



Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego

NOTA WYJAŚNIAJĄCA DO

OPINII NR 01/2013

RMT.0136 (ADR.001 lit. a) oraz RMT.0137 (ADR.001 lit. b)

RMT.0140 (ADR.002 lit. a) oraz RMT.0141 (ADR.002 lit. b)

RMT.0144 (ADR.003 lit. a) oraz RMT.0145 (ADR.003 lit. b)

NPA/CRD 2011-20

„Wymogi w stosunku do organów, organizacji i operacji w zakresie lotnisk”

STRESZCZENIE

Niniejszą notę wyjaśniającą przygotowano, aby poinformować czytelnika o głównych elementach obowiązującej Opinii EASA nr 01/2013, a także o zmianach w projekcie rozporządzenia ADR wprowadzonych po opublikowaniu CRD. Podstawą tych zmian są reakcje zgłoszone w odpowiedzi na CRD, w których wskazano obszary dalszych możliwych poprawek projektowanych przepisów. Zmiany oraz ich uzasadnienie przedstawiono w niniejszym dokumencie.

Opierając się na działaniach podejmowanych w koordynacji z państwami członkowskimi i interesariuszami, EASA jest przekonana, iż niniejsza opinia stanowi silny konsensus i dopracowaną podstawę do przyjęcia przyszłego rozporządzenia ADR.

WPROWADZENIE

I. Informacje ogólne

1. Zmienione rozporządzenie (WE) nr 216/2008 (zwane dalej „rozporządzeniem podstawowym”) rozszerzyło zakres obowiązków Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (zwanej dalej „Agencją”) na obszar ATM/ANS oraz lotnisk, nakazując Agencji przygotowanie projektu przepisów dotyczących bezpieczeństwa lotnisk oraz wspólnych przepisów dotyczących prowadzenia certyfikacji i sprawowania nadzoru przez krajowe władze lotnicze w ramach wsparcia dla Komisji Europejskiej.
2. Celem niniejszej opinii jest wsparcie Komisji Europejskiej w przygotowaniu przepisów wykonawczych dotyczących lotnisk przez przekazanie końcowych wyników obrad Agencji w przedmiotowej sprawie. Przypuszcza się, że te przepisy wykonawcze zostaną przyjęte przez Komisję Europejską i wejdą w życie do końca 2013 r.
3. Równolegle przygotowano materiały niewiążące (akceptowalne sposoby spełnienia wymagań [AMC], materiały zawierające wytyczne [GM] oraz specyfikacje certyfikacyjne [CS]) stanowiące podstawę tych przyszłych przepisów wykonawczych. Przewiduje się, że zostaną one przyjęte przez Agencję i wejdą w życie w tym samym czasie co przepisy wykonawcze. W odróżnieniu od przepisów wykonawczych do momentu przyjęcia materiały te pozostają w gestii Agencji, dzięki czemu można będzie poświęcić więcej czasu na ich dopracowanie i sfinalizowanie w 2013 r.
4. Niniejsza nota wyjaśniająca ma pomóc czytelnikowi zrozumieć przyczyny i skutki ostatnich zmian projektowanych przepisów wykonawczych, rekomendowanych przez Agencję w odpowiedzi na reakcje na CRD do NPA 2011-20. Projekt przyszłych przepisów wykonawczych dostępny jest zarówno w wersji „czystej”, jak i z zaznaczonymi zmianami.
5. Ponadto niniejsza nota wyjaśniająca posiada załącznik, sporządzony wyłącznie w celach informacyjnych i niestanowiący formalnej części opinii, zawierający szczegółowy wykaz AMC, GM oraz CS, nad którymi Agencja chce jeszcze pracować. Również ten wykaz, który nie ma charakteru wyczerpującego i ostatecznego, jest wynikiem reakcji na CRD. W poszczególnych przypadkach przedstawiono nową treść projektowanych przepisów.

