**CZĘŚĆ 1**

**ADR.OR.B.005 – ADR.OR.B.050**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wymóg | Treść wymagania | TAK/NIE |
| **ADR.OR.B.005 Obowiązki lotnisk i operatorów lotnisk w zakresie certyfikacji** | Przed rozpoczęciem użytkowania lotniska lub w przypadku cofnięcia zwolnienia wydanego zgodnie z art. 5, operator lotniska musi uzyskać stosowny(-e) certyfikat(-y) wydany(-e) przez właściwy organ. | n/d |
| **ADR.OR.B.015 Wniosek o wydanie certyfikatu** | 1. Wniosek o wydanie certyfikatu jest składany w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ. | n/d |
| AMC1 ADR.OR.B.015(a) Wniosek o wydanie certyfikatu | Wniosek powinien być złożony na piśmie i podpisany przez wnioskodawcę, przy użyciu standardowego formularza określonego przez właściwy organ. | n/d |
|  | 1. Wnioskodawca przedstawia właściwemu organowi:    1. swoją nazwę oficjalną i handlową, adres oraz adres do korespondencji;    2. informacje i dane dotyczące:       1. lokalizacji lotniska;       2. rodzaju operacji prowadzonych na lotnisku; oraz       3. projektu i obiektów lotniska zgodnie ze stosownymi specyfikacjami certyfikacyjnymi ustanowionymi przez Agencję;    3. wszelkie proponowane odstępstwa od ustalonych stosownych specyfikacji certyfikacyjnych ustanowionych przez Agencję;    4. dokumentację pokazującą sposób spełnienia przez niego stosownych wymagań ustanowionych w rozporządzeniu (WE) nr 216/2008 i jego przepisach wykonawczych. Dokumentacja ta obejmuje procedurę zawartą w instrukcji operacyjnej lotniska, opisującą sposób zarządzania zmianami niewymagającymi uprzedniego zatwierdzenia i ich zgłaszania właściwemu organowi; późniejsze zmiany tej procedury wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ;    5. dowody na adekwatność środków posiadanych przez operatora lotniska zgodnie ze stosownymi wymaganiami;    6. udokumentowane dowody pokazujące relacje miedzy wnioskodawcą i właścicielem lotniska i/lub właścicielem gruntu;    7. imię i nazwisko oraz odpowiednie informacje o kierowniku odpowiedzialnym i pozostałych osobach, których wyznaczenie jest wymagane na mocy ADR.OR.D.015; oraz    8. kopię instrukcji operacyjnej lotniska wymaganą na mocy ADR.OR.E.005. | n/d |
| 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. | n/d |
| (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). | n/d |
| (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 nieodpowiedni | n/d |
| (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[[1]](#footnote-1) oraz innymi mającymi zastosowanie wymogami, które są związane z projektowaniem lotniska i jego funkcjonowaniem. | n/d |
| 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. | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
| 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. | n/d |
| 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. | n/d |
| AMC1 ADR.OR.B.015(b)(9) Wniosek o wydanie certyfikat | 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. | n/d |
|  | 1. Jeżeli właściwy organ wyrazi zgodę, informacje określone w pkt 7 i 8 mogą zostać przedstawione na późniejszym etapie ustalonym przez właściwy organ, przy czym następuje to przed wydaniem certyfikatu. | n/d |
| **ADR.OR.B.025 Wykazanie zgodności** | 1. Operator lotniska:    1. wykonuje i dokumentuje wszystkie niezbędne działania, inspekcje, testy, oceny bezpieczeństwa bądź ćwiczenia, a także wykazuje przed właściwym organem:       1. zgodność ze zgłoszoną podstawą certyfikacji, specyfikacjami certyfikacyjnymi mającymi zastosowanie do zmiany, wszelkimi wytycznymi bezpieczeństwa (stosownie do przypadku) oraz stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych;       2. że lotnisko oraz powierzchnia ograniczająca przeszkody i powierzchnia zabezpieczenia przeszkodowego, a także inne obszary powiązane z lotniskiem, nie posiadają cech lub właściwości, które stwarzałyby zagrożenie dla operacji; oraz       3. że posiadane przez nie procedury lotu zostały zatwierdzone. | n/d |
| 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. | n/d |
| 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). | n/d |
|  | 1. przedstawia właściwemu organowi sposoby, za pomocą których wykazano zgodność z przepisami; oraz 2. zgłasza właściwemu organowi zgodność z przepisem lit. a) pkt 1. | n/d |
| 1. Odpowiednie informacje projektowe, w tym rysunki oraz sprawozdania z inspekcji, testów i inne odpowiednie sprawozdania, są przechowywane przez operatora lotniska do dyspozycji właściwego organu zgodnie z przepisami ADR.OR.D.035 i przedstawiane właściwemu organowi na jego żądanie. | n/d |
| **ADR.OR.B.030 Warunki certyfikatu i uprawnienia posiadacza certyfikatu** | Operator lotniska przestrzega zakresu i uprawnień określonych w warunkach certyfikatu dołączonych do certyfikatu. | n/d |
| **ADR.OR.B.035 Ciągła ważność certyfikatu** | 1. Certyfikat zachowuje ważność pod warunkiem że:    1. operator lotniska zachowuje zgodność z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, a lotnisko zachowuje zgodność z podstawą certyfikacji, z uwzględnieniem przepisów dotyczących podejmowania działań wobec wykrytych nieprawidłowości, jak określono w ADR.OR.C.020;    2. właściwy organ ma przyznany dostęp do organizacji operatora lotniska zgodnie z ADR.OR.C.015 w celu stwierdzenia ciągłej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych; oraz    3. certyfikat nie został zwrócony ani cofnięty. | n/d |
| 1. Z chwilą cofnięcia lub zwrócenia certyfikat zostaje niezwłocznie przekazany do właściwego organu. | n/d |
| **ADR.OR.B.037 Ciągła ważność deklaracji złożonej przez instytucję zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową** | Deklaracja złożona przez instytucję zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową zgodnie z ADR.OR.B.060 zachowuje ważność, pod warunkiem że:   1. instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową oraz związane z tą służbą obiekty zachowują zgodność z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, z uwzględnieniem przepisów dotyczących podejmowania działań wobec wykrytych nieprawidłowości, jak określono w ADR.OR.C.020; | n/d |
| 1. właściwy organ ma przyznany dostęp do organizacji instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową zgodnie z ADR.OR.C.015 w celu stwierdzenia ciągłej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych; oraz | n/d |
| 1. deklaracja nie została wycofana przez instytucję zapewniającą takie służby ani wyrejestrowana przez właściwy organ. | n/d |
| **ADR.OR.B.040 Zmiany** | 1. Każda zmiana:    1. mająca wpływ na warunki certyfikatu, podstawę certyfikacji oraz wyposażenie lotniska o kluczowym znaczeniu dla bezpieczeństwa; lub    2. mająca znaczący wpływ na elementy systemu zarządzania wykorzystywanego przez operatora lotniska, wymaganego na mocy ADR.OR.D.005 lit. b);   wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. | n/d |
| 1. W odniesieniu do innych zmian wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi operator lotniska składa wniosek i uzyskuje od właściwego organu odpowiednie zatwierdzenie. | n/d |
| 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; | n/d |
| (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)); | n/d |
| (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 | n/d |
| (d) ocena bezpieczeństwa wymagana zgodnie z ADR.OR.B.040(f). | n/d |
|  | 1. Wniosek o dokonanie zmiany zgodnie z lit. a) lub lit. b) składa się przed wprowadzeniem takiej zmiany, aby umożliwić właściwemu organowi stwierdzenie ciągłej zgodności z rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi oraz wprowadzenie ewentualnych zmian do certyfikatu i do dołączonych do niego odpowiednich warunków certyfikatu.   Zmianę można wprowadzić tylko po otrzymaniu od właściwego organu formalnego zatwierdzenia zgodnie z ADR.AR.C.040.  W trakcie wprowadzania zmian operator lotniska działa na warunkach zatwierdzonych przez właściwy organ. | n/d |
| 1. Wszelkie zmiany niewymagające uprzedniego zatwierdzenia są zarządzane i zgłaszane do właściwego organu w sposób określony w procedurze zatwierdzonej przez właściwy organ zgodnie z ADR.AR.C.035 lit. h). | n/d |
| 1. Operator lotniska przedstawia właściwemu organowi odpowiednią dokumentację zgodnie z lit. f) oraz ADR.OR.E.005. | n/d |
| 1. W ramach stosowanego przez siebie systemu zarządzania, określonego w ADR.OR.D.005, operator lotniska proponujący zmianę dotyczącą lotniska, bądź jego użytkowania, organizacji lub systemu zarządzania, musi:    1. określić współzależności między wszystkimi zaangażowanymi stronami, a także zaplanować i przeprowadzić ocenę bezpieczeństwa w koordynacji z tymi organizacjami;    2. w sposób systematyczny dostosowywać założenia i środki łagodzące w stosunku do wszystkich zaangażowanych stron;    3. zapewnić wyczerpującą ocenę zmiany, w tym wszelkich niezbędnych interakcji; oraz    4. zapewnić, by ocena bezpieczeństwa została poparta kompletnymi i aktualnymi argumentami, dowodami i kryteriami bezpieczeństwa, a także, by zmiana, zawsze kiedy to możliwe, służyła podniesieniu poziomu bezpieczeństwa. | n/d |
| **ADR.OR.B.050 Ciągła zgodność ze specyfikacjami certyfikacyjnymi wydanymi przez Agencję** | Po wprowadzeniu zmian do specyfikacji certyfikacyjnych ustanowionych przez Agencję operator lotniska:   1. przeprowadza przegląd w celu ustalenia wszelkich specyfikacji certyfikacyjnych mających zastosowanie do danego lotniska; oraz | n/d |
| 1. b) w odpowiednich przypadkach, inicjuje proces zmian zgodnie z ADR.OR.B.040 i wprowadza niezbędne zmiany na lotnisku. | n/d |
| **ADR.OR.B.060 Deklaracja składana przez instytucję zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową** | 1. Instytucje zapewniające służbę zarządzania płytą postojową, które otrzymały pozwolenie na deklarowanie swoich zdolności i środków w zakresie realizacji obowiązków związanych z zapewnianiem takich służb, po zawarciu umowy z operatorem lotniska o świadczenie tego rodzaju służb na lotnisku, muszą:    1. przedstawić właściwemu organowi, na formularzu przygotowanym przez ten organ, wszelkie odpowiednie informacje i zadeklarować zgodność z wszelkimi stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych;    2. przedstawić właściwemu organowi wykaz wykorzystywanych przez siebie alternatywnych sposobów spełnienia wymagań, zgodnie z ADR.OR.A.015 lit. b);    3. zachować zgodność ze stosownymi wymaganiami i informacjami przekazanymi w deklaracji;    4. powiadomić właściwy organ o wszelkich zmianach w złożonej deklaracji lub wykorzystywanych przez siebie sposobach spełnienia wymagań poprzez złożenie poprawionej deklaracji; oraz    5. świadczyć swoje usługi zgodnie z instrukcją operacyjną lotniska i przestrzegać wszystkich zawartych w niej odpowiednich przepisów. | n/d |
| 1. Przed zaprzestaniem świadczenia tego rodzaju usług instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową powiadamia właściwy organ i operatora lotniska. | n/d |
| **ADR.OR.B.065 Zakończenie użytkowania lotniska** | Operator zamierzający zakończyć użytkowanie lotniska:   1. niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ; | n/d |
| 1. informuje o tym odpowiednią instytucję zapewniającą służby informacji lotniczej; | n/d |
| 1. z dniem zakończenia użytkowania zwraca certyfikat właściwemu organowi; oraz | n/d |
