

GDAŃSK, 2.12.2025

Opracowywanie podstawy certyfikacji i uzyskiwanie odstępstw certyfikacyjnych



Civil
Aviation
Authority

DOMINIKA MARZEC
ZASTĘPCA DYREKTORA
DEPARTAMENT LOTNISK



Agenda

- 
1. Jaki problem rozwiązujemy?
 2. Przegląd istniejących wymagań oraz wytycznych
 3. Planowane działania i zmiany
 4. Dyskusja, propozycje lotnisk



Jaki problem rozwiązujemy?

PODSTAWA CERTYFIKACJI

- **Błędy w interpretacji stosowalności CSów**, np. CS ADR-DSN.H.435 (take-off climb surface) oraz CS ADR-DSN.J.485 (runway meant for take-off) uznane za niemające zastosowania, podczas gdy RWY jest wykorzystywana do operacji startów
- **Błędy w oznaczaniu spełnienia CSów** (deklarowanie spełnienia CSów, które nie są spełnione i brak jest dowodów zgodności)



Jaki problem rozwiązujemy?

ODSTĘPSTWA

- **Błędy w identyfikowaniu CSów powiązanych z odstępstwem,** np. odstępstwo dot. nietypowej konfiguracji drogi startowej nieuwzględniające CSów dot. pomocy wzrokowych i deklarowanych dystansów
- **Brak opisu specyfikacji technicznych** (technical specifications) w SC
- **Brak wystarczającego i odpowiedniego uzasadnienia konieczności** wykorzystywania SC

Cel

Jak możemy to naprawić?

Co jeszcze możemy poprawić w zakresie dokumentacji certyfikacyjnej lotnisk?



Istniejące wymagania i wytyczne – CB, wykazanie zgodności

Basic regulation (rozporządzenie (UE) 2018/1139)

Artykuł 34. Certyfikacja lotnisk

1. W odniesieniu do lotnisk wymagany jest certyfikat. Certyfikat obejmuje lotnisko i jego wyposażenie związane z bezpieczeństwem. (...)
2. Certyfikat wydaje się na wniosek, **jeżeli wnioskodawca wykazał**, że lotnisko:
 - a) spełnia wymogi aktów wykonawczych, o których mowa w art. 36, oraz **jest zgodne z podstawą certyfikacji lotniska** określoną w ust. 5 niniejszego artykułu; oraz
 - b) nie posiada żadnych cech lub charakterystyk, z powodu których jego eksploatacja nie byłaby bezpieczna. (...)
5. Na **podstawę certyfikacji lotniska** składają się:
 - a) mające zastosowanie **specyfikacje** odnoszące się do certyfikacji dotyczącej danego typu lotniska;
 - b) te postanowienia mających zastosowanie specyfikacji certyfikacyjnych, w odniesieniu do których zaakceptowano **równoważny poziom bezpieczeństwa**;
 - c) **specjalne szczegółowe specyfikacje techniczne** niezbędne w przypadku gdy – z uwagi na cechy konstrukcyjne danego lotniska lub doświadczenie zdobyte w trakcie jego eksploatacji – specyfikacje odnoszące się do certyfikacji, o których mowa w lit. a) niniejszego ustępu, są nieadekwatne lub nieodpowiednie do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymogami, o których mowa w art. 33.



EASA FAQs – wybrane fragmenty

- The process of obtaining an aerodrome certificate involves the establishment of the aerodrome's CB to **describe the infrastructure and equipment in terms of the regulatory requirements** which they are meant to comply with.
- The CB can be a list of all the applicable Certification Specifications, which are relevant to the aerodrome infrastructure elements in question, **ideally with an indication for each infrastructure element how each relevant and applicable CS is satisfied**. For CS that are not met, an equivalent level of safety (ELOS) or special condition (SC) can be proposed. **The CB would normally reference the documentation showing the compliance, the ELOS or the SC, as the case may be.**



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

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

- (1) specyfikacje certyfikacyjne, dla których wnioskodawca proponuje przedstawienie zgodności w inny sposób wykazując równoważny poziom bezpieczeństwa. Taka propozycja musi być akceptowana przez właściwy organ. W takich przypadkach wnioskodawca powinien również zaproponować metodę, która będzie używana w celu wykazania zgodności i osiągnięcia równoważnego poziomu bezpieczeństwa oraz złożyć wszystkie niezbędne dokumenty na poparcie tej propozycji;
- (2) każdą inną propozycję, dla której wnioskodawca zakłada, że specyfikacje certyfikacyjne wydane przez Agencję są niewystarczające lub nieodpowiednie.

