obejmować stosowanie przygotowanych prezentacji, map, schematów, filmów, broszur i list kontrolnych, zgodnie z zapotrzebowaniem. Druga część powinna obejmować szkolenie praktyczne i zapoznanie wzrokowe na lotnisku z udziałem odpowiednio przeszkolonej osoby. Praktyczna część nauki będzie wymagała czasu zależnego od złożoności lotniska.

(b) W przypadku gdy odpowiedzialność za szkolenia kierowców pojazdów (na płycie postojowej i polu manewrowym) i szkolenia RTF jest delegowana do innego dostawcy, zarządzanie lotniskiem powinno ustanowić program audytów, jako element jego systemu zarządzania bezpieczeństwem, aby zapewnić, że uzgodnione standardy są przestrzegane.

(c) Ramy programu szkolenia kierowców pojazdów przedstawionego powyżej stanowią tylko wytyczne i są oparte na aktualnych „dobrych praktykach”. Operator lotniska jest zobowiązany do regularnego przeglądu swoich programów szkolenia dla kierowców pojazdów w odniesieniu do programów i dokumentów dostępnych w całej branży.

### AMC1 ADR.OPS.B.030 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego

INFORMACJE OGÓLNE

(a) System kierowania i kontroli ruchu naziemnego powinien uwzględniać:

(1) natężenie ruchu lotniczego;

(2) warunki widzialności, w jakich wykonywane będą operacje;

(3) wymagania związane z zapewnieniem orientacji pilotów;

(4) złożoność układu lotniska; oraz

(5) ruch pojazdów.

(b) System kierowania i kontroli ruchu naziemnego powinien być zaprojektowany tak, aby pomóc w zapobieganiu nieumyślnemu wtargnięciu statku powietrznego lub pojazdu na drogę startową będącą w użyciu;

(c) System powinien być zaprojektowany tak, aby pomóc w zapobieganiu kolizjom statków powietrznych oraz statków powietrznych i pojazdów lub obiektów, na każdej części pola ruchu naziemnego.

(d) Jeżeli system kierowania i kontroli ruchu naziemnego jest zapewniany przez selektywne przełączania poprzeczek zatrzymania i świateł linii środkowej drogi kołowania, to powinny być spełnione następujące wymagania:

(1) trasy kołowania, które są wskazane przez podświetlenie świateł linii środkowej drogi kołowania powinny mieć możliwość oznaczenia ich zakończenia za pomocą podświetlonej poprzeczki zatrzymania;

(2) układy sterowania powinny być tak zaprojektowane, że gdy poprzeczka zatrzymania znajdująca się przed statkiem powietrznym jest podświetlona, to odpowiedni odcinek świateł linii środkowej drogi kołowania poza nią jest wyłączony; oraz

(3) światła linii środkowej drogi kołowania są aktywowane przed statkiem powietrznym, gdy poprzeczka zatrzymania jest wyłączona.

(e) Operator lotniska powinien rozwijać procedury systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego na lotnisku.

#### GM1 ADR.OPS.B.030 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego

INFORMACJE OGÓLNE

(a) System kierowania i kontroli ruchu naziemnego powinien zawierać odpowiednią kombinację pomocy wzrokowych, pomocy niewzrokowych, procedur, kontroli, regulacji, zarządzania i punktów informacyjnych. Systemy w swym zakresie rozciągają się od bardzo prostych na małych lotniskach o małym natężeniu ruchu działających w dobrych warunkach widzialności, do złożonych systemów niezbędnych na dużych lotniskach o dużym natężeniu ruchu, działających w warunkach ograniczonej widzialności. Wybrany na lotnisku system, będzie odpowiedni do środowiska operacyjnego, w którym lotnisko będzie działać.

(b) Radar ruchu naziemnego dla pola manewrowego może być instalowany na lotnisku przeznaczonym do użytkowania w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszej niż 350 metrów.

(c) Radar ruchu naziemnego dla pola manewrowego może być instalowany na lotnisku innym niż (b) powyżej, gdy natężenie ruchu i warunki pracy są takie, że regularność przepływu ruchu nie może być utrzymana przez alternatywne procedury i urządzenia.

### AMC1 ADR.OPS.B.035 Operacje w warunkach zimowych

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien, we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego i innymi zainteresowanymi stronami, przygotować procedury utrzymania zimowego lotniska (plan odśnieżania lotniska). Procedury powinny zawierać wymagania dotyczące inspekcji, kryteria i priorytety odśnieżania, kryteria przygotowania powierzchni operacyjnych, wymagania dotyczące oznakowania zaśnieżonych powierzchni operacyjnych i metody oceny oraz zgłaszania informacji o warunkach powierzchni. Kryteria określone w procedurach utrzymania zimowego lotniska powinny być kryteriami minimalnymi dla utrzymania bezpieczeństwa operacji lotniskowych, w tym kryteria zawieszania operacji na drodze startowej.

(b) Operator lotniska powinien zapewniać, że ​​śnieg, błoto pośniegowe, lód, stojąca woda, i inne zanieczyszczenia są usuwane z powierzchni nawierzchni sztucznej drogi startowej, tak szybko i całkowicie, jak to możliwe, aby zminimalizować ich nagromadzanie.

(c) Operator lotniska, w przypadku stosowania środków chemicznych do usuwania śniegu, błota pośniegowego, lodu i innych zanieczyszczeń z powierzchni operacyjnych, powinien w wystarczającym stopniu, unikać szkodliwego wpływu na środowisko naturalne, statki powietrzne lub nawierzchnie sztuczne.

#### GM1 ADR.OPS.B.035 Operacje w warunkach zimowych

PLAN ODŚNIEŻANIA LOTNISKA

(a) Plan odśnieżania lotniska powinien być opublikowany i dostępny dla wszystkich zainteresowanych sprawami odśnieżania.

(b) Szczegóły dotyczące dostępnych na lotnisku urządzeń powinny być publikowane w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP).

(c) Plan odśnieżania lotniska powinien zawierać następujące elementy:

(1) członków komisji ds. odśnieżania z osobą odpowiedzialną za działania związane z odśnieżaniem oraz hierarchią służbową przedstawiającą podział zadań;

(2) sposoby komunikowania się pomiędzy służbami operacyjnymi lotniska, kontrolą ruchu lotniczego i biurem meteorologicznym;

(3) dostępny do odśnieżania sprzęt. Powinno to obejmować urządzenia do zgarniania, zamiatania i zdmuchiwania śniegu;

(4) priorytet powierzchni do czyszczenia i ograniczenia oczyszczenia dla statków powietrznych korzystających z lotniska;

(5) zbieranie informacji potrzebnych do SNOWTAM i rozpowszechnianie informacji;

(6) wyznaczone obszary składowania lub topienia śniegu, aby uniknąć nieporozumień podczas rzeczywistych działań związanych z odśnieżaniem;

(7) system ostrzegania tak, aby zagwarantować wystarczające ostrzeganie wszystkich zaangażowanych podmiotów;

(8) dostępne zasoby ludzkie, w tym personel zapewniający utrzymanie i obsługę techniczną sprzętu dla zmian roboczych oraz procedury powiadamiania personelu;

(9) rozmieszczenie sprzętu i rozwiązania taktyczne, które będą stosowane;

(10) ogólne zasady, których należy przestrzegać przy podejmowaniu decyzji, kiedy zamknąć drogi startowe dla odśnieżania i wyznaczenie personelu kierowniczego uprawnionego do podjęcia decyzji;

(11) metody oceny i powiadamiania o warunkach nawierzchni; oraz

(12) kryteria zawieszenia operacji na drodze startowej.