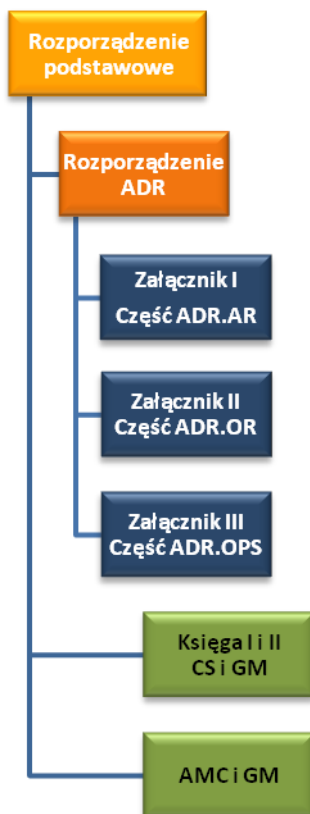
II. Zakres opinii

6. Niniejsza opinia składa się z następujących dokumentów:
 - Projekt rozporządzenia ramowego w sprawie lotnisk z następującymi załącznikami:
 - Załącznik I – Część „Wymogi dotyczące organów” (Część ADR.AR)

- Załącznik II – Część „Wymogi dotyczące organizacji” (Część ADR.OR)
- Załącznik III – Część „Wymogi dotyczące operacji” (Część ADR.OPS)

III. Struktura przepisów

7. Poniższy rysunek przedstawia przegląd załączników do przyszłego rozporządzenia w sprawie w sprawie lotnisk:



Rysunek 1. Załączniki do rozporządzenia w sprawie lotnisk

IV. Konsultacje

8. Zawiadomienie NPA 2011-20 opublikowano w witrynie internetowej Agencji (<http://easa.europa.eu/rulemaking/notices-of-proposed-amendment-NPA.php>) w dniu 13 grudnia 2011 r. Okres konsultacji zakończył się, po otrzymaniu wniosku o jego wydłużenie, dnia 30 kwietnia 2012 r.
9. Podsumowania uwag, odpowiedzi na podsumowane uwagi oraz proponowane zmiany w treści przepisów omówiono podczas następujących wydarzeń:
- Konferencja w sprawie lotnisk 21/22 maja 2012 r.
- Spotkania poświęcone przeglądowi obszarów tematycznych
- Projekt rozporządzenia i część AR 12 czerwca 2012 r.
 - Część OR 13 czerwca 2012 r.
 - Część OPS 19 czerwca 2012 r.
 - Księga I CS 20 czerwca 2012 r.
10. W oparciu o wyniki powyższych prac, a także o wielostronne konsultacje z organami, stowarzyszeniami i operatorami lotnisk, w dniu 26 listopada 2012 r.

Agencja opublikowała dokument CRD do NPA 2011-20. Okres zgłaszania reakcji zakończył się dnia 3 lutego 2013 r. W czasie jego trwania Agencja utrzymywała stały, wysoki poziom koordynacji ze wszystkimi stronami, aby zapewnić należyte rozpatrzenie wszystkich zgłoszonych reakcji. Z myślą o umożliwieniu wszystkim stronom swobodnej dyskusji, odbyło się wiele spotkań zarówno formalnych, jak i nieformalnych, których celem było zapewnienie zrozumienia proponowanych zmian i zasadności ich wprowadzenia.