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

(a) Operator lotniska:

- (1) wykonuje i dokumentuje wszystkie niezbędne działania, inspekcje, testy, oceny bezpieczeństwa bądź ćwiczenia, a także wykazuje przed właściwym organem:
 - (i) 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;
 - (ii) 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
 - (iii) że procedury lotu lotniska i powiązane zamiany tych procedur określono zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2017/373¹¹.
 - (2) przedstawia właściwemu organowi sposoby, za pomocą których wykazano zgodność z przepisami; oraz
 - (3) zgłasza właściwemu organowi zgodność z przepisem lit. (a) pkt (1).
- (b) 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.



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

Decyzja ED 2014/012/R

WYKORZYSTANIE STRONY TRZECIEJ DO WYKAZANIA ZGODNOŚCI

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

W każdym przypadku odpowiedzialność spoczywa na operatorze lotniska.

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

Decyzja ED 2014/012/R

PROCEDURY LOTU

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

WZÓR FORMULARZA DEKLARACJI ZGODNOŚCI — OPERATOR LOTNISKA

Deklaracja zgodności operatora lotniska

Zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr XXX/2013 ustanawiającym wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

Nazwa lotniska – Oznaczenie lokalizacji:

Operator lotniska:

Nazwa:

Siedziba lub miejsce rezydowania operatora:

Imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego:

Oświadczenie:

Podstawa certyfikacji jest przestrzegana, a lotnisko, jak również jego powierzchnie ograniczające przeszkody, powierzchnie zabezpieczenia przeszkodowego i inne obszary związane z lotniskiem nie posiadają cech lub charakterystyk czyniących go niebezpiecznym podczas eksploatacji.

Wszyscy pracownicy są odpowiednio wykwalifikowani, kompetentni i wyszkoleni zgodnie z obowiązującymi wymogami.

Dokumentacja systemu zarządzania, w tym instrukcja operacyjna lotniska, jest zgodna z obowiązującymi wymogami określonymi w Części ADR.OR i Części ADR.OPS.

Eksploatacja, utrzymanie i obsługa techniczna lotniska będą prowadzone zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, warunkami certyfikatu oraz procedurami i instrukcjami określonymi w instrukcji operacyjnej lotniska.

Operator lotniska potwierdza, że informacje przedstawione w niniejszej deklaracji są prawdziwe.

Data, imię i nazwisko oraz podpis kierownika odpowiedzialnego:

Istniejące wymagania i wytyczne – flexibility tools

ADR.AR.C.020 Podstawa certyfikacji

Rozporządzenie (UE) 139/2014

Właściwy organ ustanawia podstawę certyfikacji i powiadamia o niej wnioskodawcę. Podstawa ta musi zawierać:

- (a) specyfikacje certyfikacyjne wydane przez Agencję i uznane przez właściwy organ za stosowne do projektu i rodzaju operacji lotniska, które obowiązują od daty złożenia wniosku o wydanie certyfikatu, chyba że:
 - (1) wnioskodawca wybierze zgodność z późniejszymi obowiązującymi zmianami; lub
 - (2) właściwy organ uzna, że zgodność z takimi późniejszymi obowiązującymi zmianami jest niezbędna;
- (b) wszelkie przepisy, w odniesieniu do których właściwy organ zaakceptował równoważny poziom bezpieczeństwa, jaki wnioskodawca jest zobowiązany wykazać; oraz
- (c) wszelkie specjalne warunki określone zgodnie z ADR.AR.C.025, które właściwy organ uznał za konieczny element podstawy certyfikacji.

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

Decyzja ED 2014/012/R

PRZYPADKI RÓWNOWAŻNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA I WARUNKI SPECJALNE

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



PODSTAWA CERTYFIKACJI — PROPOZYCJA ZASTOSOWANIA RÓWNOWAŻNEGO POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA

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

- (a) określenie intencji kwestionowanych specyfikacji certyfikacyjnych Agencji i ocenę, czy propozycja spełnia te intencje;
- (b) wszelkie możliwe wzajemne połączenia/relacje między specyfikacjami certyfikacyjnymi Agencji, do których odnosi się propozycja a innymi specyfikacjami certyfikacyjnymi lub wymogami, w celu:
 - (1) określenia wszelkich skutków tej propozycji na inne elementy systemu, które dotyczą projektowania i eksploatacji lotniska oraz czynnika ludzkiego; oraz
 - (2) ustalenia, czy takie połączenia/relacje i ich skutki zostały prawidłowo i odpowiednio uwzględnione przez wnioskodawcę.