### AMC1 ADR.OPS.B.040 Operacje nocne

INFORMACJE OGÓLNE

Operator lotniska, w przypadku lotnisk użytkowanych w nocy, powinien, we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, upewnić się, że zainstalowane, użytkowane i utrzymywane pomoce wzrokowe umożliwiają bezpieczne wykonywanie operacji statków powietrznych.

### AMC1 ADR.OPS.B.045 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien, we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego i z instytucją zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową, jeśli jest zapewniana, ustanowić procedury dla operacji w warunkach ograniczonej widzialności, gdy są wykonywane podejścia poniżej standardu w kategorii I, innej niż standardowe w kategoria II, w kategorii II lub III oraz wykonywane są starty w warunkach ograniczonej widzialności.

(b) W przypadku, gdy procedury ograniczonej widzialności (LVP) są wdrożone, operator lotniska powinien udostępnić służbom informacji lotniczej i/lub służbom ruchu lotniczego, według właściwości, informacje na temat statusu urządzeń lotniskowych.

(c) Operator lotniska powinien ustanowić i wdrożyć procedury w celu zapewnienia, że jeżeli procedury ograniczonej widzialności (LVP) są stosowane, to obecność osób i pojazdów poruszających się na płycie postojowej jest ograniczona do niezbędnego minimum.

(d) procedury, które mają być ustanowione przez operatora lotniska do zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych w warunkach ograniczonej widzialności powinny obejmować następujące zagadnienia:

(1) cechy fizyczne środowiska drogi startowej, w tym obszary przed progiem, podejścia do lądowania i odlotu;

(2) powierzchnie ograniczające przeszkody;

(3) nadzór i utrzymanie pomocy wzrokowych;

(4) zabezpieczenie pomocy niewzrokowych niezbędnych do procedur ograniczonej widzialności;

(5) rezerwowe źródła zasilania;

(6) bezpieczeństwo pola ruchu naziemnego;

(7) służby ratowniczo-gaśnicze.

### AMC1 ADR.OPS.B.050 Operacje w niekorzystnych warunkach pogodowych

PROCEDURY

Operator lotniska powinien, razem ze służbami ruchu lotniczego i innymi zainteresowanymi podmiotami działającymi na lotnisku, ustanowić i wdrożyć procedury wymagane do zmniejszenia ryzyka działania lotniska w niekorzystnych warunkach pogodowych, takich jak silne wiatry, intensywne opady deszczu i burze, włącznie z zawieszeniem operacji lotniczych na drodze startowej (drogach startowych), jeżeli uzna to za konieczne.

### AMC1 ADR.OPS.B.055 Jakość paliwa

INFORMACJE OGÓLNE

Operator lotniska powinien sprawdzić, samodzielnie lub poprzez uzgodnienia ze stronami trzecimi, że organizacje zajmujące się przechowywaniem i dostarczaniem paliwa dla statków powietrznych, wdrażają procedury dotyczące:

(a) obsługi technicznej i utrzymania instalacji i urządzeń do przechowywania i wydawania paliwa w takich warunkach, aby nie uczynić go niezdatnym do użytku dla statkach powietrznych;

(b) oznaczania takich instalacji i urządzeń w sposób odpowiedni do gatunku paliwa;

(c) pobierania próbek paliw na odpowiednich etapach przechowywania i wydawania paliwa do samolotu, i prowadzenia rejestrów takich próbek; oraz

(d) wykorzystania odpowiednio wykwalifikowanego i przeszkolonego personelu do prac związanych z przechowywaniem, wydawaniem i innym obchodzeniem się z paliwem na lotnisku.

#### GM1 ADR.OPS.B.055 Jakość paliwa

ZACHOWANIE ZGODNOŚCI

W celu zapewnienia zgodności, operator lotniska może wykorzystać:

(a) raporty z audytów organizacji zaangażowanych w przechowywanie i dostarczanie paliwa dla statków powietrznych, lub

(b) odpowiednie procedury krajowe zapewniające właściwą jakość paliwa.

### AMC1 ADR.OPS.B.065 Pomoce wzrokowe i systemy elektryczne lotniska

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien ustanowić system monitorowania świateł naziemnych lotniska, tak aby informować instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego, jeśli nie jest już możliwe zapewnienie bezpieczeństwa operacji.

(b) Operator lotniska powinien ustanowić procedury eksploatacji pomocy wzrokowych.

(c) Operator lotniska powinien ustanowić procedury udostępniania i usuwania tymczasowego oznakowania poziomego, znaków pionowych i świateł.

### AMC1 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Procedury powinny być dostosowane do wielkości i charakteru operacji na lotnisku.

(b) Prace budowlane lub związane z utrzymaniem i obsługą techniczną prowadzone w polu ruchu naziemnego lub prace mające wpływ na operacje lotniskowe powinny być planowane, ustanawiane, wdrażane lub zatwierdzane przez operatora lotniska.

(c) Zakres prac, rozmiar i okres czasu ich prowadzenia powinien być zgłoszony do zainteresowanych właściwych stron. Jeśli taka praca będzie wprowadzać ograniczenia w korzystaniu z określonej drogi startowej, to powinny być wdrożone dodatkowe środki w celu zapewnienia bezpieczeństwa.

(d) Zadania i obowiązki dla operacji i zadań związanych ze skróceniem rozporządzalnej długości drogi startowej oraz prowadzonymi pracami (WIP) są zrozumiałe i przestrzegane.

(e) Operator lotniska powinien wdrożyć odpowiednie środki w celu monitorowania bezpieczeństwa operacji lotniskowych i statków powietrznych w czasie prac prowadzonych na lotnisku w taki sposób, aby, jeśli to konieczne, w odpowiednim czasie podjęto działania naprawcze dla zapewnienia bezpieczeństwa dalszych operacji.

(f) Operator lotniska powinien zapewnić, że teren budowy powraca do użytku operacyjnego w sposób bezpieczny i w odpowiednim czasie, poprzez:

(1) bezpieczne i terminowe usunięcie z terenu budowy personelu, pojazdów i roślin;

(2) sprawdzenie pod kątem sprawności operacyjnej, zgodnie z procedurami zwrotu, terenu prowadzenia prac; oraz

(3) poinformowanie, zgodnie z procedurami, za pomocą odpowiednich środków łączności, odpowiednich władz lub organizacji o przywróceniu sprawności lotniska.

### AMC2 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku

REMONTY NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ DROGI STARTOWEJ

Operator lotniska powinien zapewnić, że:

(a) kiedy, przed zakończeniem wymiany nawierzchni na drodze startowej przywracany jest tymczasowo status operacyjny dla tej drogi, to podłużne nachylenie tymczasowej rampy, mierzone w odniesieniu do istniejącej powierzchni drogi startowej lub poprzedniej warstwy powinno wynosić:

(1) 0,5 do 1,0% dla warstw do 5 cm grubości; oraz

(2) nie więcej niż 0,5% w przypadku warstw powyżej 5 cm grubości.