| 1. zapewnia, by podjęto odpowiednie działania uniemożliwiające niezamierzone użycie lotniska przez statki powietrzne, chyba że właściwy organ dopuścił to lotnisko do użytkowania w innych celach. | n/d |
| 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. | n/d |

**CZĘŚĆ 2**

**ADR.OR.C.005 – ADR.OR.C.045**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wymóg | Treść wymagania | TAK/NIE |
| **ADR.OR.C.005 Obowiązki operatora lotniska** | 1. Operator lotniska odpowiada za bezpieczne użytkowanie i obsługę techniczną lotniska zgodnie z:    1. rozporządzeniem (WE) nr 216/2008 i jego przepisami wykonawczymi;    2. warunkami swojego certyfikatu;    3. treścią instrukcji operacyjnej lotniska; oraz    4. wszelkimi innymi instrukcjami dotyczącymi wyposażenia lotniska znajdującego się na lotnisku, stosownie do przypadku. | n/d |
| 1. Operator lotniska zapewnia – bezpośrednio lub w drodze koordynacji poprzez niezbędne mechanizmy współpracy z odpowiedzialnymi podmiotami – świadczenie następujących usług:    1. zapewnianie służb żeglugi powietrznej odpowiednich do natężenia ruchu i warunków operacyjnych lotniska; oraz    2. opracowanie i utrzymanie procedur lotu, zgodnie ze stosownymi wymaganiami. | n/d |
| 1. Operator lotniska, w koordynacji z właściwym organem, zapewnia, aby w instrukcji operacyjnej lotniska znajdowały się odpowiednie informacje dotyczące bezpieczeństwa statków powietrznych, które zostaną opublikowane w zależności od potrzeb. Obejmują one:    1. zwolnienia z przestrzegania stosownych wymagań lub odstępstwa od nich;    2. przepisy, dla których właściwy organ zaakceptował równoważny poziom bezpieczeństwa w ramach podstawy certyfikacji; oraz    3. warunki i ograniczenia specjalne dotyczące użytkowania lotniska. | n/d |
| 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. | n/d |
|  | 1. W przypadku wystąpienia na lotnisku stanu zagrażającego bezpieczeństwu operator lotniska podejmuje niezwłocznie wszelkie niezbędne działania w celu zapewnienia, by części lotniska stanowiące zagrożenie dla bezpieczeństwa nie były wykorzystywane przez statki powietrzne. | n/d |
| **ADR.OR.C.015 Dostęp** | W celu ustalenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych operator lotniska lub instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową udostępnia wszelkim osobom upoważnionym przez właściwy organ:   1. procedury bądź pozostałe materiały mające związek z jego/jej działalnością podlegającą certyfikatowi lub deklaracji, niezależnie od tego, czy jest to działalność zlecona, czy nie; oraz | n/d |
| 1. możliwość przeprowadzenia wszelkich działań, inspekcji, testów, ocen lub ćwiczeń, które właściwy organ uzna za niezbędne, lub wzięcie  w nich udziału. | n/d |
| **ADR.OR.C.020 Nieprawidłowości i działania naprawcze** | Po otrzymaniu powiadomienia o stwierdzeniu nieprawidłowości operator lotniska lub instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową:   1. ustala przyczynę źródłową braku zgodności; | n/d |
| 1. określa plan działań naprawczych; oraz | n/d |
| 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. | n/d |
|  | 1. wykazuje właściwemu organowi w zadowalający sposób, że wdrożył(-a) działania naprawcze w terminie uzgodnionym z tym organem zgodnie z ADR.AR.C.055 lit. d). | n/d |
| **ADR.OR.C.025 Natychmiastowa reakcja na zagrożenie bezpieczeństwa – zgodność z wytycznymi bezpieczeństwa** | Operator lotniska lub instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową wdraża wszelkie środki bezpieczeństwa, w tym wytyczne bezpieczeństwa, nakazane przez właściwy organ zgodnie z ADR.AR.A.030 lit. c) oraz ADR.AR.A.040. | n/d |
| **ADR.OR.C.030 Zgłaszanie zdarzeń** | 1. Operator lotniska i instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową zgłaszają właściwemu organowi, a także wszelkim innym organizacjom wymaganym przez państwo,   w którym położone jest lotnisko, wszelkie wypadki, poważne incydenty oraz zdarzenia określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 ( 1 ) oraz w dyrektywie 2003/42/WE. | n/d |
| 1. Nie naruszając przepisu lit. a), operator zgłasza właściwemu organowi i organizacjom odpowiedzialnym za projektowanie wyposażenia lotniska wszelkie awarie, usterki techniczne, przekroczenia ograniczeń technicznych, zdarzenia lub inne niezwykłe okoliczności, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu, a które nie skutkowały wypadkiem ani poważnym incydentem. | n/d |
| 1. Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 996/2010, dyrektywy 2003/42/WE, rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 ( 1 ) i rozporządzenia Komisji (WE) nr 1330/2007  ( 2 ), sprawozdania, o których mowa w lit. a) i lit. b), są składane w formie i w sposób ustalone przez właściwy organ  i zawierają wszelkie informacje dotyczące stanu rzeczy znane operatorowi lotniska lub instytucji zapewniającej służbę zarządzania płytą postojową. | n/d |
| 1. Sprawozdania są składane w najkrótszym możliwym terminie, ale w każdym razie w ciągu 72 godzin od chwili ustalenia przez operatora lotniska lub instytucję zapewniającą służbę zarządzania płytą postojową stanu, do którego sprawozdanie się odnosi, chyba że uniemożliwiają to nadzwyczajne okoliczności. | n/d |
| 1. W odpowiednich przypadkach operator lotniska lub instytucja zapewniająca służbę zarządzania płytą postojową niezwłocznie po określeniu działań, jakie zamierza podjąć w celu zapobieżenia występowaniu podobnych zdarzeń w przyszłości, przedstawia sprawozdanie uzupełniające zawierające szczegóły tych działań. Sprawozdanie to przedstawia się w formie i w sposób ustalone przez właściwy organ. | n/d |
| 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; | n/d |
| (b) opis mechanizmu zgłaszania zdarzeń, w tym formularze zgłoszeń, środki i terminy; | n/d |
| (c) personel odpowiedzialny za zgłaszanie zdarzeń, oraz | n/d |
| (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. | n/d |
| **ADR.OR.C.040 Zapobieganie pożarom** | Operator lotniska ustanawia procedury w celu zapobieżenia:   1. paleniu w obrębie pola ruchu naziemnego, innych stref operacyjnych lotniska, bądź stref lotniska, w których składowane jest paliwo lub inne materiały łatwopalne; | n/d |
| 1. używaniu otwartego płomienia lub podejmowaniu jakichkolwiek działań, które mogłyby wywołać zagrożenie pożarowe w obrębie:    1. stref lotniska, w których składowane jest paliwo lub inne materiały łatwopalne;    2. pola ruchu naziemnego bądź pozostałych stref operacyjnych lotniska, chyba że za zgodą operatora lotniska. | n/d |
| 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. | n/d |
| **ADR.OR.C.045 Spożywanie alkoholu, stosowanie substancji psychoaktywnych i leków** | 1. Operator lotniska ustanawia procedury dotyczące poziomu spożywania alkoholu, stosowania substancji psychoaktywnych i leków przez:    1. personel zaangażowany w użytkowanie, obsługę ratowniczą i gaśniczą oraz obsługę techniczną lotniska;    2. osoby poruszające się bez eskorty w polu ruchu naziemnego lub innych strefach operacyjnych lotniska. | n/d |
| 1. Procedury te obejmują wymagania, zgodnie z którymi osoby te:    1. nie mogą spożywać alkoholu w godzinach pracy; oraz    2. nie mogą wykonywać żadnych obowiązków w stanie pod wpływem:       1. alkoholu bądź wszelkich substancji psychoaktywnych; lub       2. wszelkich leków mogących wpłynąć na ich sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa. | n/d |

**PODCZĘŚĆ D — ZARZĄDZANIE (ADR.OR.D)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wymóg | Treść wymagania | TAK/NIE |
| **ADR.OR.D.005 System zarządzania** | 1. Operator lotniska wdraża i utrzymuje system zarządzania zintegrowany z systemem zarządzania bezpieczeństwem. | n/d |
| 1. System zarządzania obejmuje:   1) wyraźnie zdefiniowany zakres obowiązków i odpowiedzialności w ramach struktury operatora lotniska, w tym bezpośredniej odpowiedzialności kadry kierowniczej wyższego szczebla za kwestie bezpieczeństwa; | n/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. | n/d |
| (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)). | n/d |
|  | 2) opis ogólnej filozofii i zasad przyjętych przez operatora lotniska w odniesieniu do bezpieczeństwa, określanych jako „polityka bezpieczeństwa”, podpisany przez kierownika odpowiedzialnego; | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | 3) formalny proces zapewniający identyfikację zagrożeń operacyjnych; | n/d |
| 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. | n/d |
| (b) Wszystkie systemy zgłaszania zdarzeń, łącznie z poufnym systemem zgłaszania zdarzeń, powinny zawierać procesy związane z otrzymywaniem informacji zwrotnej. | n/d |
|  | 4) formalny proces zapewniający analizę, ocenę i łagodzenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa użytkowania lotniska; | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | 5) działania pozwalające na weryfikację skuteczności działania organizacji operatora lotniska w dziedzinie bezpieczeństwa poprzez odniesienie do wskaźników skuteczności działania w dziedzinie bezpieczeństwa oraz parametrów docelowych w zakresie bezpieczeństwa ustanowionych dla systemu zarządzania bezpieczeństwem, a także na walidację skuteczności kontroli ryzyka w dziedzinie bezpieczeństwa; | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | 6) formalny proces pozwalający na:  (i) identyfikację zmian w organizacji operatora lotniska, systemie zarządzania, lotnisku lub jego użytkowaniu, które mogą mieć wpływ na ustanowione procesy, procedury i służby;  (ii) opisanie mechanizmów współpracy zapewniających skuteczność działania w dziedzinie bezpieczeństwa przed wprowadzeniem zmian; oraz  (iii) eliminowanie i modyfikację mechanizmów kontroli ryzyka, które nie są już potrzebne lub skuteczne  z powodu zmian w środowisku operacyjnym; | n/d |
| 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. | n/d |
|  | 7) formalny proces umożliwiające przegląd systemu zarządzania, o którym mowa w lit. a), identyfikację przyczyn niezadowalającego działania systemu zarządzania bezpieczeństwem, ustalenie implikacji takiego niezadowalającego działania dla użytkowania lotniska, a także eliminację lub łagodzenie tych przyczyn; | n/d |
| 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; | n/d |
| (b) proaktywną ocenę możliwości poszczególnych osób, w celu weryfikacji wypełnienia przez te osoby obowiązków  z zakresu bezpieczeństwa; oraz | n/d |
| (c) dokonywanie reaktywnych ocen w celu sprawdzenia skuteczności systemu kontroli i ograniczania ryzyka związanego z bezpieczeństwem. | n/d |
|  | 8) program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa zapewniający personelowi zaangażowanemu  w użytkowanie, obsługę ratowniczą i gaśniczą, a także obsługę techniczną lotniska i zarządzanie nim, odpowiednie przeszkolenie i kompetencje do wypełniania obowiązków związanych z systemem zarządzania bezpieczeństwem; | n/d |
| 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. | n/d |