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

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

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



ADR.AR.C.025 Warunki specjalne

Rozporządzenie (UE) 139/2014

- (a) W celu zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami Załącznika Va do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 właściwy organ określa dla danego lotniska szczegółowe specjalne specyfikacje techniczne, zwane warunkami specjalnymi, jeżeli odpowiednie specyfikacje certyfikacyjne wydane przez Agencję, o których mowa w ADR.AR.C.020 lit. (a), są niewłaściwe lub nieadekwatne, ponieważ:
 - (1) niemożliwe jest spełnienie wymagań specyfikacji certyfikacyjnych z powodu fizycznych, topograficznych lub innych podobnych ograniczeń związanych z lokalizacją lotniska;
 - (2) lotnisko posiada nowatorskie lub nietypowe cechy konstrukcyjne; lub
 - (3) doświadczenie wynikające z użytkowania tego lotniska bądź lotnisk posiadających podobne cechy konstrukcyjne wskazuje, że może powstać zagrożenie dla bezpieczeństwa.
- b) Warunki specjalne zawierają takie specyfikacje techniczne, w tym ograniczenia lub procedury, których należy przestrzegać, jakie właściwy organ uzna za niezbędne do zapewnienia zgodności z zasadniczymi wymaganiami określonymi w Załączniku Va do rozporządzenia (WE) nr 216/2008.

Deviation Acceptance and Action Document (DAAD)

Artykuł 7

Odstępstwa od specyfikacji certyfikacyjnych

Rozporządzenie (UE) 139/2014

Rozporządzenie (UE) 2024/1400

1. Właściwy organ może – do dnia 31 grudnia 2024 r. – przyjmować wnioski o wydanie certyfikatu obejmujące odstępstwa od specyfikacji certyfikacyjnych wydanych przez Agencję, pod warunkiem spełnienia następujących warunków:
 - (a) przedmiotowe odstępstwa nie kwalifikują się jako przypadki równoważnego poziomu bezpieczeństwa zgodnie z ADR.AR.C.020 ani przypadki warunków specjalnych zgodnie z ADR.AR.C.025 Załącznika II do niniejszego rozporządzenia;
 - (b) przedmiotowe odstępstwa istniały przed wejściem w życie niniejszego rozporządzenia;
 - (c) przedmiotowe odstępstwa spełniają zasadnicze wymagania Załącznika Va do rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz towarzyszą im stosowne środki łagodzące i działania naprawcze;
 - (d) w odniesieniu do każdego odstępstwa sporządzono dodatkowo ocenę bezpieczeństwa.
2. Właściwy organ zbiera dowody na poparcie spełnienia warunków, o których mowa w ust. 1, w formie dokumentu akceptującego odstępstwo i sposób jego usunięcia (DAAD). Dokument DAAD zostaje dołączony do certyfikatu. Właściwy organ określa okres ważności dokumentu DAAD.
3. Operator lotniska i właściwy organ sprawdzają, czy warunki, o których mowa w ust. 1, są w sposób ciągły spełniane. Jeżeli tak nie jest, dokument DAAD zostaje zmieniony, zawieszony lub cofnięty.
4. Dokument DAAD dołączony do certyfikatu przekazuje się nowemu operatorowi lotniska, któremu ma zostać przekazana eksploatacja lotniska, o ile spełnione są warunki, o których mowa w ust. 1 i 3.



EASA FAQs – wybrane fragmenty dot. DAAD

- Such a DAAD will have to describe the deviation, contain the outcomes of a safety assessment concerning the deviation and describe how the essential requirements of Annex VII of Regulation 2018/ 1139 are nevertheless respected by the deviation, when supplemented by mitigating measures and corrective actions as appropriate. It could also be that the Competent Authority includes an action plan for the removal of the deviation at some point in the future. **Despite the issuance of a DAAD the deviation(s) should be regularly reviewed.**
- When a DAAD is issued, there is no pre-defined expiry date. **While a “validity period” must be stated, it must not necessarily be a temporal period.** It can also be a traffic volume threshold or in relation to a change in the traffic mix (aircraft type) or a condition whereby the rectification (the “fixing”) of a deviation is related to the next time when a piece of infrastructure is changed, renewed, refurbished or maintained. It is up to the authority to decide. However, after 2024 this possibility to issue a DAAD for newly certified aerodromes will no longer be possible for the CAAs as this is a transitional measure only.



Planowane działania i zmiany



Wezwanie do przekazania wyników przeglądów podstaw certyfikacji w kontekście omówionych problemów, w szczególności:

- Potwierdzenia, że deklaracja spełnienia CS dotyczy wszystkich elementów infrastruktury, do których ma zastosowanie
- Potwierdzenia, że dla danego elementu infrastruktury rozważono wszystkie mające zastosowanie CSy
- Potwierdzenia, że zarządzający dysponuje dowodami zgodności dla poszczególnych CSów, dla każdego elementu infrastruktury, dla którego mają one zastosowanie