(b) przed oddaniem do tymczasowego użytkowania operacyjnego remontowanej drogi startowej, należy wykonać oznakowanie linii środkowej drogi startowej, zgodnie z obowiązującymi specyfikacjami zawartymi w podstawie certyfikacji lotniska.

(c) lokalizacja dowolnego tymczasowego progu powinna być oznakowana linią poprzeczną o szerokości 3,6 m.

### AMC3 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku

OZNAKOWANIE I OŚWIETLENIE STREF WYŁĄCZONYCH Z UŻYTKU

(a) Operator lotniska powinien zapewnić, że:

(1) wystawiane są oznaczniki strefy wyłączonej z użytkowania, gdy jakakolwiek część drogi kołowania, płyty postojowej lub zatoki oczekiwania jest niezdatna dla ruchu statków powietrznych, ale nadal istnieje możliwość, aby statek powietrzny bezpiecznie ominął tą strefę;

(2) na pola ruchu naziemnego użytkowanym w nocy, należy stosować światła strefy wyłączonej z użytkowania; oraz

(3) oznaczniki i światła strefy wyłączonej z użytkowania są umieszczone w wystarczająco bliskich odstępach, aby wyraźne nakreślić strefę wyłączoną z użytkowania.

(b) Oznaczniki strefy wyłączonej z użytkowania powinny składać się z rzucających się w oczy, wystających urządzeń, takich jak flagi, oznaczniki stożkowe lub tablice.

(c) Oznaczniki strefy wyłączonej z użytkowania powinny spełniać wymagania specyfikacji opisanych w CS ADR.DSN.R.870.

### AMC4 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku [[31]](#footnote-31)

ZAMKNIĘTE DROGI STARTOWE I DROGI KOŁOWANIA LUB ICH CZĘŚCI

Operator lotniska powinien zapewnić, że:

(a) zgodnie z wymaganiami CS ADR.DSN.R.855(c) oznakowanie zamknięcia jest ustawione na czasowo zamkniętej drodze startowej, drodze kołowania lub jej części, z wyjątkiem przypadku, gdy takie oznakowanie może być pominięte, jeśli zamknięcie dotyczy krótkiego okresu czasu i służby ruchu lotniczego zapewniają odpowiednie środki ostrzegawcze;

(b) światła na zamkniętej drodze startowej, drodze kołowania lub jej części są wyłączone z wyjątkiem przypadku, gdy jest to konieczne do obsługi technicznej; oraz

(c) oprócz oznakowania zamknięcia, gdy droga startowa, droga kołowania lub jej część jest zamknięta i jest zastąpiona przez inną używaną drogę startową lub drogę kołowania w nocy, światła informujące o wyłączeniu z użytkowania, zgodnie z wymaganiami w CS ADR.DSN.R.870(c) powinny być rozmieszczone w poprzek wjazdu do strefy zamkniętej w odstępach nieprzekraczających 3m.

#### GM1 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku

PRACE ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM I OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ

(a) Osoby lub grupy osób wchodzące na pole ruchu naziemnego w celu wykonania prac związanych z utrzymaniem lub obsługą techniczną powinny posiadać pisemne zezwolenie wydane przez operatora lotniska.

(b) Wejście na pole ruchu naziemnego powinno być uzależnione od uzyskania zezwolenia od organu odpowiedzialnego za ten obszar (ATC, instytucja zarządzająca płytą postojową, operator lotniska, itp.) przy użyciu odpowiednich środków (R/T, telefon, itp.).

(c) Osoby wykonujące prace związane z utrzymaniem i obsługą technicznej powinny postępować zgodnie z lokalnymi przepisami dotyczącymi kontroli i eksploatacji pojazdów w polu ruchu naziemnego.

#### GM2 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku

DROBNE PRACE BUDOWLANE/ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM I OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ

(a) Powinien być ustalony system zezwoleń na drobne prace w polu ruchu naziemnego.

(b) Cele zezwoleń na te wykonywanie tych prac, powinny zapewnić, że:

(1) żadne prace w polu ruchu naziemnego, nie są prowadzone bez wiedzy personelu operatora lotniska i służb ruchu lotniczego;

(2) dopuszczalne czasy pracy są ściśle przestrzegane; oraz

(3) wszystkie osoby biorące udział w pracach, są zapoznane szczegółowo z:

(i) dokładnymi obszarami, w których prace mogą być wykonane;

(ii) drogami, którymi należy się poruszać do i z rejonu wykonywania prac;

(iii) procedurami łączności radio/telefonicznej, które mają być stosowane;

(iv) środkami ostrożności, których należy przestrzegać, utrzymywanie nasłuchu i baczne rozglądanie się; oraz

(v) procedurami powiadamiania, których należy przestrzegać po zakończeniu pracy.

(c) Po zakończeniu pracy, personel operatora lotniska lub inny odpowiedni personel, powinien sprawdzić obszar prowadzonych prac, aby upewnić się, że został on pozostawiony w zadowalającym stanie.

#### GM3 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku

GŁÓWNE PRACE BUDOWLANE/ZWIĄZANE Z UTRZYMANIEM I OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ

(a) Przed rozpoczęciem jakichkolwiek znacznych prac w polu ruchu naziemnego, należy ustanowić grupę współdziałania składającą się z przedstawicieli operatora lotniska, służb ruchu lotniczego, służby zarządzania płytą postojową, jeżeli dotyczy, oraz przedstawicieli podwykonawców.

(b) Grupa może spotkać się tak często, jak uzna to za konieczne, aby dokonywać przeglądu postępów i rozważać potrzeby jakichkolwiek zmian w metodach pracy mających na celu spełnienie wymagań operacyjnych.

(c) O ile to możliwe, obszary prowadzenia prac powinny być oddzielone od aktywnych części pola ruchu naziemnego przez wznoszenie barier fizycznych.

(d) Należy zwrócić uwagę na oznakowanie i oświetlenie barier.

(e) Światła dróg kołowania prowadzących do obszarów prowadzenia prac powinny być na stałe wyłączone.

(f) Przed rozpoczęciem prac, należy ustalić:

(1) godziny prowadzenia prac;

(2) dozwolone trasy poruszania;

(3) środki łączności, które należy stosować;

(4) dopuszczalne wysokości pojazdów i sprzętu, oraz ograniczenia ustalone dla wysokości pracy dźwigów; oraz

(5) wszelkie ograniczenia, które mają być nakładane na korzystanie z urządzeń elektrycznych, które mogą powodować zakłócenia urządzeń nawigacyjnych i łączności ze statkami powietrznymi.

(g) Wykonawcy powinni być poinformowani o możliwych zagrożeniach dla pracowników pracujących na lotniskach, w szczególności na problem podmuchu gazów wylotowych silników odrzutowych i hałas.

(h) W przypadku, gdy wykonawcy pracują na obszarze nawierzchni sztucznych dla statków powietrznych, lub w ich okolicy, obszary te powinny być dokładnie sprawdzane zanim zostaną ponownie oddane do użytku statków powietrznych, ze szczególnym uwzględnieniem obecności zanieczyszczeń i ogólnej czystości powierzchni.