| (b) Zakres oraz poziom szczegółowości szkolenia w zakresie bezpieczeństwa powinny być proporcjonalne i odpowiednie do zakresu odpowiedzialności i udziału osoby w systemie zarządzania bezpieczeństwem. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | 9) formalne środki służące do komunikacji w zakresie bezpieczeństwa, dzięki którym personel ma pełną świadomość funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, pozwalające na przekazywanie krytycznych informacji w zakresie bezpieczeństwa oraz wyjaśniające przyczyny podejmowania poszczególnych działań z zakresu bezpieczeństwa oraz wprowadzania i zmiany procedur bezpieczeństwa; | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | 10) koordynację działania systemu zarządzania bezpieczeństwem z planem działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska, a także koordynację planu działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska z planami działania w sytuacji zagrożenia organizacji, z którymi operator musi współdziałać podczas zapewniania służb lotniskowych; oraz | n/d |
| 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. | n/d |
|  | 11) formalny proces monitorowania spełnienia przez daną organizację odpowiednich wymagań. | n/d |
| 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. | n/d |
|  | (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. | n/d |
|  | (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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
| 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). | n/d |
| (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. | n/d |
|  | c) Operator lotniska dokumentuje wszystkie kluczowe procesy systemu zarządzania. | n/d |
| 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; | n/d |
| (b) zakres działalności operatora lotniska; | n/d |
| (c) tytuły i nazwiska osób, o których mowa w ADR.OR.D.015  i AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11); | n/d |
| (d) schemat organizacyjny przedstawiający podział odpowiedzialności pomiędzy osobami wyznaczonymi; | n/d |
| (e) ogólny opis i lokalizację obiektów; | n/d |
| (f) procedury określające sposób w jaki operator lotniska zapewnia zgodność z obowiązującymi wymaganiami; | n/d |
| (g) procedurę wprowadzania zmiany do dokumentacji systemu zarządzania operatora; oraz | n/d |
| (h) rezultaty systemu zarządzania bezpieczeństwem. | n/d |
| 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. | n/d |
|  | (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. |  |
|  | d) System zarządzania musi być proporcjonalny do wielkości organizacji i jej działalności, z uwzględnieniem zagrożeń  i ryzyka charakterystycznych dla tej działalności. | n/d |
| e) Jeżeli operator lotniska posiada również certyfikat umożliwiający zapewnianie służb żeglugi powietrznej, operator ten zapewnia, by system zarządzania obejmował wszystkie działania objęte zakresem posiadanych przez niego certyfikatów. | n/d |
| **ADR.OR.D.007 Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi** | a) W ramach wykorzystywanego przez siebie systemu zarządzania operator lotniska wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością obejmujący:  1) działania prowadzone przez niego w zakresie danych lotniczych; oraz  2) działania prowadzone przez niego w ramach udzielania informacji lotniczych. | n/d |
| 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. | n/d |
| (b) Certyfikat EN ISO 9001 wydany przez organizację posiadającą odpowiednią akredytację, jest uważany za akceptowalny sposób potwierdzania spełnienia wymagań. | n/d |
|  | b) Operator lotniska określa procedury służące realizacji celów  w zakresie zarządzania bezpieczeństwem i ochroną w odniesieniu do:  1) działań w zakresie danych lotniczych; oraz  2) działań w ramach udzielania informacji lotniczych. | n/d |
| 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. | n/d |
| (b) W odniesieniu do norm ISO, właściwe świadectwa wydane przez organizację posiadającą odpowiednią akredytację, są uważane za akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań. | n/d |
| **ADR.OR.D.010 Zlecone czynności** | a) Zlecone czynności obejmują wszystkie czynności objęte zakresem działania operatora lotniska zgodnie z warunkami certyfikatu wykonywane przez inne organizacje, które albo same są certyfikowane do wykonywania tego typu czynności albo – w przypadku braku odpowiedniej certyfikacji – działają na mocy zatwierdzenia od operatora lotniska. Operator lotniska zapewnia, by w przypadku zlecenia lub zakupienia jakiejkolwiek części swojej działalności, zlecone bądź zakupione usługi lub wyposażenie lub system spełniały stosowne wymagania. | n/d |
| b) W przypadku gdy operator lotniska zleca prowadzenie części swojej działalności organizacji, która sama nie jest do tego certyfikowana zgodnie z przepisami niniejszej części, organizacja otrzymująca zlecenie działa na mocy zatwierdzenia udzielonego przez operatora lotniska i pod jego nadzorem. Operator lotniska zapewnia, aby właściwy organ miał dostęp do organizacji otrzymującej zlecenie w celu stwierdzenia zachowania ciągłej zgodności ze stosownymi wymaganiami. | n/d |
| AMC1 ADR.OR.D.010 Zlecone czynności | OBOWIĄZKI ZWIĄZANE ZE ZLECANIEM CZYNNOŚCI  (a) Operator lotniska może zlecić wykonanie pewnych czynności organizacjom zewnętrznym. | n/d |
|  | (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. |  |
| **ADR.OR.D.015 Wymagania dotyczące personelu** | a) Operator lotniska wyznacza kierownika odpowiedzialnego, upoważnionego do zagwarantowania sfinansowania  i przeprowadzenia wszystkich działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami. Do obowiązków kierownika odpowiedzialnego należy ustanowienie i utrzymanie skutecznie funkcjonującego systemu zarządzania. | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | b) Operator lotniska wyznacza osoby odpowiedzialne za zarządzanie i nadzór nad następującymi obszarami:   1. służby operacyjne lotniska; oraz 2. obsługa techniczna lotniska. | n/d |
| 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. | n/d |
| (b) Kompetencje osób wyznaczonych  Kierownik ds. operacyjnych i kierownik ds. obsługi technicznej powinien 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. | n/d |
|  | c) Operator lotniska wyznacza osobę lub zespół osób odpowiadających za stworzenie, obsługę i bieżące kierowanie systemem zarządzania bezpieczeństwem.  Takie osoby działają niezależnie od innych kierowników  w organizacji, mają bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego i kadry zarządzającej właściwej w sprawach bezpieczeństwa oraz odpowiadają przed kierownikiem odpowiedzialnym. | n/d |
| 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)). | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | d) Operator lotniska musi dysponować wystarczającą ilością wykwalifikowanego personelu na potrzeby wykonywania zaplanowanych zadań i czynności zgodnie ze stosownymi wymaganiami. | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | e) Operator lotniska wyznacza wystarczającą liczbę pracowników nadzorujących personel w zakresie wypełniania określonych zadań i obowiązków, biorąc przy tym pod uwagę swoją strukturę organizacyjną i liczbę zatrudnianych pracowników. | n/d |
| 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. | n/d |
|  | f) Operator lotniska zapewnia, aby personel biorący udział  w użytkowaniu i utrzymaniu lotniska oraz w zarządzaniu nim był odpowiednio przeszkolony zgodnie z programem szkolenia. | n/d |
| **ADR.OR.D.017Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności** | a) Operator lotniska ustanawia i realizuje program szkoleniowy dla personelu niezaangażowanego w użytkowanie i utrzymanie lotniska oraz w zarządzanie nim. | n/d |
| b) Operator lotniska zapewnia, aby osoby poruszające się bez eskorty w polu ruchu naziemnego lub innych strefach operacyjnych lotniska zostały odpowiednio przeszkolone. | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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.). | n/d |
| (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. | n/d |
| (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; | n/d |
| (f) Treść szkolenia i treści nauczania powinny być zgodne  z wymaganiami określonymi w Części ADR.OPS. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
| 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. | n/d |
| (b) Elementy szkolenia, które wymagają indywidualnego praktycznego uczestnictwa mogą być połączone ze sprawdzianami praktycznymi. | n/d |
| 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 | n/d |
| (b) Sprawdziany umiejętności powinny sprawdzić, czy pracownicy są świadomi przepisów i procedur odnoszących się do ich zadań i obowiązków | n/d |
|  | c) Operator lotniska zapewnia, aby osoby, o których mowa w lit. a) i b) powyżej, wykazały swoje zdolności w zakresie wykonywania powierzonych im zadań poprzez sprawdziany umiejętności w odpowiednich odstępach czasu, aby zapewnić zachowanie kompetencji. | n/d |
| d) Operator lotniska zapewnia, by:  1) do realizacji programu szkolenia wyznaczeni zostali odpowiednio wykwalifikowani i doświadczeni instruktorzy i konsultanci; oraz  2) do prowadzenia szkoleń wykorzystywane były odpowiednie obiekty i środki. | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
|  | e) Operator lotniska:  1) prowadzi odpowiednie rejestry kwalifikacji, szkoleń  i sprawdzianów umiejętności w celu wykazania zgodności z niniejszym wymaganiem;  2) na żądanie udostępnia dany rejestr zainteresowanym pracownikom; oraz  3) w przypadku zatrudnienia danej osoby przez innego pracodawcę, udostępnia rejestr dotyczący tej osoby nowemu pracodawcy, na jego żądanie. | n/d |
| 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; | n/d |
| (b) Ostatnie zmiany powinny znaleźć odzwierciedlenie  w dokumentacji personelu. | n/d |
| **ADR.OR.D.020 Wymagania dotyczące zaplecza** | a) Operator lotniska zapewnia swojemu personelowi oraz personelowi zatrudnionemu przez podmioty, którym zlecił zapewnienie służb operacyjnych i obsługi technicznej na lotnisku, dostęp do adekwatnego i odpowiedniego zaplecza. | n/d |
| b) Operator lotniska wyznacza, zgodnie z Instrukcjami Technicznymi, odpowiednie strefy lotniska przeznaczone do przechowywania materiałów niebezpiecznych transportowanych przez lotnisko. | n/d |
| 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. | n/d |
| **ADR.OR.D.025 Koordynacja działań z innymi organizacjami** | Operator lotniska:  a) zapewnia, by system zarządzania lotniskiem uwzględniał koordynację i współdziałanie z procedurami bezpieczeństwa innych organizacji działających lub świadczących usługi na terenie lotniska; oraz | n/d |
| b) zapewnia, by takie organizacje posiadały procedury bezpieczeństwa zgodne ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych oraz z wymaganiami określonymi w instrukcji operacyjnej lotniska. | n/d |
| **ADR.OR.D.027 Programy bezpieczeństwa** | Operator lotniska:  a) ustanawia, prowadzi i realizuje programy promujące bezpieczeństwo oraz wymianę informacji dotyczących bezpieczeństwa; oraz | n/d |
| b) zachęca organizacje działające lub świadczące usługi na terenie lotniska do udziału w tych programach. | n/d |
| 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[[2]](#footnote-2);  (2) koordynować i wspierać wymianę informacji i wspólne dochodzenia w sprawie zdarzeń, poważnych incydentów i wypadków. | n/d |
| (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. | n/d |
| 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. | n/d |
| **ADR.OR.D.030 System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem** | a) Aby promować bezpieczeństwo na lotnisku oraz jego bezpieczne użytkowanie, operator lotniska ustanawia i wdraża system zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem na potrzeby wszystkich pracowników i organizacji działających lub świadczących usługi na terenie lotniska. | n/d |