V. Ogólny przegląd reakcji na CRD

11. Warto zauważyć, że w znaczącej liczbie reakcji zarówno władze, jak i operatorzy lotnisk wyrazili uznanie dla starań Agencji na rzecz udzielenia odpowiedzi na wszystkie uwagi otrzymane w trakcie konsultacji publicznych NPA. W powszechnym odczuciu CRD poruszył wiele zagadnień zgłoszonych Agencji. Wiele reakcji dotyczyło przyjęcia nowych przepisów i braku ciągłości wynikającego ze zmiany niektórych z dotychczas obowiązujących przepisów bez całościowego uwzględnienia wpływu tych zmian na przepisy powiązane lub uzupełniające. W dalszej treści niniejszego dokumentu zostaną przedstawione zmiany wprowadzone przez Agencję w poszczególnych częściach przepisów w odpowiedzi na otrzymane reakcje wraz z ich uzasadnieniem.
12. Powtarzająca się reakcja branży dotyczyła interpretacji słowa „zapewnić”. Zgodnie z powszechnym rozumieniem, termin ten oznaczał, że operatorzy lotnisk są bezpośrednio odpowiedzialni za opracowanie odpowiednich procedur i weryfikację ich przestrzegania przez wszystkich zainteresowanych. Intencja Agencji była inna, a przedstawiona interpretacja jest niezgodna z zakresem przewidzianym przez Agencję dla operatorów lotnisk. Zgodnie z zamierzonym przez Agencję znaczeniem słowa „zapewnić”, operator lotniska powinien upewnić się, że odpowiednie procedury zostały wdrożone i właściwie rozpowszechnione w ramach ogólnych systemów zarządzania bezpieczeństwem lotniska. W rozumieniu Agencji, również inne organizacje mogą aktywnie zaangażować się w dostarczenie skutecznych procedur zgodnych z omawianymi tu przepisami, ale odpowiedzialność za ich wdrożenie, nadzorowanie i ocenę skuteczności wciąż spoczywa na operatorach lotnisk.
13. W odpowiedzi na prośbę o wyjaśnienie odpowiedzialności operatorów lotnisk w przypadku zapewniania obsługi operacyjnej przez inne podmioty Agencja dołączyła dalsze materiały zawierające wytyczne, wskazujące stopień odpowiedzialności, jakiego oczekuje się w przypadku takich uzgodnień koordynacyjnych. Jak już wspomniano, oczekuje się, że operator lotniska będzie koordynować działania różnych podmiotów. Jednakże rozumie się też, że przez zapewnienie takiej koordynacji operator wywiązuje się ze swoich obowiązków i nie ponosi odpowiedzialności za działania innych podmiotów.
14. W dalszych punktach niniejszej noty wyjaśniającej przedstawiono bardziej szczegółowe informacje o przygotowaniu projektu rozporządzenia.

ZMIANY W PROJEKCIE ROZPORZĄDZENIA W SPRAWIE LOTNISK**I. Zakres**

15. Projekt rozporządzenia w sprawie lotnisk określa ogólną stosowalność części, których dotyczy, umożliwia konwersję istniejących certyfikatów, definiuje stosowanie zwolnień na mocy art. 4 ust. 3b rozporządzenia podstawowego oraz proponuje określone środki w postaci okresów konwersji i dokumentu przyjęcia odstępstw i działań (DAAD), które w zamierzeniu mają ułatwić przejście na nowe specyfikacje certyfikacyjne.

II. Przegląd reakcji

16. Reakcje na projekt rozporządzenia skupiały się głównie na definicjach, nadzorze nad lotniskami oraz stosowalności przepisów przed zakończeniem procesu certyfikacji.

III. Wyjaśnienie zmian

Nowy motyw (15):

17. Ten nowy motyw zawiera wyjaśnienie odpowiedzialności operatora lotniska, w przypadku gdy usługa lotniskowa wymagana na mocy załącznika III do rozporządzenia jest świadczona przez podmiot lub organizację państwową niebędącą operatorem lotniska.

Nowy motyw (16):

18. Ten nowy motyw wyjaśnia, że niezwiązane z bezpieczeństwem aspekty istniejących krajowych certyfikatów lotniskowych pozostają bez zmian.

Artykuł 1: Przedmiot i zakres

19. W art. 1 wprowadzono zmiany wyjaśniające, które podmioty mają obowiązek spełnienia wymogów poszczególnych załączników. Określenie opóźnienia, z jakim różne podmioty mają spełniać wymogi załączników, zostało przeniesione do art. 12.

Artykuł 2: Definicje

20. Wydaje się, że nastąpiło pewne nieporozumienie dotyczące definicji „cyklu planowania nadzoru”, w której użyto zwrotu „wszelkie stosowne wymogi są weryfikowane w trakcie cyklu nadzoru”, co jakoby miałoby zwiększyć obciążenie niektórych właściwych organów. Po dokonaniu przeglądu treści tego przepisu Agencja uświadomiła sobie, że dotychczasowa definicja nie uwzględnia nadzoru nad akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań oraz specyfikacjami certyfikacyjnymi, które nie są wymogami. Agencja zmieniła treść przepisu tak, aby pokazać, że niektóre elementy pozostają niezmiennie i nie mogą podlegać regularnemu nadzorowi, jeżeli nie dotyczą ich zmiany. Nowa definicja stanowi, że cykl nadzoru to okres, w trakcie którego weryfikuje się ciągłe przestrzeganie przepisów. Definicja nie wchodzi w szczegóły środków, za pomocą których należy prowadzić taką weryfikację. Definicję „warunków certyfikatu” skrócono o dwa elementy.