(i) W przypadku, gdy statki powietrzne stale korzystają z obszarów otwartych dla wykonawców, do zapewnienia ciągłego bezpieczeństwa pracy lotniska wymagane są kontrole w krótkich odstępach czasu.

(j) Należy zapewnić odpowiednie oznakowanie dla wysięgników dźwigowych, gdy uważa się za wskazane użycie dodatkowych elementów odblaskowych.

(k) Jeżeli prace mają być prowadzone w dłuższym czasie, to wymagana jest stała obserwacja zapewniająca, że oznakowanie i oświetlenie przeszkód i stref wyłączonych z użytkowania nie uległo degradacji poniżej dopuszczalnych granic.

(l) Należy rozważyć wpływ wysokich dźwigów na działanie ILS i radarów, przy udziale osób, które odpowiadają za elektroniczne pomoce do lądowania oraz podejmowanie kroków mających na celu zmniejszenie ograniczeń do minimum.

#### GM4 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku

STOSOWANIE ŚWIATEŁ WYŁĄCZENIA Z UŻYTKOWANIA

Gdy światła są używane do oznaczenia tymczasowych obszarów wyłączonych z użytkowania w nocy lub w warunkach ograniczonej widzialności, światła te wskazują potencjalnie najbardziej niebezpieczne granice tego obszaru. Należy stosować minimum cztery światła, z wyjątkiem obszaru w kształcie trójkąta, gdzie można zastosować trzy światła. Ilość świateł może być zwiększona, jeżeli obszar jest większy lub ma nietypową konfigurację. Na każde 7.5 m obrysu obszaru powinno przypadać, co najmniej jedno światło. Jeżeli zastosowano światła kierunkowe, wówczas powinny być one ukierunkowane tak, aby tam gdzie jest to możliwe, wiązka światła była ustawiona w kierunku, z którego może kołować statek powietrzny lub nadjeżdżać pojazd. Jeżeli istnieje możliwość, że statki powietrzne lub pojazdy będą zbliżały się z różnych kierunków, należy rozważyć zastosowanie dodatkowych świateł lub świateł ogólnokierunkowych tak, aby obszar był widoczny z tych kierunków. Światła obszaru wyłączonego z użytkowania powinny być łamliwe. Ich wysokość powinna być na tyle mała, aby zapewniała bezpieczną odległość między lampą a śmigłem lub gondolą silnika statku powietrznego o napędzie odrzutowym.

#### GM5 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo w czasie prac prowadzonych na lotnisku [[32]](#footnote-32)

UŻYCIE TYMCZASOWEGO OZNAKOWANIA DROGI STARTOWEJ

(a) Czasami mogą wystąpić warunki, gdy nie jest możliwe zainstalowanie stałego oznakowania, na przykład podczas wymiany nawierzchni drogi startowej. Aby zapewnić wystarczające wskazówki dla samolotów, należy wziąć pod uwagę zastosowanie następującego oznakowania:

(1) linii środkowej drogi startowej;

(2) prowadzenia do/z linii środkowej drogi startowej;

(3) krawędzi drogi startowej;

(4) progu drogi startowej; oraz

(5) oznakowania strefy przyziemienia i punktu celowania.

(b) Jeśli jest wymagane, oznakowanie linii środkowej oraz krawędzi drogi startowej, może być zastąpione oznakowaniem tymczasowym o zmniejszonej szerokości, od 0,9 m do 0,6 m.

(c) Oznakowanie strefy przyziemienia i punktu celowania, po wymianie nawierzchni drogi startowej, powinno być pomalowane tak szybko, jak to jest możliwe.

(d) Oznakowanie progu drogi startowej powinno być pomalowane tak szybko, jak to możliwe, przy użyciu tymczasowych materiałów zanim zostanie wykonane na stałe.

### AMC1 ADR.OPS.B.075 Zabezpieczenie lotniska

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien posiadać procedury w celu monitorowania zmian w środowisku przeszkód, oznakowaniu i oświetleniu oraz związanych działalnością człowieka lub użytkowaniem gruntów na lotnisku i obszarów wokół lotniska, określone w koordynacji z właściwym organem. Zakres, granice, zadania i obowiązki w zakresie monitorowania powinny być określone w koordynacji z właściwymi instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego oraz z właściwym organem i innymi odpowiednimi organami.

(b) Granice otoczenia lotniska, które powinny być monitorowane przez operatora lotniska są określane w koordynacji z właściwym organem i powinny obejmować obszary, które mogą być monitorowane wzrokowo w trakcie inspekcji pola manewrowego.

(c) Operator lotniska powinien posiadać procedury łagodzenia ryzyka związanego ze zmianami na lotnisku i w jego otoczeniu, zidentyfikowanych za pomocą procedur monitorowania. Zakres, granice, zadania i obowiązki dotyczące łagodzenie ryzyka związanego z przeszkodami lub zagrożeniami spoza ogrodzenia lotniska, powinny być określone w koordynacji z właściwymi instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego oraz z właściwym organem i innymi odpowiednimi władzami.

(d) Ryzyko powodowane przez działalność człowieka i użytkowanie gruntów, które powinno być oceniane i łagodzone, powinno obejmować:

(1) przeszkody i możliwość wywoływania turbulencji;

(2) stosowanie niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł;

(3) oślepianie spowodowane dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami;

(4) źródła niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania; oraz

(5) nie-lotnicze światła naziemne w pobliżu lotniska, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych i które powinny być zgaszone, zasłonięte, lub w inny sposób zmodyfikowane, aby wyeliminować źródło zagrożenia.

#### GM1 ADR.OPS.B.075(a)(1) Zabezpieczenie lotniska

INNE POWIERZCHNIE

Inne powierzchnie związane z lotniskiem, są powierzchniami, które muszą być ustanowione, gdy prowadzone są operacje zgodnie z podręcznikiem ICAO PANS-OPS Doc 8168 *„Procedury służb żeglugi powietrznej - Operacje statków powietrznych”* Tom II, przyjętym w prawie krajowym. Pojęcie „powierzchni” w tym rozumieniu nie jest używane w sposób jednolity w różnych źródłach informacji, w których mogą być stosowane również pojęcia „obszar” lub „strefa”.

#### GM2 ADR.OPS.B.075(a)(1) Zabezpieczenie lotniska

INNE OBSZARY, KTÓRE MAJĄ BYĆ MONITOROWANE I CHRONIONE

Łączność lotnicza, systemy nawigacji i dozorowania powinny być ustanowione i chronione zgodnie z wymaganiami Załącznika 10 ICAO.

### AMC1 ADR.OPS.B.080 Oznakowanie i oświetlenie pojazdów i innych obiektów ruchomych [[33]](#footnote-33)

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien zapewnić, że wszystkie pojazdy poruszające się w polu manewrowym są oznakowane kolorami lub wyposażone we flagi.