| b) Operator lotniska, zgodnie z ADR.OR.D.005 lit. b) pkt 3, musi:  1) wymagać od pracowników i organizacji, o których mowa  w lit. a), używania systemu zgłaszania spraw związanych  z bezpieczeństwem do celów obowiązkowego zgłaszania wszelkich wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń; oraz  2) zapewnić, by system zgłaszania spraw związanych  z bezpieczeństwem mógł być wykorzystywany do dobrowolnego zgłaszania wszelkich defektów, wad  i zagrożeń dla bezpieczeństwa mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo. | n/d |
| c) System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem musi chronić tożsamość osób zgłaszających, zachęcać do dobrowolnego przekazywania zgłoszeń i zapewniać możliwość przekazywania ich w sposób anonimowy. | n/d |
| d) Operator lotniska:  1) rejestruje wszystkie zgłoszenia;  2) analizuje i ocenia zgłoszenia, stosownie do przypadku,  w celu eliminowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa i określania trendów;  3) zapewnia, by wszystkie organizacje działające lub zapewniające służby na terenie lotniska, które mają wpływ na poziom bezpieczeństwa, uczestniczyły w analizie tych zgłoszeń oraz by wszelkie ustalone działania naprawcze i/lub zapobiegawcze były realizowane;  4) w stosownych przypadkach, przeprowadza dochodzenia na podstawie zgłoszeń; oraz  5) powstrzymuje się od przypisywania winy zgodnie  z zasadami „just culture”. | n/d |
| 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. | n/d |
|  | (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. | n/d |
| **ADR.OR.D.035 Prowadzenie rejestrów** | a) Operator lotniska ustanawia odpowiedni system prowadzenia rejestrów, obejmujący wszystkie jego działania podejmowane na podstawie rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych. | n/d |
| b) Format tych rejestrów jest określany w instrukcji operacyjnej lotniska. | n/d |
| c) Rejestry przechowuje się w sposób zapewniający ochronę przed uszkodzeniem, zmianą i kradzieżą. | n/d |
| d) Rejestry są przechowywane przez co najmniej 5 lat,  z wyjątkiem poniższych dokumentów, które przechowuje się następująco:  1) podstawa certyfikacji lotniska, wykorzystywane alternatywne sposoby spełnienia wymagań oraz aktualne certyfikaty lotniska lub operatora lotniska – przez okres ważności certyfikatu;  2) ustalenia dotyczące mechanizmów współpracy z innymi organizacjami – przez okres obowiązywania tych mechanizmów;  3) instrukcje dotyczące wyposażenia lotniska lub systemów wykorzystywanych na lotnisku – przez okres ich wykorzystywania na lotnisku;  4) sprawozdania z ocen bezpieczeństwa – przez cały okres stosowania systemu/procedury/działania;  5) rejestry szkoleń personelu, kwalifikacji i badań medycznych pracowników wraz z wynikami ich sprawdzianów umiejętności, stosownie do przypadku – przez co najmniej cztery lata od zakończenia zatrudnienia, lub do czasu przeprowadzenia przez właściwy organ audytu obszarów, za które ci pracownicy są odpowiedzialni; oraz  6) aktualna wersja rejestru zagrożeń. | n/d |
| e) Wszystkie rejestry muszą być zgodne ze stosownymi przepisami ochrony danych. | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (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. | n/d |
| 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. | n/d |
| (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. | n/d |
| (c) Stosowany system powinien również spełniać przepisy AMC1 ADR.OR.D.035. | n/d |

**PODCZĘŚĆ E – INSTRUKCJA OPERACYJNA I DOKUMENTACJA LOTNISKA (ADR.OR.E)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wymóg | Treść wymagania | TAK/NIE |
| **ADR.OR.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska** | 1. Operator lotniska ustanawia i utrzymuje instrukcję operacyjną lotniska. | n/d | |
| 1. Treść instrukcji operacyjnej lotniska musi odzwierciedlać podstawę certyfikacji oraz wymagania określone w niniejszej części i części ADR.OPS, stosownie do przypadku, i nie może być sprzeczna z warunkami certyfikatu. Instrukcja operacyjna lotniska zawiera wszelkie niezbędne informacje dotyczące bezpiecznego wykorzystania, użytkowania  i obsługi technicznej lotniska, jego wyposażenia oraz powierzchni ograniczających przeszkody i powierzchni zabezpieczenia przeszkodowego, a także innych obszarów powiązanych z lotniskiem, bądź odsyła do tych informacji. | n/d | |
| 1. Instrukcja operacyjna lotniska może zostać wydana  w oddzielnych częściach. | n/d | |
| 1. Operator lotniska zapewnia, by wszyscy pracownicy lotniska oraz pracownicy innych odpowiednich organizacji mieli łatwy dostęp do tych części instrukcji operacyjnej lotniska, które dotyczą ich zadań i obowiązków. | n/d | |
| 1. Operator lotniska:    1. przedstawia właściwemu organowi planowane zmiany  i aktualizacje instrukcji operacyjnej lotniska dotyczące pozycji wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z ADR.OR.B.040, przed ich wejściem w życie, a także zapewnia, by nie weszły one w życie przed uzyskaniem zatwierdzenia od właściwego organu; lub    2. przedstawia właściwemu organowi planowane zmiany  i aktualizacje instrukcji operacyjnej lotniska przed ich wejściem w życie, jeżeli ich wprowadzenie wymaga jedynie powiadomienia właściwego organu zgodnie  z ADR.OR.B.040 lit. d) oraz ADR.OR.B.015 lit. b). | n/d | |
| 1. Niezależnie od przepisów lit. e), w przypadku gdy interes bezpieczeństwa wymaga wprowadzenia zmian lub aktualizacji, można je opublikować i stosować niezwłocznie, pod warunkiem złożenia wniosków o wydanie odpowiednich zatwierdzeń. | n/d | |
| 1. Operator lotniska: 2. dokonuje przeglądu treści instrukcji operacyjnej lotniska oraz zapewnia, by była ona aktualizowana i zmieniana stosownie do potrzeb; 3. uwzględnia wszystkie zmiany i aktualizacje wymagane przez właściwy organ; oraz 4. informuje wszystkich pracowników lotniska i inne odpowiednie organizacje o zmianach dotyczących ich zadań i obowiązków. | n/d | |
| 1. Operator lotniska zapewnia, by wszelkie informacje pochodzące z innych zatwierdzonych dokumentów, a także ich zmiany, były odpowiednio odzwierciedlone w instrukcji operacyjnej lotniska. Wymaganie to nie uniemożliwia operatorowi lotniska stosowania w instrukcji operacyjnej lotniska bardziej ostrożnych danych i procedur. | n/d | |
| 1. Operator lotniska zapewnia, by: 2. instrukcja operacyjna lotniska została sporządzona w języku, który jest do przyjęcia dla właściwego organu; oraz 3. wszyscy pracownicy byli w stanie przeczytać i zrozumieć język, w jakim zostały sporządzone te części instrukcji operacyjnej lotniska i innych dokumentów operacyjnych, które dotyczą ich zadań i obowiązków. | n/d | |
| 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. | n/d | |
|  | 1. Operator lotniska zapewnia, by instrukcja operacyjna lotniska: 2. została podpisana przez kierownika odpowiedzialnego lotniska; 3. została wydrukowana lub sporządzona w wersji elektronicznej i była łatwa do aktualizowania; 4. posiadała system kontroli zmian, który jest stosowany i przedstawiany w widoczny sposób w treści instrukcji operacyjnej lotniska; oraz 5. uwzględniała zasady czynnika ludzkiego i była zorganizowana w sposób ułatwiający jej opracowanie, używanie i aktualizowanie. | n/d | |
| 1. Operator lotniska przechowuje na lotnisku co najmniej jeden kompletny i aktualny egzemplarz instrukcji operacyjnej lotniska i udostępnia go do wglądu właściwemu organowi. | n/d | |
| 1. Treść instrukcji operacyjnej lotniska zawiera następujące elementy: 2. informacje ogólne; 3. informacje o systemie zarządzania lotniska oraz wymaganiach dotyczących kwalifikacji i szkolenia; 4. szczegółowe dane dotyczące lotniska; 5. szczegółowe dane dotyczące lotniska podlegające obowiązkowi zgłaszania służbie informacji lotniczej; oraz 6. szczegółowe dane dotyczące procedur operacyjnych lotniska, jego wyposażenia i stosowanych środków bezpieczeństwa. | n/d | |
| AMC1 ADR.OPS.E.005 Instrukcja operacyjna lotniska | INFORMACJE OGÓLNE   * + 1. Instrukcje operacyjne lotnisk mogą różnić się w szczegółach w zależności od złożoności operacji oraz rodzaju lotniska. | n/d | |
| * + 1. 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. | n/d | |
| * + 1. 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. | n/d | |
| * + 1. 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. | n/d | |
| * + 1. 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. | n/d | |
| AMC3 ADR.OPS.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: | n/d | |
| 1. CZĘŚĆ A - INFORMACJE OGÓLNE | n/d | |
| * 1. Administrowanie i nadzór nad instrukcją operacyjną lotniska, w tym:  1. Wprowadzenie: | n/d | |
| 1. Oświadczenie podpisane przez kierownika odpowiedzialnego, że instrukcja operacyjna lotniska zawiera instrukcje i procedury operacyjne, które mają być stosowane przez odpowiedni personel; | n/d | |
| 1. Wykaz i krótki opis poszczególnych części, ich zawartości, zastosowania i użycia; | n/d | |
| 1. Wyjaśnienia, skróty i definicje pojęć potrzebnych do korzystania instrukcji; | n/d | |
| 1. System aktualizacji i wprowadzania zmian: | n/d | |
| * + 1. Szczegóły dotyczące osoby (osób) odpowiedzialnej za wydawanie oraz wprowadzanie zmian i aktualizacji; | n/d | |
| * + 1. Rejestr zmian i aktualizacji z datami ich wprowadzenia oraz datami obowiązywania; | n/d | |
| * + 1. Oświadczenie, że dokonywanie odręcznych zmian i aktualizacji jest niedozwolone, z wyjątkiem sytuacji wymagających natychmiastowej zmiany lub aktualizacji w interesie bezpieczeństwa; | n/d | |
| * + 1. Opis systemu oznaczania stron lub punktów oraz dat ich obowiązywania; | n/d | |
| * + 1. Wykaz obowiązujących stron lub punktów; | n/d | |
| * + 1. Sposób zaznaczania zmian (w tekście oraz,  w miarę możliwości, na mapach (planach)  i wykresach); | n/d | |
| * + 1. Aktualizacje tymczasowe; oraz | n/d | |
| 1. Informacje ogólne   Informacje ogólne, które zawierają: | n/d | |
| * 1. Cel i zakres instrukcji operacyjnej lotniska; | n/d | |
| * 1. Wymagania prawne dla certyfikatu lotniska oraz instrukcji operacyjnej lotniska określone w Części ADR.OR; | n/d | |
| * 1. Warunki korzystania z lotniska przez jego użytkowników; | n/d | |
| * 1. Obowiązki operatora lotniska; prawa właściwego organu i wytyczne dla personelu w sprawie ułatwiania audytów/inspekcji prowadzonych przez pracowników właściwego organu. | n/d | |
| CZĘŚĆ B - SYSTEM ZARZĄDZANIA LOTNISKA ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE KWALIFIKACJI I SZKOLENIA | n/d | |
| 2. Opis systemu zarządzania zawierający: | n/d | |
| * 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. | n/d | |
| * 1. Opis systemu zarządzania bezpieczeństwem zawierający:  1. Zakres systemu zarządzania bezpieczeństwem; | n/d | |
| 1. Politykę i cele bezpieczeństwa; | n/d | |
| 1. Obowiązki kluczowego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo; | n/d | |
| 1. Procedury nadzoru nad dokumentacją; | n/d | |
| 1. Proces zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa, w tym identyfikacja zagrożeń i schematy oceny ryzyka; | n/d | |
| 1. Monitorowanie wykonania i skuteczności działań na rzecz bezpieczeństwa oraz środki łagodzenia ryzyka; | n/d | |
| 1. Monitorowanie skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa; | n/d | |
| 1. Zgłaszanie spraw związanych z bezpieczeństwem (w tym zgłaszanie zagrożeń) i ich badanie; | n/d | |