Artykuł 3: Zdolności w zakresie nadzoru

21. Artykuł zmieniono, aby wyjaśnić, że państwa członkowskie wyznaczają właściwy organ odpowiedzialny za certyfikację lotnisk i nadzór nad nimi oraz ich eksploatację raczej niż ogólnie za eksploatację lotnisk. W lepszy sposób definiuje to zakres i

dostosowanie do rozporządzenia podstawowego. Inne zmiany wprowadzone do treści artykułu umożliwiają właściwemu organowi podjęcie, ale tylko w sensie zainicjowania, środków egzekucyjnych, których dalsze prowadzenie jest podejmowane przez inne stosowne podmioty.

Przepis dotyczący koordynacji nadzoru nad lotniskami położonymi w pobliżu granic państwowych został przeredagowany, ograniczony do koordynacji „zabezpieczenia” i przeniesiony do art. 8.

Artykuł 4: Udzielanie informacji Agencji

22. W reakcji na art. 4 określono, że użycie zwrotu „nazwy lotnisk” może prowadzić do problemów z prawidłową identyfikacją w przypadku stosowania się przez dane państwo członkowskie do sugerowanej treści artykułu. Dlatego aby uniknąć nieporozumień, Agencja przyjęła wymóg ICAO i teraz treść artykułu stanowi, że informacje przekazywane Agencji powinny zawierać „nazwę, lokalizację i kod ICAO lotniska”.

Artykuł 5: Zwolnienia zgodnie z art. 4 ust. 3b rozporządzenia (WE) nr 216/2008

23. Zmiana w art. 5 oddaje wysiłki podejmowane przez Agencję w celu jasnego określenia okresu, w którym państwo członkowskie ocenia, czy lotnisko spełnia wymogi dotyczące zwolnień. Agencja próbuje zachować elastyczność w granicach artykułu pozwalającą państwom członkowskim na decydowanie, czy dane lotnisko spełnia wymogi dotyczące zwolnień. Jednakże w treści artykułu wystąpiła nieznaczna niespójność mogąca prowadzić do pewnego zamieszania. Dlatego Agencja wprowadziła do art. 5 ust. 2 zwrot „ostatnie trzy następujące po sobie lata” tak, aby okres ten był taki sam jak przewidziany w art. 5 ust. 3 lit c.

Artykuł 6: Konwersja certyfikatów

24. Artykuł zmieniono, aby wyjaśnić kwestię ważności istniejących certyfikatów.

Artykuł 7: Odstępstwa od specyfikacji certyfikacyjnych

25. Ten artykuł zmieniono, aby odzwierciedlić dwie z otrzymanych reakcji. Pierwsza dotyczy użycia pojęcia „pierwszych” certyfikatów. Istniało odczucie, że stawia to lotniska, które złożyły wniosek o wczesną certyfikację, w położeniu gorszym niż lotniska, które uzyskały certyfikat później. Owo gorsze położenie względem tych, którym jeszcze nie wydano certyfikatu, oznaczało, iż w DAAD nie wolno było umieścić żadnych „oryginalnych” odstępstw określonych po wydaniu certyfikatu, natomiast operatorzy, którzy jeszcze nie uzyskali certyfikatu mogliby umieszczać takie „spóźnione” odstępstwa w DAAD. Doprowadziło to do wykreślenia słowa „pierwszych”, co pozwoliło na umieszczanie w DAAD przypadków błędnego określenia stosownych odstępstw, które miały miejsce w czasie certyfikacji. Druga reakcja dotyczyła niezgodności między datą końcową zawartą w tym artykule a datą podaną w nocie wyjaśniającej. Artykuł zmieniono tak, aby podawał prawidłową datę.

Artykuł 8: Zabezpieczenie otoczenia lotniska

26. Jak wspomniano w podanym wyżej opisie art. 3, w ust. 3 ten artykuł zawiera obecnie wymóg koordynacji zabezpieczenia lotniska położonego w pobliżu granic państwowych, w odróżnieniu od zakresu nadzoru proponowanego we wcześniejszej propozycji art. 3.