(b) W przypadku obiektów ruchomych oznaczanych kolorem, powinny być stosowane kolory rzucające się w oczy;

(c) W przypadku używania flag do oznakowania obiektów ruchomych, powinny być one umieszczone dookoła, na górze lub wokół najwyższej krawędzi obiektu. Flagi nie powinny zwiększać zagrożenia stwarzanego przez obiekt, który oznakowują.

(d) Jeśli flagi są używane do oznaczania obiektów ruchomych, nie powinny być mniejsze niż 0,9 m na każdym z boków oraz powinny mieć wzór szachownicy, przy czym bok każdego kwadratu nie może być mniejszy niż 0,3 m. Kolory wzoru powinny kontrastować każdorazowo z tłem, na którym będą widoczne. Powinny być używane zestawy kolorów: pomarańczowy – biały lub alternatywnie czerwony i biały, z wyjątkiem sytuacji, gdy takie kolory łączą się z tłem.

(e) Światła przeszkodowe niskiej intensywności, typu C, powinny być montowane na pojazdach i innych obiektach ruchomych z własnym napędem, z wyłączeniem statków powietrznych;

(f) Światła przeszkodowe niskiej intensywności, typu D, powinny być montowane na pojazdach prowadzących „*follow-me*”.

#### GM1 ADR.OPS.B.080 Oznakowanie i oświetlenie pojazdów i innych obiektów ruchomych

STOSOWANE KOLORY

Najlepiej, aby do oznaczania pojazdów ratowniczych używany był kolor czerwony lub żółtawo-zielony, a do oznaczania pojazdów innych służb lotniskowych kolor żółty.

### AMC1 ADR.OPS.B.090 Użytkowanie lotniska przez statki powietrzne o wyższej literze kodu

ELEMENTY PODLEGAJĄCE OCENIE

Przy ocenie możliwości eksploatacji statków powietrznych, których litera kodu jest wyższa niż litera kodu referencyjnego lotniska, operator lotniska powinien, oprócz innych kwestii, dokonać oceny wpływu charakterystyk statku powietrznego na lotnisko, jego urządzenia, wyposażenie oraz jego działanie i na odwrót *(vice versa).*

Charakterystyki statków powietrznych podlegających ocenie obejmują, lecz nie ograniczają się do:

(a) długości kadłuba;

(b) szerokości kadłuba;

(c) wysokości kadłuba;

(d) wysokości ogona;

(e) rozpiętości skrzydeł;

(f) pionowego prześwitu końcówki skrzydła;

(g) widoku z kokpitu;

(h) odległości od położenia oczu pilota do nosa podwozia przedniego i do podwozia głównego;

(i) rozpiętości zewnętrznych kół podwozia głównego;

(j) rozstawu osi podwozia;

(k) systemu sterowania podwozia głównego;

(l) geometrii podwozia;

(m) danych silnika;

(n) osiągów lotu; oraz

(o) rozwoju technologii.

#### GM1 ADR.OPS.B.090 Użytkowanie lotniska przez statki powietrzne o wyższej literze kodu

ELEMENTY PODLEGAJĄCE OCENIE

Dalsze wytyczne na ten temat zawarte są w okólnikach ICAO, tj. w „ICAO Circular 305-AN/177” oraz w „ICAO Circular 301-AN/174”.

W każdym razie, elementy, które muszą być brane pod uwagę przy ocenie bezpieczeństwa, są bez uszczerbku dla innych ocen, które mogą zostać przeprowadzone, zgodne z innymi obowiązującymi wymogami zawartymi w Części ADR.OPS.

Takie oceny powinny obejmować, ale nie są ograniczone do:

(a) masy statku powietrznego, ciśnienia w oponach i wartości ACN - w odniesieniu do operacji z nadmiernym obciążeniem; oraz

(b) maksymalnej pojemność przewożonych pasażerów i paliwa - w odniesieniu do zapewnianego poziomu ochrony RFFS i planu działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku.

## PODCZĘŚĆ C – OBSŁUGA TECHNICZNA LOTNISKA

### AMC1 ADR.OPS.C.005 Przepisy ogólne[[34]](#footnote-34)

PROGRAM OBSŁUGI TECHNICZNEJ

Operator lotniska powinien zapewnić, że program obsługi technicznej jest ustanowiony i wdrożony, w tym w stosownych przypadkach obsługi zapobiegawczej, w celu utrzymania obiektów lotniskowych w stanie, który nie ma negatywnego wpływu na bezpieczeństwo operacji lotniczych. Zakres programu obsługi technicznej powinien zawierać, ale nie ograniczać się do następujących elementów:

(a) pomoce wzrokowe i inne systemy świetlne wymagane dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych;

(b) źródło zasilania oraz inne systemy elektryczne;

(c) nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi i systemy odwodnienia;

(d) ogrodzenie i inne urządzenia kontroli dostępu;

(e) urządzenia i pojazdy, w tym urządzenia i pojazdy wykorzystywane przez służby ratowniczo-gaśnicze, które są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych; oraz

(f) budynki, które są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych.

#### GM1 ADR.OPS.C.005 Przepisy ogólne

CZYNNIK LUDZKI

Podczas opracowywania i realizacji programu obsługi technicznej należy przestrzegać zasad czynnika ludzkiego.

### AMC1 ADR.OPS.C.010 Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz systemy odwodnienia [[35]](#footnote-35)

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien utrzymać nawierzchnię sztuczną drogi startowej w takim stanie, aby zapewnić dobre charakterystyki tarcia i niskie opory toczenia. Błoto, kurz, piasek, olej, osady z gumy i inne zanieczyszczenia powinny być usunięte całkowicie i tak szybko, jak to możliwe, aby zminimalizować ich nagromadzanie.

(b) Drogi kołowania i płyty postojowe powinny być wolne od zanieczyszczeń, w zakresie niezbędnym do umożliwienia kołowania statkom powietrznym do i z drogi startowej w użyciu.

(c) Systemy odwodnienia i systemy zbierania wody burzowej powinny być okresowo sprawdzane i, w razie potrzeby, czyszczone lub utrzymywane w celu zapewnienia sprawnego odprowadzania wody odpływowej.

(d) Operator lotniska, dla celów eksploatacji, powinien mierzyć charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej przy użyciu urządzenia do pomiaru ciągłego tarcia wyposażonego w układ samo zraszający. Częstotliwość tych pomiarów powinna być wystarczająca do ustalenia tendencji charakterystyk tarcia powierzchni drogi startowej.

(e) Operator lotniska powinien podjąć działania naprawcze, aby zapobiec obniżeniu charakterystyk tarcia dla całej drogi startowej lub jej części poniżej minimalnego poziomu tarcia określonego przez Państwo.

(f) W przypadku, gdy tarcie na znacznej części drogi startowej znajduje się poniżej minimalnej wartości poziomu tarcia, operator lotniska powinien zgłosić taką informację, aby opublikować ją w NOTAM, określając, która część drogi startowej jest poniżej minimalnego poziomu tarcia i jej lokalizację na drodze startowej oraz podejmuje natychmiastowe działania naprawcze.

(g) Powierzchnia drogi startowej o nawierzchni sztucznej powinna być oceniana po wybudowaniu lub po wymianie nawierzchni w celu określenia, że właściwości tarcia powierzchni osiągają projektowe cele.