| 1. Planowanie działań w sytuacji zagrożenia; | n/d | |
| 1. Zarządzanie zmianą (w tym zmianami organizacyjnymi dotyczącymi obowiązków  w zakresie bezpieczeństwa); | n/d | |
| 1. Promowanie bezpieczeństwa; oraz | n/d | |
| 1. Wyniki systemu zarządzania bezpieczeństwem. | n/d | |
| * 1. Opis monitorowania spełnienia wymagań i powiązanych z nim procedur. | n/d | |
| * 1. 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. | n/d | |
| * 1. Procedury zgłaszania do właściwego organu obejmujące sposób postępowania, powiadamianie  i zgłaszanie wypadków, poważnych incydentów  i zdarzeń. Sekcja ta powinna zawierać, co najmniej następujące elementy:      1. definicję wypadku, poważnego incydentu  i zdarzenia oraz odpowiedni zakres obowiązków wszystkich zaangażowanych osób;      2. 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;      3. procedury i uzgodnienia dotyczące zabezpieczenia dowodów, w tym nagrań, następujące po zgłoszeniu zdarzenia; | n/d | |
| * 1. Procedury dotyczące spożywania alkoholu, substancji psychoaktywnych i leków. | n/d | |
| * 1. Procedury:  1. przestrzegania wytycznych w zakresie bezpieczeństwa; | n/d | |
| 1. reagowania na problemy bezpieczeństwa; oraz | n/d | |
| 1. postępowania z wytycznymi w zakresie bezpieczeństwa wydanymi przez organy ds. badania zdarzeń lotniczych. | n/d | |
| 2.8. Opis metod i procedur rejestrowania operacji statków powietrznych, w tym operacji i typu statku powietrznego, dat oraz liczby pasażerów. | n/d | |
| 1. Wymagane kwalifikacje personelu lotniska (patrz GM1 ADR.OR.D.015(d)).   Ponadto procedury dotyczące: | n/d | |
| * 1. programu szkolenia, w tym:      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. | n/d | |
| * + 1. procedury:        1. szkolenia i oceny postępów szkolonych; | n/d | |
| * + - 1. które należy stosować w przypadku, gdy personel nie osiąga wymaganych standardów. | n/d | |
| * + 1. opis dokumentacji, która ma być przechowywana i okresy jej przechowywania. | n/d | |
| * 1. Program sprawdzania umiejętności, w tym obowiązki  i częstotliwość sprawdzania; | n/d | |
| 1. procedury, które należy stosować w przypadku, gdy personel nie osiąga wymaganych standardów. | n/d | |
| 1. opis dokumentacji, która ma być przechowywana i okresy jej przechowywania. | n/d | |
| C. CZĘŚĆ C - SZCZEGÓŁOWE DANE  DOTYCZĄCE LOTNISKA | n/d | |
| 1. Opis lotniska zawierający w szczególności następujące informacje: | n/d | |
| * 1. plan pokazujący odległość lotniska od najbliższego miasta lub innego zaludnionego obszaru; | n/d | |
| * 1. 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; | n/d | |
| * 1. plan przedstawiający lokalizację wszelkich obiektów   i urządzeń lotniska znajdujących się poza granicami lotniska; | n/d | |
| * 1. 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; | n/d | |
| * 1. opis wszelkich przypadków zwolnień lub odstępstw, równoważny poziom bezpieczeństwa, specjalne warunki i ograniczenia operacyjne; oraz | n/d | |
| * 1. opis rodzajów operacji, w zakresie prowadzenia których lotnisko jest zatwierdzone. | n/d | |
| D. CZĘŚĆ D ― SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA PODLEGAJĄCE OBOWIĄZKOWI ZGŁASZANIA SŁUŻBIE INFORMACJI LOTNICZEJ | n/d | |
| 5. Dostępna służba informacji lotniczej i procedury publikowanie informacji ogólnych, które obejmują: | n/d | |
| 5.1. nazwę lotniska; | n/d | |
| 5.2. położenie lotniska; | n/d | |
| 5.3. współrzędne geograficzne punktu odniesienia lotniska, określone według Światowego Systemu Geodezyjnego - 1984 (WGS-84); | n/d | |
| 5.4. wysokość lotniska i undulacja geoidy; | n/d | |
| 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; | n/d | |
| 5.6. temperatura odniesienia lotniska; | n/d | |
| 5.7. szczegóły radiolatarni lotniskowej; oraz | n/d | |
| 5.8. nazwę operatora lotniska i dane kontaktowe (w tym numery telefonów) operatora lotniska, na które można się kontaktować w każdej chwili. | n/d | |
| 6. Wymiary lotniska i informacje powiązane, w tym: | n/d | |
| 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; | n/d | |
| 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; | n/d | |
| 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; | n/d | |
| 6.4. lokalizacja i częstotliwości radiowa | n/d | |
| 6.5. położenie i oznaczenie standardowych tras kołowania; | n/d | |
| 6.6. współrzędne geograficzne każdego progu, odpowiednie punkty linii środkowej drogi kołowania, oraz stanowisk postojowych statków powietrznych; | n/d | |
| 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); | n/d | |
| 6.8. rodzaj i nośność nawierzchni sztucznej określonej przy użyciu metody liczba klasyfikacyjna statku powietrznego – liczba klasyfikacyjna nawierzchni (ACN-PCN); | n/d | |
| 6.9. miejsca przeznaczone do sprawdzania wysokościomierzy przed lotem i ich wysokość; | n/d | |
| 6.10. długości deklarowane; | n/d | |
| 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; | n/d | |
| 6.12. poziom ochrony ratowniczo-gaśniczej; rodzaje  i ilości środków gaśniczych będących normalnie dostępnych w dyspozycji lotniska; oraz | n/d | |
| 6.13. zwolnienia lub odstępstwa od obowiązujących wymagań, przypadki równoważnego poziomu bezpieczeństwa, warunki specjalne i ograniczenia. | n/d | |
| E. CZĘŚĆ E ― SZCZEGÓŁOWE DANE DOTYCZĄCE PROCEDUR OPERACYJNYCH LOTNISKA, JEGO WYPOSAŻENIA I STOSOWANYCH ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA. | n/d | |
| 7. Lotniskowy system powiadamiania obejmuje: | n/d | |
| 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; | n/d | |
| 7.2. procedury i częstotliwość przeglądów danych lotniczych, w tym obszarów, które należy badać. | n/d | |
| 8. Procedury dostępu do pola ruchu naziemnego lotniska,  w tym: | n/d | |
| 8.1. koordynacji z organami odpowiedzialnymi za ochronę; | n/d | |
| 8.2. zapobiegania nieuprawnionemu wejściu na pole ruchu naziemnego; | n/d | |
| 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: | n/d | |
| 9.1. ustalenia organizacyjne i środki komunikowania się z organem służb ruchu lotniczego w trakcie inspekcji; | n/d | |
| 9.2. lista kontrolna inspekcji, dziennik i prowadzenie rejestru; oraz | n/d | |
| 9.3. odstępy czasowe i terminy inspekcji, raportowanie wyników i działania następcze (pokontrolne). | n/d | |
| 10. Procedury inspekcji oraz bieżącej i awaryjnej obsługi technicznej pomocy wzrokowych i niewzrokowych,  w stosownych przypadkach, oraz systemy elektryczne lotniska, w tym: | n/d | |
| 10.1. lista kontrolna inspekcji, dziennik i prowadzenie rejestru; oraz | n/d | |
| 10.2. odstępy czasowe i terminy inspekcji, wyniki raportowania i działania następcze (pokontrolne). | n/d | |
| 11. Instrukcje eksploatacji, obsługi technicznej i napraw, informacje dotyczące serwisowania, procedury rozwiązywania problemów i inspekcji wyposażenia lotniska. | n/d | |
| 12. Procedury: | n/d | |
| 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; | n/d | |
| 12.2. dla operacji z nadmiernym obciążeniem. | n/d | |
| 13. Procedury prowadzenia prac na lotnisku, w tym: | n/d | |
| 13.1. koordynacji, planowania i prowadzenia prac budowlanych i prac związanych z obsługą techniczną; oraz | n/d | |
| 13.2. ustalenia organizacyjne i środki komunikowania się z organem służb ruchu lotniczego w czasie prowadzenia takich prac. | n/d | |
| 14. Procedury zarządzania płytą postojową, w tym: | n/d | |
| 14.1. przekazania statków powietrznych pomiędzy organem służb ruchu lotniczego a organem zarządzania płytą postojową; | n/d | |
| 14.2. przydziału stanowisk postojowych statków powietrznych; | n/d | |
| 14.3. uruchamiania silnika i wypychania statków powietrznych; oraz | n/d | |
| 14.4. koordynacji ruchu naziemnego (marshalling) i służby pojazdów prowadzących (follow-me). | n/d | |
| 15. Procedury zarządzania bezpieczeństwem na płycie postojowej, w tym: | n/d | |
| 15.1. ochrony przed podmuchami silników odrzutowych; | n/d | |
| 15.2. egzekwowania zasad bezpieczeństwa podczas operacji tankowania statków powietrznych; | n/d | |
| 15.3. zapobiegania FOD, w tym sprzątanie/zamiatanie płyty postojowej; oraz | n/d | |
| 15.4. monitorowania spełnienia wymagań procedur bezpieczeństwa przez personel na płycie postojowej. | n/d | |
| 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. | n/d | |
| 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. | n/d | |
| 18. Procedury: | n/d | |
| 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 | n/d | |
| 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). | n/d | |
| 19. Plan działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska,  w tym: | n/d | |
| 19.1. Postępowanie w sytuacjach zagrożenia na lotnisku lub w jego otoczeniu; | n/d | |
| 19.2. Sprawdzenia obiektów i wyposażenia lotniska, które mają być używane w sytuacjach zagrożenia, w tym częstotliwość ich prowadzenia; oraz | n/d | |
| 19.3. Ćwiczenia sprawdzające plany działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska, w tym częstotliwość ich prowadzenia. | n/d | |
| 20. Służba ratowniczo-gaśnicza, w tym opis obiektów, sprzętu, personelu i procedur w celu spełnienia wymagań przeciwpożarowych. | n/d | |
| 21. Plan usuwania unieruchomionych statków powietrznych, łącznie z odpowiednimi ustaleniami,  sprzętem i procedurami niezbędnymi do jego realizacji. | n/d | |
| 22. Procedury zapewniające bezpieczne obchodzenie  się i przechowywanie paliw i materiałów niebezpiecznych  na lotnisku, w tym: | n/d | |
| 22.1. Sprzęt, powierzchnie magazynowe, dostawy, wydawanie, obsługa i środki bezpieczeństwa; | n/d | |
| 22.2. Jakość i prawidłowe specyfikacje paliwa lotniczego; odstępy czasu pomiędzy audytami i inspekcjami, listy kontrolne, pobieranie próbek i prowadzenie rejestru. | n/d | |
| 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. | n/d | |
| 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. | n/d | |
| 25. Procedury dla operacji w niekorzystnych warunkach pogodowych. | n/d | |
| 26. Procedury dla operacji nocnych. | n/d | |
| 27. Procedury ochrony radaru i innych pomocy nawigacyjnych, nadzoru nad działalnością i obsługą naziemną w pobliżu tych instalacji. | n/d | |
| 28. Procedury dotyczące eksploatacji statków powietrznych  o wyższej literze kodu na lotnisku, w tym dróg kołowania. | n/d | |
| 29. Procedury i środki dotyczące zapobiegania pożarom na lotnisku. | n/d | |
| (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. | n/d | |
| **ADR.OR.E.010 Wymagania dotyczące dokumentacji** | 1. Operator lotniska zapewnia dostępność całej pozostałej wymaganej dokumentacji i odpowiednich zmian. | n/d | |
| 1. Operator lotniska musi posiadać zdolność do bezzwłocznego przekazywania instrukcji operacyjnych i innych informacji. | n/d | |

**ZAŁĄCZNIK NR IV**

**CZĘŚĆ „WYMAGANIA OPERACYJNE-LOTNISKA” (Część ADR.OPS)**

**PODCZĘŚĆ A – DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA (ADR.OPS.A)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wymóg | Treść wymagania | TAK/NIE |
| **ADR.OPS.A.005 Dane dotyczące lotniska** | Operator lotniska musi odpowiednio:   1. określać, dokumentować i zachowywać dane dotyczące lotniska i dostępnych na nim służb; | n/d | |
| 1. udostępniać dane dotyczące lotniska i dostępnych na nim służb użytkownikom, odpowiednim służbom ruchu lotniczego oraz służbom informacji lotniczej. | n/d | |