Rozważane zmiany w dokumentacji – merytoryczne 1/2

- Zmiana formatu CB/wniosku o zmianę certyfikatu w taki sposób, że:
 - Status spełnienia CS będzie wskazywany dla danego elementu infrastruktury
 - Wskazywanie sposobu, w jaki wykazano zgodność z każdym przepisem (jeśli wykorzystana została do tego strona trzecia należy wskazać tę organizację oraz opisać jak była nadzorowana)
 - Wskazywanie numeru wydania CSów, do którego odnosi się deklaracja o spełnieniu przepisów
 - Wskazywanie dowodu potwierdzającego (odwołanie do dowodu ze wskazaniem jego identyfikatora – autor, data)
- Możliwość podziału zmiany na etapy:
 - Pierwszy etap: zastosowanie nowych wymagań dla wniosków o zmianę certyfikatu
 - Drugi etap: zmiana konstrukcji całej CB, przeprowadzenie aktualizacji



Rozważane zmiany w dokumentacji – merytoryczne 2/2

- Wymaganie dołączania do wniosków o zmianę certyfikatu i wydanie odstępstwa wyników analizy zmiany przeprowadzonej wg procedury zarządzania zmianą
- W przypadku działania na podstawie SPWZ, we wniosku o zmianę certyfikatu wprowadzone zostanie wymaganie opisanie różnic pomiędzy założeniami i planami opisanymi w SPWZ a rzeczywistym przebiegiem wdrażania zmiany wraz z ich wyjaśnieniem



Rozważane zmiany w dokumentacji - administracyjne

- Wydawanie certyfikatu wraz z załącznikami w postaci jednego dokumentu (pliku w przypadku wydania elektronicznego)
- Włączenie oświadczeń Kierownika Odpowiedzialnego jako kolejnych stron wniosku o zmianę certyfikatu – podpisywanie kompletu jednym podpisem (1 podpis zamiast 3 podpisów)

Zachęcanie lotnisk do składania wniosków w formie elektronicznej



Formułowanie wniosku o odstępstwo - wytyczne

ANALIZA WSTĘPNA

1. Dlaczego nie jest możliwe spełnienie CS? Jakie są przyczyny? Czy można je usunąć (teraz lub w przyszłości)? Czy na pewno zastosowanie odstępstwa jest niezbędne?
2. Jaki rodzaj odstępstwa?
3. Jaki jest cel danego CS, czy i jak zostanie on spełniony po zastosowaniu odstępstwa?
4. Co jest celem uzyskania odstępstwa? Np. jakie operacje lotnicze mają być dzięki niemu możliwe, jakie możliwości lotniska wykorzystane?



ANALIZA ZAKRESU I ZNACZENIA ODSTĘPSTWA

1. Identyfikacja wszystkich powiązanych CSów lub takich, na których odstępstwo ma potencjalny wpływ
2. Przeprowadzenie analizy zmiany zgodnie z procedurą zarządzania zmianą
3. Weryfikacja potrzeby aktualizacji lub zmiany INOP, PDSZ, programu obsługi technicznej itd.
4. Analiza porównawcza (w kontekście safety): stan zgodny z CS i stan uwzględniający odstępstwo
5. Czy inne przepisy niż EASA dopuszczają taki stan?
6. Wyniki symulacji, oceny aeronautyczne, „twarde” argumenty
7. Ustalenie sposobu monitorowania ciągłej zasadności oraz spełnienia warunków bezpieczeństwa powiązanych z odstępstwem



PO UZYSKANIU ODSZKADNIEŃ (A TAKŻE PO STWIERDZENIU KAŻDEJ INNEJ NIEPRAWIDŁOWOŚCI)

1. Uwzględnić powiązane zagrożenia w rejestrze ryzyka (hazard log) lotniska
2. Zweryfikować zapisy AIP
3. Zapewnić stosowanie oraz nadzór nad ustalonymi ograniczeniami lub procedurami (zapewnić zdolność do wykazania zgodności w ich zakresie)



Wezwanie do przekazania wyników przeglądów odstępstw w kontekście przedstawionych wytycznych, w szczególności:

- Wskazania wszystkich CSów, z którymi są powiązane / na których spełnienie mają wpływ
- Doprecyzowania uzasadnienia stosowania odstępstwa
- Uwzględnienia ich w rejestrze ryzyka, programach obsługi technicznej, instrukcji operacyjnej
- Potwierdzenie realizacji ustalonych działań mitygujących, ocena ich skuteczności
- Możliwość zawnioskowania o zmianę treści DAAD w zakresie jego okresu ważności (niekoniecznie wskazanie terminu)

Dyskusja, propozycje lotnisk?



Własne propozycje oraz uwagi do już przedstawionych można przesyłać
do 15.12.2025:

Dominika Marzec
Zastępca Dyrektora
DEPARTAMENT LOTNISK
dmarzec@ulc.gov.pl

Należy opisać: problem, propozycję zmiany (jak jest, jak mogłoby być)
oraz konkretny sposób jej wprowadzenia.