#### GM1 ADR.OPS.C.010(b)(3) Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz systemy odwodnienia

OKREŚLENIE CHARAKTERYSTYK TARCIA NA MOKRYCH NAWIERZCHNIACH SZTUCZNYCH

(a) Charakterystyki tarcia na drodze startowej o nawierzchni sztucznej powinny być:

(1) poddane ocenie w celu weryfikacji charakterystyki tarcia nawierzchni sztucznej na nowej lub wyremontowanej drodze startowej; oraz

(2) poddawane okresowej ocenie w celu określenia śliskości drogi startowej o nawierzchni sztucznej;

(b) Stan nawierzchni drogi startowej o nawierzchni sztucznej jest zwykle oceniany w suchych warunkach przy użyciu urządzenia pomiarowego do pomiaru ciągłego z zastosowaniem zespołu samo-zraszającego. Ocena charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej jest wykonywana na czystej nawierzchni w przypadku nowo wybudowanej drogi startowej lub po jej remoncie.

(c) Pomiary charakterystyk tarcia istniejących dróg startowych są wykonywane okresowo w celu zapobiegania przypadkom obniżenia poziomu tarcia poniżej minimalnego poziomu określonego przez Państwo. Jeżeli tarcie na jakiejkolwiek części drogi startowej okaże się niższe od tej wartości, wówczas informacja ta jest publikowana w NOTAM, określając, która część drogi startowej jest poniżej minimalnego poziomu tarcia oraz jej lokalizację na drodze startowej. Działania naprawcze muszą być rozpoczęte niezwłocznie. Pomiary tarcia są przeprowadzane z częstotliwością umożliwiającą zidentyfikowanie dróg startowych, których nawierzchnia wymaga podjęcia specjalnych działań, zanim ich stan będzie poważny. Odstępy czasowe oraz średnia częstotliwość pomiarów uzależnione są od czynników takich jak typ statku powietrznego oraz częstotliwość użytkowania, warunki klimatyczne, rodzaj nawierzchni oraz wymagania w zakresie utrzymania nawierzchni.

(d) Pomiary tarcia istniejących, nowych lub wyremontowanych dróg startowych powinny być prowadzone przy użyciu urządzenia o pomiarze ciągłym z oponą gładko bieżnikowaną. Urządzenie to powinno być wyposażone w układ samo-zraszający, umożliwiający wykonanie pomiaru charakterystyk tarcia na głębokości wody wynoszącej 1 mm.

(e) Jeżeli zachodzi podejrzenie, że charakterystyki tarcia drogi startowej mogą być obniżone z powodu złego odwodnienia, spowodowanego przez zbyt małe spadki nachylenia lub miejscowe zagłębienia, wtedy powinien być wykonywany pomiar dodatkowy, tym razem w warunkach naturalnych reprezentatywnych dla lokalnych opadów deszczu. Pomiar ten różni się od poprzednich tym, że w tym przypadku głębokość kałuż podczas deszczu będzie zwykle większa na tych częściach, które są niewłaściwie odwodnione. Wynik pomiaru, będzie więc bardziej pomocny niż przy poprzednich testach, do identyfikacji obszarów charakteryzujących się niskimi wartościami tarcia, na których może dojść do poślizgu hydrodynamicznego. Jeżeli okoliczności nie pozwalają na wykonanie pomiarów w warunkach naturalnych odpowiadających opadom deszczu, wówczas warunki takie mogą być zasymulowane.

(f) Podczas wykonywania pomiarów tarcia przy użyciu urządzenia pomiarowego do pomiaru ciągłego z zastosowaniem zespołu samo-zraszającego, należy zwrócić uwagę, że w przeciwieństwie do warunków ubitego śniegu i lodu, w których występują bardzo niewielkie zmiany współczynnika tarcia w zależności od prędkości, na mokrej drodze startowej występuje zwykle znaczny spadek współczynnika tarcia przy wzroście prędkości. Jednakże w miarę wzrostu prędkości spadek współczynnika tarcia ma tendencję malejącą. Wśród czynników wpływających na współczynnik tarcia opon na powierzchni drogi startowej, jednym z najważniejszych jest tekstura nawierzchni. Jeżeli droga startowa posiada dobrą makroteksturę umożliwiającą odprowadzenie wody spod opony, wówczas tarcie w mniejszym stopniu będzie zależeć od prędkości. I odwrotnie, zła makrotekstura spowoduje zwiększony spadek wartości tarcia w miarę wzrostu prędkości.

(g) Wartości projektowe dla nowych powierzchni drogi startowej i planowania obsługi technicznej oraz dla minimalnych poziomów tarcia nawierzchni drogi startowej w użyciu, powinny być zgodne z poniższą tabelą:

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Urządzenie pomiarowe | Opona testowa | | Prędkość pomiarowa  (km/h) | Głębokość pomiarowa wody  (mm) | Wartości projektowe dla nowej nawierzchni | Poziom planowania obsługi technicznej | Minimalny poziom tarcia |
| Typ | Ciśnienie  (kPa) |
| Przyczepa:  „Mu-meter Trailer” | A  A | 70  70 | 65  95 | 1.0  1.0 | 0.72  0.66 | 0.52  0.38 | 0.42  0.26 |
| Przyczepa:  „Skiddometer railer” | B  B | 210  210 | 65  95 | 1.0  1.0 | 0.82  0.74 | 0.60  0.47 | 0.50  0.34 |
| Pojazd:  „Surface Friction Tester Vehicle” | B  B | 210  210 | 65  95 | 1.0  1.0 | 0.82  0.74 | 0.60  0.47 | 0.50  0.34 |
| Pojazd:  „Runway Friction Tester Vehicle” | B  B | 210  210 | 65  95 | 1.0  1.0 | 0.82  0.74 | 0.60  0.54 | 0.50  0.41 |
| Pojazd:  „TATRA Friction Tester Vehicle” | B  B | 210  210 | 65  95 | 1.0  1.0 | 0.76  0.67 | 0.57  0.52 | 0.48  0.42 |
| Przyczepa:  „Grip Tester Trailer” | B  B | 140  140 | 65  95 | 1.0  1.0 | 0.74  0.64 | 0.53  0.36 | 0.43  0.24 |

Tabela 1

(h) Do pomiaru tarcia mogą zostać użyte inne urządzenia, pod warunkiem, że zostały skorelowane, z co najmniej jednym urządzeniem pomiarowym wymienionym w powyższej tabeli.