| AMC1 ADR.OPS.A.005 Dane dotyczące lotniska | * 1. 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. | n/d | |
| * 1. 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. | n/d | |
| * 1. 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. | n/d | |
| * 1. 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. | n/d | |
| * 1. 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. | n/d | |
| * 1. 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. | n/d | |
| **ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych** | Operator lotniska wdraża formalne mechanizmy współpracy z organizacjami, z którymi prowadzi wymianę danych i/lub informacji lotniczych.   1. Wszystkie dane dotyczące lotniska i dostępnych na nim służb przekazywane przez operatora lotniska muszą zapewniać odpowiednią jakość i integralność. | n/d | |
| 1. W przypadku publikacji danych dotyczących lotniska i dostępnych na nim służb operator lotniska:    1. monitoruje dane dotyczące lotniska i dostępnych na nim służb pochodzące od operatora lotniska i rozpowszechniane przez odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i służby informacji lotniczej;    2. powiadamia odpowiednie instytucje zapewniające służby informacji lotniczej o wszelkich zmianach niezbędnych do zapewnienia prawidłowości i kompletności pochodzących od operatora lotniska danych dotyczących lotniska i dostępnych na nim służb;    3. powiadamia odpowiednie instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i służby informacji lotniczej w przypadku, gdy opublikowane dane pochodzące od operatora lotniska są nieprawidłowe lub niewłaściwe. | n/d | |
| AMC1 ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych | WYMAGANIA OGÓLNE   * + 1. 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. | n/d | |
| 1. 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 | n/d | |
| 1. 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). | n/d | |
| 1. 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. | n/d | |
| 1. 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. | n/d | |
| 1. 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. | n/d | |
| 1. 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). | n/d | |
| 1. 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). | n/d | |
| 1. 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. | n/d | |
| AMC2 ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych | UZGODNIENIA FORMALNE  Zaangażowane organizacje   1. 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. | n/d | |
| 1. Zawartość formalnych uzgodnień    1. Takie formalne uzgodnienia powinny zawierać, co najmniej następujące treści:    2. zakres danych lotniczych lub informacji lotniczych, które mają być dostarczane;    3. wymagania dotyczące dokładności, rozdzielczości i integralności dla każdego elementu udostępnianych danych;    4. wymagane sposoby wykazania, że dostarczone dane są zgodne z określonymi wymaganiami;    5. charakter działań, jakie należy podjąć w przypadku wykrycia błędu lub niezgodności danych, w jakichkolwiek dostarczonych danych;    6. następujące minimalne kryteria powiadamiania o zmianie danych:       1. kryteria ustalania terminowości dostarczania danych w oparciu o znaczenie zmiany dla operacji lub bezpieczeństwa;       2. wcześniejsze powiadamianie o przewidywanych zmianach;       3. środki, które mają być przyjęte dla celów powiadamiania;    7. strona odpowiedzialna za dokumentowanie zmian danych;    8. środki do rozwiązywania wszelkich ewentualnych niejasności spowodowanych stosowaniem różnych formatów do wymiany danych lotniczych lub informacji lotniczej;    9. wszelkie ograniczenia w korzystaniu z danych;    10. wymagania dotyczące przedstawiania raportów jakości przez dostawców danych w celu ułatwienia weryfikacji jakości danych przez użytkowników danych;    11. wymagania dotyczące metadanych; oraz    12. wymagania dotyczące sytuacji awaryjnych związanych z ciągłością dostarczania danych. | n/d | |
| **ADR.OPS.A.015 Koordynacja działań między operatorami lotnisk i instytucjami zapewniającymi służby informacji lotniczej** | 1. W celu zapewnienia, by instytucje zapewniające służby informacji lotniczej otrzymywały informacje umożliwiające im dostarczanie aktualnych informacji przed lotem oraz zaspokajanie zapotrzebowania na informacje podczas lotu, operator lotniska wdraża mechanizmy przekazywania odpowiednim instytucjom zapewniającym służby informacji lotniczej, z jak najmniejszym opóźnieniem, następujących informacji:    1. informacje o warunkach panujących na lotnisku, usuwaniu unieruchomionych statków powietrznych, systemach ratowniczych i gaśniczych oraz systemie wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia;    2. informacje o statusie operacyjnym odpowiednich urządzeń, służb i pomocy nawigacyjnych na lotnisku;    3. wszelkie pozostałe informacje, które uznano za ważne z operacyjnego punktu widzenia. | n/d | |
| 1. Przed wprowadzeniem zmian do systemu nawigacji lotniczej operator lotniska należycie uwzględnia czas potrzebny odpowiednim służbom informacji lotniczej na przygotowanie, sporządzenie i wydanie odpowiednich materiałów do rozpowszechniania. | n/d | |
| AMC1 ADR.OPS.A.015 Koordynacja pomiędzy operatorem lotniska i instytucją zapewniającą służbę informacji lotniczej | ZGŁASZANIE DANYCH I INFORMACJI   * + 1. 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. | n/d | |
| 1. 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 | n/d | |
| 1. 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). | n/d | |

**PODCZĘŚĆ B — SŁUŻBY OPERACYJNE LOTNISKA, WYPOSAŻENIE I INSTALACJE**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ADR.OPS.B.001 Zapewnienie służb** | Służby, o których mowa w podczęści B niniejszego załącznika, są zapewniane na lotnisku pośrednio lub bezpośrednio przez operatora lotniska. | n/d |
| **ADR.OPS.B.005 Plan działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska** | Operator lotniska posiada i realizuje plan działania w sytuacji zagrożenia dla lotniska, który:   1. jest współmierny do operacji statków powietrznych i pozostałych działań prowadzonych na lotnisku; | n/d |
| 1. umożliwia koordynację działań prowadzonych przez odpowiednie organizacje w odpowiedzi na sytuacje awaryjne występujące na lotnisku lub w jego otoczeniu; oraz | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.005(b) Plan działania w sytuacjach zagrożenia na lotnisku | INFORMACJE OGÓLNE   * + 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 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:   * + 1. Rodzaje sytuacji zagrożenia, dla których się go sporządza; | n/d |
| 1. Organizacje zaangażowane w realizację planu oraz szczegóły uzgodnień dotyczące lotniskowych i lokalnych planów w sytuacjach zagrożenia oraz sposobów ich wspólnego ustalania; | n/d |
| 1. Zadania i obowiązki każdej organizacji oraz centrum operacyjne kierowania w sytuacjach zagrożenia oraz stanowiska dowodzenia dla każdego rodzaju sytuacji zagrożenia; | n/d |
| 1. Informacje dotyczące nazw i numerów telefonów do biur lub osób, z którymi należy się skontaktować w przypadku konkretnego zagrożenia; oraz | n/d |
| 1. Mapę lotniska i jego najbliższego otoczenia z siatką współrzędnych, obejmującą w przybliżeniu obszar  w odległości do 8 km od środka lotniska. | n/d |
|  | 1. zawiera procedury okresowego testowania adekwatności planu i przeglądu wyników w celu poprawy jego skuteczności. | n/d |
| 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:   1. kompleksowych ćwiczeń działania w sytuacjach zagrożenia wykonywanych nie rzadziej, niż co dwa lata; oraz 2. 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. | n/d |
| **ADR.OPS.B.010 Służby ratowniczo-gaśnicze** | 1. Operator lotniska zapewnia, by:    * + 1. zapewniono służby oraz wyposażenie i obiekty ratownicze i gaśnicze;        2. odpowiednie wyposażenie, środki gaśnicze i wystarczający personel były dostępne na czas; | n/d |
| 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; | n/d |
| (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; | n/d |
| (c) zapewnione są środki do łączności pomiędzy służbami ratowniczo-gaśniczymi i załogą statku powietrznego w sytuacji zagrożenia; | n/d |
| (d) zapewniane są środki łączności do natychmiastowego wezwania wyznaczonego personelu niebędącego w stanie gotowości do działania; | n/d |
| (e) zapewniane są środki łączności umożliwiające dwukierunkową łączność z pojazdami ratowniczymi i gaśniczymi znajdującymi się na miejscu wypadku lotniczego; | n/d |
| (f) łączność w czasie działań w sytuacji zagrożenia powinna być nagrywana; oraz | n/d |
| (g) zapewniane są środki łączności między członkami załóg ratowniczych i gaśniczych. | n/d |
| AMC2 ADR.OPS.B.010 (a)(2)  Służby ratowniczo-gaśnicze | 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[[3]](#footnote-3) 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. | n/d |
| (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). | n/d |
| (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 | n/d |
| (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. | n/d |
| (e) Nieprzewidziane okoliczności prowadzące do tymczasowego obniżenia poziomu ochrony ratowniczo-gaśniczej lotniska są uznawane za nieplanowane zdarzenia, które skutkują niedostępnością infrastruktury, sprzętu i zasobów. | n/d |
| (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. | n/d |
| AMC3 ADR.OPS.B.010 (a)(2)   Służby ratowniczo-gaśnicze | 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, oraz   |  |  | | --- | --- | | 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) oraz, że pojazdy ratowniczo-gaśnicze są wyposażone w odpowiedni sprzęt ratowniczo-gaśniczy, współmierny do poziomu operacji statków powietrznych na lotnisku. | n/d |
| (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. | n/d |
| AMC4 ADR.OPS.B.010 (a)(2)  Służby ratowniczo-gaśnicze | ŚRODKI GAŚNICZE  Operator lotniska powinien zapewnić, że:  (a) lotnisko posiada do dyspozycji zarówno główny środek gaśniczy jak i uzupełniające środki gaśnicze; | n/d |
| (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 | n/d |
| (c) uzupełniającym środkiem gaśniczym jest proszek gaśniczy odpowiedni do gaszenia pożarów węglowodorów, lub każdy inny alternatywny środek posiadający równoważne właściwości gaśnicze; | n/d |
| (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 | n/d |
| (da) ilość środka pianotwórczego dostarczonego oddzielnie na pojazdach do produkcji piany jest proporcjonalna do ilości zapewnianej wody oraz wybranego środka pianotwórczego; | n/d |
| (e) ilość skoncentrowanego środka pianotwórczego powinna być wystarczająca, aby zapewnić produkcję piany gaśniczej odpowiadającej przynajmniej dwóm pełnym załadunkom roztworu pianotwórczego; | n/d |
| (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; | n/d |
| (g) wydatki roztworów pianotwórczych są nie mniejsze niż podane w tabeli 1; | n/d |
| (h) uzupełniające środki gaśnicze są zgodne z odpowiednimi specyfikacjami określonymi przez Międzynarodową Organizację Normalizacji (ISO); | n/d |
| (i) wydatki uzupełniających środków gaśniczych są nie mniejsze, niż wartości podane w tabeli 1; | n/d |
| (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; | n/d |
| (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; | n/d |
| (l) dla lotnisk kategorii 1 i 2, które zastąpiły do 100% wody uzupełniającym środkiem gaśniczym, przechowywana jest 200% rezerwa uzupełniających środków gaśniczych; | n/d |
| (m) jeżeli przewiduje się dłuższe okresy przerw w dostawach uzupełniających, to ilości środków stanowiących rezerwy są zwiększone o wartości określone w ocenie ryzyka; | n/d |
| (n) prowadzona jest analiza potrzeb na wodę w celu ustalenia dostępności wystarczającej ilości wody do celów gaśniczych; | n/d |
| (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; | n/d |
| (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; | n/d |
| (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 | n/d |
| (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 | n/d |
| AMC5 ADR.OPS.B.010 (a)(2)  Służby ratowniczo-gaśnicze | 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; | n/d |
| (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; | n/d |
| (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 | n/d |
| (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. | n/d |
| 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; | n/d |
| (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; | n/d |
| (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 | n/d |
| (d) żadne inne zadania wykonywane przez personel służb ratowniczo-gaśniczych nie wpływają negatywnie na czas reakcji, lub jego bezpieczeństwo. | n/d |
|  | 1. personel ratowniczy i gaśniczy był odpowiednio przeszkolony, wyposażony i wykwalifikowany do działania w środowisku lotniska; oraz 2. członkowie personelu ratowniczego i gaśniczego, od których potencjalnie wymaga się udziału w akcjach ratunkowych w lotnictwie, przechodzili badania lekarskie potwierdzające stan zdrowotny umożliwiający wykonywanie powierzonych zadań, z uwzględnieniem rodzaju działalności. | n/d |
| 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. | n/d |
|  | 1. Operator lotniska opracowuje i wdraża program szkoleniowy dla osób zaangażowanych w służby ratowniczo-gaśnicze na lotnisku; | n/d |
| 1. Operator lotniska realizuje sprawdziany umiejętności w odpowiednich odstępach czasu, aby zapewnić zachowanie kompetencji; | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.010 (b);(c)  Służby ratowniczo-gaśnicze | PROGRAM SZKOLENIA PERSONELU RFFS – INFORMACJE OGÓLNE  Przepisy zawarte w AMC1 ADR.OR.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 | n/d |
| (b) program szkolenia personelu ratowniczo-gaśniczego zawiera szkolenia w zakresie możliwości człowieka, w tym koordynacji zespołowej. | n/d |
| 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). | n/d |
| 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. | n/d |
| (b) Sprawdziany umiejętności powinny weryfikować, czy personel ratowniczo-gaśniczy zna zasady i procedury odnoszące się do ich obowiązków i zakresów odpowiedzialności. | n/d |
|  | 1. Operator lotniska zapewnia, by:    1. do realizacji programu szkolenia wyznaczeni zostali odpowiednio wykwalifikowani i doświadczeni instruktorzy  i konsultanci; oraz    2. do prowadzenia szkoleń wykorzystywane były odpowiednie obiekty i środki. | n/d |
| 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. | n/d |
|  | 1. Operator lotniska:    1. prowadzi odpowiednie rejestry kwalifikacji, szkoleń  i sprawdzianów umiejętności w celu wykazania zgodności  z niniejszym wymaganiem;    2. na żądanie udostępnia dany rejestr zainteresowanym pracownikom; oraz    3. w przypadku zatrudnienia danej osoby przez innego pracodawcę, udostępnia rejestr dotyczący tej osoby nowemu pracodawcy, na jego żądanie. | n/d |
| 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. | n/d |
|  | 1. Tymczasowe zmniejszenie poziomu ochrony zapewnianego przez lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze z powodu nieprzewidzianych okoliczności nie wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. | n/d |
| **ADR.OPS.B.015 Monitoring i inspekcje pola ruchu naziemnego i związanych z nim obiektów** | 1. Operator lotniska monitoruje warunki panujące w polu ruchu naziemnego i status operacyjny związanych z nim obiektów oraz przekazuje odpowiednim instytucjom zapewniającym służby ruchu lotniczego i instytucjom zapewniającym służby informacji lotniczej informacje dotyczące kwestii o znaczeniu operacyjnym, niezależnie od tego, czy mają one charakter tymczasowy, czy stały; | n/d |
| 1. Operator lotniska przeprowadza regularne inspekcje pola ruchu naziemnego i związanych z nim obiektów. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych | INFORMACJE OGÓLNE   * + 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. Operator lotniska powinien prowadzić dziennik wszystkich rutynowych i nierutynowych inspekcji pola ruchu naziemnego  i związanych z nimi urządzeń. | n/d |
| AMC2 ADR.OPS.B.015 Monitorowanie i inspekcje pola ruchu naziemnego i obiektów z nim związanych | WYMAGANIA DLA PERSONELU WYKONUJĄCEGO INSPEKCJE POLA RUCHU NAZIEMNEGO   * + 1. Operator lotniska powinien wyznaczyć personel odpowiedzialny za przeprowadzanie inspekcji pola ruchu naziemnego | n/d |
| 1. Operator lotniska powinien zapewnić, że wszystkie pojazdy na polu manewrowym, są w kontakcie radiowym z odpowiednimi służbami ruchu lotniczego, bezpośrednio lub poprzez eskortę. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| **ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożenia zderzeniem z dziką zwierzyną** | Operator lotniska:   1. ocenia zagrożenie ze strony dzikiej zwierzyny na lotnisku i w jego otoczeniu; | n/d |
| 1. ustanawia środki i procedury minimalizujące ryzyko kolizji między dziką zwierzyną i statkami powietrznymi na lotnisku; oraz | n/d |
| 1. powiadamia odpowiednie organy, jeżeli ocena dotycząca dzikiej zwierzyny wskazuje na to, że warunki panujące w otoczeniu lotniska sprzyjają powstawaniu związanych z nią zagrożeń. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.020 Zmniejszanie zagrożeń zderzenia ze zwierzętami | INFORMACJE OGÓLNE  Operator lotniska powinien:   * + 1. uczestniczyć w krajowym programie zmniejszania zagrożeń zderzenia ze zwierzętami; | n/d |
| 1. 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; | n/d |
| 1. zapewnić, że ocena zagrożeń ze strony zwierząt dokonywana jest przez kompetentnych pracowników; oraz | n/d |
| 1. ustanowić, wdrożyć i utrzymywać program zarządzania ryzykiem związanym ze zwierzętami. | n/d |
| **ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów** | Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury szkolenia i oceny wszystkich kierowców operujących w polu ruchu naziemnego,  a także udzielania tym kierowcom odpowiednich upoważnień. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.025 Użytkowanie pojazdów | PROGRAM SZKOLENIA   * + 1. 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. | n/d |
|  | 1. Operator lotniska powinien ustanowić system wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów w polu ruchu naziemnego oraz warunków ich przedłużenia. | n/d |
| 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:   * + 1. geografię lotniska; | n/d |
| * + 1. oznakowanie poziome, znaki pionowe i oświetlenie lotniska; oraz | n/d |
| * + 1. operacyjne procedury radiotelefoniczne, jeśli obowiązki wymagają prowadzenia pojazdów w polu manewrowym; | n/d |
| * + 1. terminy i wyrażenia używane w kontroli lotniska, w tym literowanie alfabetu ICAO, jeśli obowiązki wymagają komunikowania się z kontrolą lotniska; | n/d |
| * + 1. przepisy służb ruchu lotniczego, które odnoszą się do operacji naziemnych; | n/d |
| * + 1. zasady i procedury lotniskowe; | n/d |
| * + 1. procedury operacji w warunkach ograniczonej widzialności; oraz | n/d |
| * + 1. funkcje specjalistyczne, zgodnie z potrzebami, na przykład ratownictwo i gaszenie pożarów. | n/d |
| **ADR.OPS.B.030 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego** | Operator lotniska zapewnia działanie lotniskowego systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.030 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego | INFORMACJE OGÓLNE   1. 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. | n/d |
| 1. 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; | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. Operator lotniska powinien rozwijać procedury systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego na lotnisku. | n/d |
| **ADR.OPS.B.035 Operacje w warunkach zimowych** | Operator lotniska zapewnia ustanowienie i wdrożenie środków i procedur gwarantujących bezpieczeństwo użytkowania lotniska w warunkach zimowych. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.035 Operacje w warunkach zimowych | INFORMACJE OGÓLNE   1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| **ADR.OPS.B.040 Operacje nocne** | Operator lotniska zapewnia ustanowienie i wdrożenie środków i procedur gwarantujących bezpieczeństwo użytkowania lotniska podczas operacji nocnych. | n/d |
| 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. | n/d |
| **ADR.OPS.B.045 Operacje przy ograniczonej widzialności** | 1. Operator lotniska zapewnia ustanowienie i wdrożenie środków i procedur gwarantujących bezpieczeństwo użytkowania lotniska w warunkach ograniczonej widzialności. | n/d |
| 1. Procedury ograniczonej widzialności wymagają uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.045 Operacje w warunkach ograniczonej widzialności | INFORMACJE OGÓLNE   1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. procedury, które mają być ustanowione przez operatora lotniska do zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych w warunkach ograniczonej widzialności powinny obejmować następujące zagadnienia: 2. cechy fizyczne środowiska drogi startowej, w tym obszary przed progiem, podejścia do lądowania i odlotu; 3. powierzchnie ograniczające przeszkody; 4. nadzór i utrzymanie pomocy wzrokowych; 5. zabezpieczenie pomocy niewzrokowych niezbędnych do procedur ograniczonej widzialności; 6. rezerwowe źródła zasilania; 7. bezpieczeństwo pola ruchu naziemnego; 8. służby ratowniczo-gaśnicze. | n/d |
| **ADR.OPS.B.050 Operacje w niekorzystnych warunkach pogodowych** | Operator lotniska zapewnia ustanowienie i wdrożenie środków i procedur gwarantujących bezpieczeństwo użytkowania lotniska w niekorzystnych warunkach pogodowych. | n/d |
| 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. | n/d |
| **ADR.OPS.B.055 Jakość paliwa** | Operator lotniska sprawdza, czy organizacje zaangażowane w składowanie paliwa i zaopatrywanie w nie statków powietrznych posiadają procedury zapewniające, aby paliwo dostarczane statkom powietrznym było wolne od zanieczyszczeń i posiadało prawidłowe właściwości. | n/d |
| 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:   1. 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; | n/d |
| 1. oznaczania takich instalacji i urządzeń w sposób odpowiedni do gatunku paliwa; | n/d |
| 1. pobierania próbek paliw na odpowiednich etapach przechowywania i wydawania paliwa do samolotu,  i prowadzenia rejestrów takich próbek; oraz | n/d |
| 1. wykorzystania odpowiednio wykwalifikowanego  i przeszkolonego personelu do prac związanych z przechowywaniem, wydawaniem i innym obchodzeniem się  z paliwem na lotnisku. | n/d |
| **ADR.OPS.B.065 Pomoce wzrokowe i systemy elektryczne lotniska** | Operator lotniska musi posiadać procedury zapewniające, by pomoce wzrokowe i systemy elektryczne lotniska funkcjonowały zgodnie z przeznaczeniem. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.065 Pomoce wzrokowe i systemy elektryczne lotniska | INFORMACJE OGÓLNE   1. 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. | n/d |