#### GM2 ADR.OPS.C.010(b)(1) Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz systemy odwodnienia

OPERACJE Z NADMIERNYM OBCIĄŻENIEM

(a) Przeciążenie nawierzchni może być rezultatem albo przyjęcia zbyt dużych obciążeń albo zwiększonej częstotliwości przyjmowania obciążeń, albo obu tych czynników równocześnie. Obciążenia większe niż zdefiniowane (tzn. projektowane lub oszacowane) skracają żywotność nawierzchni, natomiast obciążenia mniejsze żywotność zwiększają. Z wyjątkiem znacznych nadmiernych obciążeń, nawierzchnie, pod względem strukturalnym, nie podlegają obciążeniom granicznym, powyżej których nastąpi ich gwałtowne zniszczenie. Podczas całego, projektowanego okresu eksploatacji nawierzchnie mogą przenieść określone obciążenia przy zakładanej liczbie powtórzeń. W związku z tym, przeciążenia chwilowe i niezbyt duże, o ile są konieczne, powodują jedynie pewne zmniejszenie planowanego okresu eksploatacji nawierzchni i stosunkowo nieznaczne przyspieszenie pogorszenia stanu nawierzchni. W sytuacjach, w których wielkość przeciążeń i/lub częstotliwość ich występowania nie uzasadniają konieczności wykonania szczegółowych analiz, proponuje się przyjąć następujące kryteria dopuszczalnych przeciążeń:

(1) w przypadku nawierzchni podatnych, sporadyczne operacje statków powietrznych, których ACN nie przekracza 10% zgłoszonego PCN, nie powinny wpłynąć ujemnie na nawierzchnię sztuczną;

(2) w przypadku nawierzchni sztywnych lub złożonych, w których warstwa nawierzchni sztywnej stanowi główny element konstrukcji, sporadyczne operacje statków powietrznych, których ACN nie przekracza 5% zgłoszonego PCN, nie powinny wpłynąć ujemnie na nawierzchnię sztuczną;

(3) jeżeli konstrukcja nawierzchni nie jest znana, należy stosować ograniczenie 5%; oraz

(4) roczna liczba operacji z przeciążeniem nie powinna przekraczać około 5% całkowitej ilości operacji wykonywanych na danej nawierzchni w ciągu roku.

(b) Operacje z przeciążeniem nie powinny być dozwolone na nawierzchniach sztucznych wykazujących oznaki osłabienia lub uszkodzenia. Ponadto, należy unikać przeciążenia podczas okresów odwilży następujących po penetracji mrozu, lub gdy nośność nawierzchni, albo jej podłoża może być osłabiona obecnością wody. Tam, gdzie prowadzone są operacje z przeciążeniem, operator lotniska powinien okresowo weryfikować kryteria dopuszczalnych operacji z przeciążeniem, ponieważ nadmierna powtarzalność przeciążeń może doprowadzić do poważnego skrócenia okresu eksploatacji nawierzchni sztucznej lub konieczności przeprowadzenia głównego remontu nawierzchni.

#### GM3 ADR.OPS.C.010(b)(2) Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz systemy odwodnienia [[36]](#footnote-36)

RÓWNOŚĆ DROGI STARTOWEJ

(a) Operacje statków powietrznych oraz nierównomierne osiadanie podbudowy może prowadzić do zwiększenia nierówności powierzchni. Niewielkie odchylenia od powyższych tolerancji nie będą stanowić poważnych utrudnień dla statków powietrznych. Ogólnie rzecz biorąc, pojedyncze nierówności rzędu 2.5 cm do 3 cm w odległości ponad 45 m są akceptowane, jak pokazano na rysunku 1. Mimo, że maksymalne akceptowalne odchylenia zmieniają się w zależności od typu i prędkości statku powietrznego, to granice akceptowanych nierówności powierzchni mogą być oszacowane w umiarkowanym zakresie. W poniższej tabeli przedstawiono akceptowalne, dopuszczalne i nadmierne granice nierówności powierzchni.

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Nierówność powierzchni** | **Długość nierówności** (m) | | | | | | | | |
| **3** | **6** | **9** | **12** | **15** | **20** | **30** | **45** | **60** |
| Akceptowalna wysokość nierówność powierzchni (cm) | 2.9 | 3.8 | 4.5 | 5 | 5.4 | 5.9 | 6.5 | 8,5 | 10 |
| Dopuszczalna wysokość nierówności powierzchni (cm) | 3,9 | 5.5 | 6.8 | 7.8 | 8.6 | 9.6 | 11 | 13.6 | 16 |
| Nadmierna wysokość nierówności powierzchni (cm) | 5.8 | 7.6 | 9.1 | 10 | 10.8 | 11.9 | 13.9 | 17 | 20 |

Tabela 1

(1) Jeśli nierówności powierzchni przekraczają wysokości określone przez krzywą – granicę akceptowanych nierówności, ale są mniejsze od wysokości zdefiniowanych przez granicę dopuszczalnych nierówności na określonej minimalnej akceptowanej długości, wskazanej w danym obszarze dopuszczalnym, to wówczas należy zaplanować czynności naprawcze. Droga startowa może nadal być użytkowana. Obszar ten jest początkiem możliwego dyskomfortu dla pasażera i pilota.

(2)\_ Jeśli nierówności powierzchni przekraczają wysokość zdefiniowaną przez krzywą – granicę dopuszczalnych nierówności, ale są mniejsze od wysokości zdefiniowanych przez krzywą – granicę nadmiernych nierówności na określonej minimalnej akceptowanej długości, wskazanej na rysunku 1 przez nadmierny obszar, konieczne jest podjęcie działań naprawczych w celu przywrócenia warunków do obszaru akceptowanego. Droga startowa może być nadal użytkowana, ale powinna zostać naprawiona w rozsądnym terminie. Obszar ten może powodować ryzyko uszkodzenia konstrukcji statku powietrznego z powodu pojedynczego zdarzenia lub awarii zmęczeniowej w dłuższym okresie czasu.

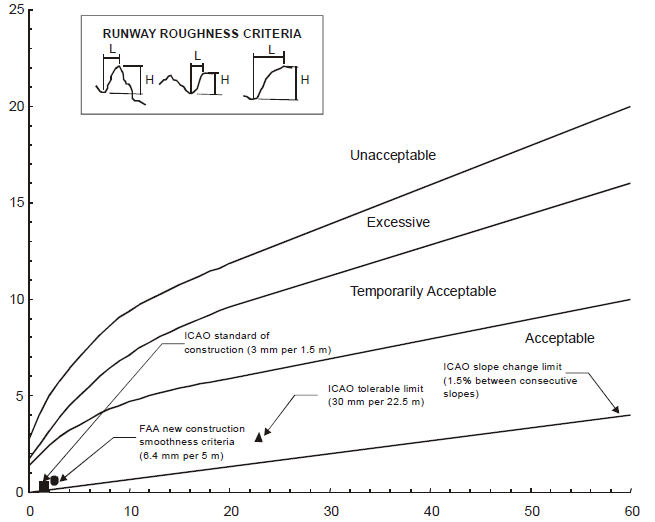
(3) Jeśli nierówności powierzchni przekraczają wysokość wyznaczoną przez krzywą – granicę nadmiernych nierówności na określonej minimalnej dopuszczalnej długości, wskazanej na rysunku 1 przez niedopuszczalny obszar, wówczas część drogi startowej, w której stwierdzono nierówności, kwalifikuje się do zamknięcia. W celu przywrócenia warunków do obszaru akceptowanego wymagane jest dokonanie naprawy, o czym należy w odpowiedni sposób powiadomić operatorów statków powietrznych. Obszar ten stwarza najwyższe ryzyko powstania awarii strukturalnej i należy niezwłocznie podjąć działania naprawcze.

(b) Termin „nierówność powierzchni” jest definiowany tutaj, jako pojedyncze odchylenia wysokości powierzchni, które nie leżą wzdłuż jednolitego nachylenia danego odcinka drogi startowej. Dla celów niniejszego problemu, „odcinek drogi startowej” jest tutaj definiowany, jako segment drogi startowej, na którym na całej długości przeważa nachylenie w górę, w dół, lub powierzchnia płaska. Długość tego odcinka wynosi zazwyczaj od 30 do 60 m, i może być większa, zależnie od profilu podłużnego i stanu nawierzchni.

(c) Maksymalny dopuszczalny wybój typu schodkowego, taki jak ten, który może występować pomiędzy sąsiadującymi płytami, jest po prostu wysokością wyboju odpowiadającą zerowej wartości wyboju w górnym końcu tolerowanego obszaru kryteriów nierówności, jak pokazano na rysunku 1.

(d) Deformacja drogi startowej może z czasem prowadzić do możliwości tworzenia się kałuż. Płytkie kałuże o głębokości około 3 mm, szczególnie jeśli są zlokalizowane w miejscach, gdzie mogą występować duże prędkości lądujących samolotów, mogą wywołać poślizg hydrodynamiczny, który dalej może utrzymać się na mokrej nawierzchni już na znacznie cieńszej warstwie wody. Przedmiotem dalszych badań powinno być określenie długości oraz głębokości kałuż powodujących poślizg hydrodynamiczny. Należy oczywiście zapobiegać tworzeniu się kałuż, jeżeli zachodzi obawa, że mogą one zamarznąć.

(e) Makrotekstura i mikrotekstura są brane pod uwagę w celu uzyskania wymaganych charakterystyk tarcia nawierzchni. Zwykle wymaga to jakiejś formy specjalnej obróbki tej nawierzchni.



**KRYTERIA NIERÓWNOŚCI DROGI STARTOWEJ**

Wysokość nierówności H, cm

**OBSZAR DOPUSZCZALNY**

**OBSZAR**

**NIEDOPUSZCZALNY**

Granica nadmiernych  
nierówności

Granica dopuszczalnych  
nierówności

Granica akceptowanych  
nierówności

Granica zmiany nachylenia ICAO

(1.5 % pomiędzy kolejnymi nachyleniami)

Granica akceptowana przez   
ICAO (30 mm na 22.5 m)

Nowe kryteria budowlane   
FAA (6.4 mm na 5 m)

Normy budowlane ICAO (3 mm na 1.5 m)

**OBSZAR AKCEPTOWANY**

**OBSZAR**

**NADMIERNY**

Długość nierówności L, w metrach

Rysunek 1

### AMC1 ADR.OPS.C.015 Pomoce wzrokowe i systemy elektryczne

INFORMACJE OGÓLNE

(a) Operator lotniska powinien ustanowić system profilaktycznej i naprawczej obsługi technicznej i utrzymania zapewniający, że światło uważa się za niesprawne, jeżeli średnia intensywność jego głównej wiązki jest mniejsza niż 50% wartości określonej w mających zastosowanie specyfikacjach certyfikacyjnych. Dla jednostek świetlnych, których średnia intensywność głównej wiązki jest większa niż wartość przedstawiona w mających zastosowanie specyfikacjach certyfikacyjnych, wartość 50% należy odnieść do tej większej wartości.

(b) Operator lotniska powinien ustanowić system profilaktycznej obsługi technicznej i utrzymania pomocy wzrokowych w celu zapewnienia niezawodnej pracy systemów świetlnych oraz systemu oznakowania.

— Koniec —

*Wersja tłumaczenia z dnia 10 sierpnia 2017 r.*

*Uwagi do tłumaczenia można zgłaszać na adres:* [*rkita@ulc.gov.pl*](mailto:rkita@ulc.gov.pl)

1. *Oryginalny tekst AMC&GM w języku angielskim oraz decyzje Dyrektora Wykonawczego EASA wprowadzające ww. zmiany wraz z uzasadnieniem tych zmian (Explanatory note) są publikowane na stronie internetowej Agencji.* [*https://www.easa.europa.eu/regulations*](https://www.easa.europa.eu/regulations) [↑](#footnote-ref-1)
2. *Rescue and firefighting services* [↑](#footnote-ref-2)
3. *runway incursion* [↑](#footnote-ref-3)
4. *runway excursion* [↑](#footnote-ref-4)
5. Usunąć w przypadku państw spoza UE. [↑](#footnote-ref-5)
6. Usunąć w przypadku państw spoza UE. [↑](#footnote-ref-6)
7. Usunąć w przypadku państw spoza UE. [↑](#footnote-ref-7)
8. Usunąć w przypadku państw spoza UE. [↑](#footnote-ref-8)
9. Niewłaściwe usunąć. Jeśli zarządzający obsługuje więcej niż jedno lotnisko, to należy wyliczyć wszystkie lotniska. [↑](#footnote-ref-9)
10. Usunąć w przypadku państw spoza UE. [↑](#footnote-ref-10)
11. Niewłaściwe usunąć. [↑](#footnote-ref-11)
12. Rozporządzenie Komisji UE 139/2014. [↑](#footnote-ref-12)
13. *Hazard and Operability* [↑](#footnote-ref-13)
14. *Failure Modes and Effects Analysis* [↑](#footnote-ref-14)
15. *Structured What-If Technique* [↑](#footnote-ref-15)
16. chief executive officer [↑](#footnote-ref-16)
17. chief operating officer [↑](#footnote-ref-17)
18. *Foreign Object Debris* [↑](#footnote-ref-18)
19. „Chroniona powierzchnia przeznaczona do startów i lądowań statków powietrznych” powinna być interpretowana, jako fizyczna powierzchnia drogi startowej, od linii centralnej do punktu zatrzymywania odpowiedniego do rodzaju drogi startowej. W przypadku, gdy operacje są prowadzone w czasie operacji w warunkach ograniczonej widzialności, powinien to być punkt zatrzymania zgodny z obowiązującymi procedurami. ”Powierzchnia chroniona” zawiera, w każdym przypadku, ścieżkę schodzenia ILS i obszary krytyczne lokalizera oraz wrażliwe obszary ILS podczas procedur ograniczonej widzialności. [↑](#footnote-ref-19)
20. Zmiana nr 2 wprowadzona Decyzją EASA nr 2017/017/R. [↑](#footnote-ref-20)
21. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-21)
22. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-22)
23. *Rescue and firefighting services* [↑](#footnote-ref-23)
24. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-24)
25. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-25)
26. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-26)
27. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-27)
28. *Rescue and firefighting services* [↑](#footnote-ref-28)
29. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-29)
30. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-30)
31. Zmiana nr 2 wprowadzona Decyzją EASA nr 2017/017/R. [↑](#footnote-ref-31)
32. Zmiana nr 2 wprowadzona Decyzją EASA nr 2017/017/R. [↑](#footnote-ref-32)
33. Zmiana nr 2 wprowadzona Decyzją EASA nr 2017/017/R. [↑](#footnote-ref-33)
34. Zmiana nr 1 wprowadzona Decyzją EASA nr 2016/009/R [↑](#footnote-ref-34)
35. Zmiana nr 2 wprowadzona Decyzją EASA nr 2017/017/R. [↑](#footnote-ref-35)
36. Zmiana nr 2 wprowadzona Decyzją EASA nr 2017/017/R. [↑](#footnote-ref-36)