| 1. Operator lotniska powinien ustanowić procedury eksploatacji pomocy wzrokowych. | n/d |
| 1. Operator lotniska powinien ustanowić procedury udostępniania i usuwania tymczasowego oznakowania poziomego, znaków pionowych i świateł. | n/d |
| **ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo prac prowadzonych na lotnisku** | 1. Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury zapewniające, by:    1. prace prowadzone na lotnisku nie miały wpływu na bezpieczeństwo statków powietrznych; oraz    2. działania związane z użytkowaniem lotniska nie miały wpływu na bezpieczeństwo prac prowadzonych na lotnisku.    3. zagrożenia związane z działalnością człowieka i użytkowaniem gruntu, aby podejmować stosowne działania w ramach swoich kompetencji. | n/d |
| 1. Operator lotniska musi posiadać procedury łagodzenia ryzyka związanego z przeszkodami, wydarzeniami i działaniami w obrębie monitorowanych obszarów, które mogą mieć wpływ na bezpieczne użytkowanie statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku, lądujących na lotnisku lub startujących z lotniska. | n/d |
| AMC1 .DR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo prac prowadzonych na lotnisku | INFORMACJE OGÓLNE   1. Procedury powinny być dostosowane do wielkości i charakteru operacji na lotnisku. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. Zadania i obowiązki dla operacji i zadań związanych ze skróceniem rozporządzalnej długości drogi startowej oraz prowadzonymi pracami (WIP) są zrozumiałe i przestrzegane. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. Operator lotniska powinien zapewnić, że teren budowy powraca do użytku operacyjnego w sposób bezpieczny i w odpowiednim czasie, poprzez: 2. bezpieczne i terminowe usunięcie z terenu budowy personelu, pojazdów i roślin; 3. sprawdzenie pod kątem sprawności operacyjnej, zgodnie z procedurami zwrotu, terenu prowadzenia prac; oraz 4. poinformowanie, zgodnie z procedurami, za pomocą odpowiednich środków łączności, odpowiednich władz lub organizacji o przywróceniu sprawności lotniska. | n/d |
| AMC2 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo prac prowadzonych na lotnisku | REMONTY NAWIERZCHNI SZTUCZNEJ DROGI STARTOWEJ  Operator lotniska powinien zapewnić, że:   1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. lokalizacja dowolnego tymczasowego progu powinna być oznakowana linią poprzeczną o szerokości 3,6 m. | n/d |
| AMC3 ADR.OPS.B.070 Bezpieczeństwo prac prowadzonych na lotnisku | OZNAKOWANIE I OŚWIETLENIE STREF WYŁĄCZONYCH  Z UŻYTKU   1. 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. | n/d |
| 1. Oznaczniki strefy wyłączonej z użytkowania powinny składać się z rzucających się w oczy, wystających urządzeń, takich jak flagi, oznaczniki stożkowe lub tablice. | n/d |
| 1. Oznaczniki strefy wyłączonej z użytkowania powinny spełniać wymagania specyfikacji opisanych w CS ADR.DSN.R.870. | n/d |
| **ADR.OPS.B.075 Zabezpieczenie lotniska** | 1. Na lotnisku i w jego otoczeniu operator lotniska monitoruje:    1. powierzchnie ograniczające przeszkody i powierzchnie zabezpieczenia przeszkodowego wyznaczone zgodnie z podstawą certyfikacji, oraz inne powierzchnie i obszary powiązane z lotniskiem, aby podejmować – w zakresie swoich kompetencji – odpowiednie działania łagodzące ryzyko związane z ingerencją w te powierzchnie i obszary;    2. oznakowanie poziome i oświetlenie przeszkód, aby móc podejmować stosowne działania w ramach swoich kompetencji; oraz    3. zagrożenia związane z działalnością człowieka i użytkowaniem gruntu, aby podejmować stosowne działania w ramach swoich kompetencji. | n/d |
| 1. Operator lotniska musi posiadać procedury łagodzenia ryzyka związanego z przeszkodami, wydarzeniami i działaniami w obrębie monitorowanych obszarów, które mogą mieć wpływ na bezpieczne użytkowanie statków powietrznych wykonujących operacje na lotnisku, lądujących na lotnisku lub startujących z lotniska. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.075 Zabezpieczenie lotniska | INFORMACJE OGÓLNE   1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. 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. | n/d |
| 1. Ryzyko powodowane przez działalność człowieka  i użytkowanie gruntów, które powinno być oceniane i łagodzone, powinno obejmować: 2. przeszkody i możliwość wywoływania turbulencji; 3. stosowanie niebezpiecznych, mylących lub wprowadzających w błąd świateł; 4. oślepianie spowodowane dużymi, wysoce odblaskowymi powierzchniami; 5. źródła niewidocznego promieniowania lub obecność ruchomych lub stałych przedmiotów, które mogą zakłócać lub negatywnie wpływać na działanie łączności lotniczej, systemów nawigacji i dozorowania; oraz 6. 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. | n/d |
| **ADR.OPS.B.080 Oznakowanie poziome oraz oświetlenie pojazdów i innych obiektów ruchomych** | Operator lotniska zapewnia, by pojazdy i inne ruchome obiekty,  z wyjątkiem statków powietrznych, znajdujące się w polu ruchu naziemnego lotniska, były oznakowane i oświetlone w trakcie ich używania w nocy lub w warunkach ograniczonej widzialności. Wyposażenie i pojazdy do obsługi statków powietrznych, które są użytkowane tylko na płycie postojowej, mogą zostać zwolnione z tego obowiązku. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.B.080 Oznakowanie i oświetlenie pojazdów  i innych obiektów ruchomych | INFORMACJE OGÓLNE   1. Operator lotniska powinien zapewnić, że wszystkie pojazdy poruszające się w polu manewrowym są oznakowane kolorami lub wyposażone we flagi. | n/d |
| 1. W przypadku obiektów ruchomych oznaczanych kolorem, powinny być stosowane kolory rzucające się w oczy; | n/d |
| 1. W przypadku używania flag do oznakowania obiektów ruchomych, powinny one być zgodne z obowiązującymi specyfikacjami certyfikacyjnymi; | n/d |
| 1. Światła przeszkodowe niskiej intensywności, Typu C, powinny być montowane na pojazdach i innych obiektach ruchomych z własnym napędem, z wyłączeniem statków powietrznych; | n/d |
| 1. Światła przeszkodowe niskiej intensywności, Typu D, powinny być montowane na pojazdach prowadzących „*follow-me*”. | n/d |
| **ADR.OPS.B.090 Użytkowanie lotniska przez statki powietrzne o wyższej literze kodu** | 1. Z wyjątkiem sytuacji awaryjnych z udziałem statków powietrznych, operator lotniska może, za uprzednim zatwierdzeniem udzielonym przez właściwy organ, zezwolić na użytkowanie lotniska lub jego części przez statki powietrzne  o wyższej literze kodu niż przewidziany w charakterystyce konstrukcyjnej lotniska określonej w warunkach certyfikatu. | n/d |
| 1. Przy wykazywaniu zgodności z lit. a) zastosowanie mają przepisy ADR.OR.B.040. | n/d |
| 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:   1. długości kadłuba; | n/d |
| 1. szerokości kadłuba; | n/d |
| 1. wysokości kadłuba; | n/d |
| 1. wysokości ogona; | n/d |
| 1. rozpiętości skrzydeł; | n/d |
| 1. pionowego prześwitu końcówki skrzydła; | n/d |
| 1. widoku z kokpitu; | n/d |
| 1. odległości od położenia oczu pilota do nosa podwozia przedniego i do podwozia głównego; | n/d |
| 1. rozpiętości zewnętrznych kół podwozia głównego; | n/d |
| 1. rozstawu osi podwozia; | n/d |
| 1. systemu sterowania podwozia głównego; | n/d |
| 1. geometrii podwozia; | n/d |
| 1. danych silnika; | n/d |
| 1. osiągów lotu; oraz | n/d |
| 1. rozwoju technologii. | n/d |

**PODCZĘŚĆ C — OBSŁUGA TECHNICZNA LOTNISKA (ADR.OPS.C)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Wymóg | Treść wymagania | TAK/NIE |
| **ADR.OPS.C.005 Przepisy ogólne** | Operator lotniska ustanawia i wdraża program obsługi technicznej, obejmujący, w stosownych przypadkach, obsługę profilaktyczną, w celu utrzymania obiektów lotniskowych w takim stanie, by spełniały zasadnicze wymagania określone w załączniku Va do rozporządzenia (WE) nr 216/2008. | n/d |
| AMC1 ADR.OPS.C.005 Przepisy ogólne | 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:   * 1. pomoce wzrokowe i inne systemy świetlne wymagane dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych; | n/d |
| * 1. źródło zasilania oraz inne systemy elektryczne; | n/d |
| * 1. nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi i systemy odwodnienia; | n/d |
| * 1. ogrodzenie i inne urządzenia kontroli dostępu; | n/d |
| * 1. urządzenia i pojazdy, w tym urządzenia i pojazdy wykorzystywane przez służby ratowniczo-gaśnicze, które są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych; oraz | n/d |
| * 1. budynki, które są niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniskowych. | n/d |
| **ADR.OPS.C.010 Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz kanalizacja** | 1. Operator lotniska przeprowadza inspekcje powierzchni wszystkich pól ruchu naziemnego, w tym nawierzchni sztucznych (dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych), stref przyległych oraz kanalizacji, w celu regularnej oceny ich stanu w ramach programu profilaktycznej i naprawczej obsługi technicznej lotniska. | n/d |
| 1. Operator lotniska:    * + 1. utrzymuje powierzchnie wszystkich pól ruchu naziemnego w sposób mający na celu uniknięcie i wyeliminowanie wszelkich wolnych obiektów/szczątków mogących spowodować uszkodzenie statku powietrznego lub zakłócić działanie jego systemów;        2. utrzymuje powierzchnie dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych w celu zapobieżenia tworzeniu się szkodliwych nieprawidłowości;        3. podejmuje działania z zakresu naprawczej obsługi technicznej, jeżeli tarcie zapewniane na całej długości niezanieczyszczonej drogi startowej lub jej części spada poniżej minimalnego poziomu. Częstotliwość pomiarów tarcia powinna być wystarczająca do ustalenia trendu zmian charakterystyki tarcia drogi startowej. | n/d |
| **AMC1 ADR.OPS.C.010 Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz kanalizacja** | INFORMACJE OGÓLNE   * + - * 1. 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. | n/d |
| * + - * 1. 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. | n/d |
| * + - * 1. 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. | n/d |
| * + - * 1. 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. | n/d |
| * + - * 1. 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. | n/d |
| * + - * 1. 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. | n/d |
| **ADR.OPS.C.015 Pomoce wzrokowe i systemy elektryczne** | Operator lotniska ustanawia i zapewnia wdrożenie systemu profilaktycznej i naprawczej obsługi technicznej pomocy wzrokowych i systemów elektrycznych, aby zagwarantować dostępność i niezawodność systemu oświetlenia i oznakowania poziomego oraz spełnienie odpowiednich wymagań. | n/d |
| **AMC1 ADR.OPS.C.015 Pomoce wzrokowe i systemy elektryczne** | INFORMACJE OGÓLNE   * + - * 1. 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. | n/d |
| 1. Operator lotniska powinien ustanowić system profilaktycznej obsługi technicznej i utrzymania pomocy wzrokowych w celu zapewnienia niezawodnej pracy systemów świetlnych oraz systemu oznakowania. | n/d |

1. Rozporządzenie Komisji UE 139/2014. [↑](#footnote-ref-1)
2. *Foreign Object Debris* [↑](#footnote-ref-2)
3. *Rescue and firefighting services* [↑](#footnote-ref-3)