Artykuł 9: Monitoring otoczenia lotniska

27. Zmiana w treści art. 9 oddaje reakcję, według której stworzenie obszaru przeznaczonego dla aktywności dzikiej przyrody mogłoby w rzeczywistości mieć

pozytywny udział w odciążeniu dzikich zwierząt od obszarów, gdzie mogłyby one stanowić zagrożenie dla eksploatacji lotniska. Dlatego Agencja umieściła w treści punktu dotyczącego dzikiej przyrody zwrot „szkodliwej dla działania statków powietrznych”.

Artykuł 12: Wejście w życie

28. Artykuł zmieniono, aby jaśniej przedstawić wymogi dotyczące wejścia przepisów w życie w odniesieniu do lotnisk posiadających już certyfikaty wydane zgodnie z przepisami swoich krajów oraz do lotnisk, których proces certyfikacji rozpoczął się przed wejściem w życie tego rozporządzenia.

ZMIANY W ZAŁĄCZNIKU I – CZĘŚĆ „WYMOGI DOTYCZĄCE ORGANÓW” (CZĘŚĆ ADR.AR)

I. Zakres

29. Ta część opisuje wymogi dotyczące właściwych organów. Przygotowana treść określa:
- a. wymogi dotyczące systemów zarządzania wykorzystywanych przez właściwe organy;
 - b. procedury oceniania i akceptowania propozycji stosownej podstawy certyfikacji lotniska przedstawionej przez wnioskodawcę;
 - c. proces akceptacji instrukcji lotniska definiującej szczegółowe dane lotniska oraz realizowane na nim usługi i operacje;
 - d. wymogi dotyczące wydawania, utrzymywania w mocy, zmieniania, ograniczania, zawieszania lub cofania certyfikatów dla lotnisk oraz operatorów lotnisk (zgodnie ze stanem w danym państwie członkowskim);
 - e. wymogi dotyczące organów w zakresie ciągłego nadzoru bezpieczeństwa nad lotniskami, ich eksploatacją i usługami, a także nad operatorami lotnisk;
 - f. warunki, w których przeprowadzanie operacji lotniczych może być zabronione, ograniczone lub uzależnione od spełnienia pewnych warunków w interesie bezpieczeństwa.

II. Przegląd reakcji

30. Reakcje na część „Wymogi dotyczące organów” skupiały się głównie na systemie zarządzania, programie nadzoru, a także wydawaniu certyfikatów i wprowadzaniu do nich zmian. W oparciu o otrzymane reakcje treść części poddano przeglądowi z myślą o zmniejszeniu obciążenia właściwych organów i wyjaśnieniu ich obowiązków w zakresie programu nadzoru oraz wydawania i zmieniania certyfikatów.

III. Wyjaśnienie zmian

ADR.AR.A.005: Właściwy organ

31. Przepis wykonawczy zmieniono, aby wyjaśnić, że właściwy organ nie wydaje certyfikatu automatycznie i bezwarunkowo, co w sposób niezamierzony mogła sugerować poprzednia treść.

ADR.AR.B.020: Prowadzenie dokumentacji

32. Przepis wykonawczy stwierdza teraz, że dokumentację należy przechowywać przez cały okres obowiązywania certyfikatu lub deklaracji, stosownie do przypadku.

Zmianę tę wprowadzono, aby umożliwić właściwemu organowi decydowanie, jaką dokumentację należy przechowywać.

ADR.AR.C.005: Nadzór

33. Przepis wykonawczy zawiera teraz zapis zobowiązujący właściwy organ do objęcia nadzorem pozostałej infrastruktury i działań w obszarach monitorowanych przez operatora lotniska zgodnie z ADR.OPS.B.075. Może to wymagać uprzednich umów dotyczących zatwierdzenia.

ADR.AR.C.015: Rozpoczęcie procesu certyfikacji

34. Przepis wykonawczy zmieniono tak, by odzwierciedlał, że proces certyfikacji jest procesem wielostopniowym, a nie procesem o charakterze „ping-ponga”, jak to pierwotnie promowano. Certyfikacja powinna być procesem zbiorowym, który wymaga od obydwu stron interakcji w opracowywaniu podstawy i wymogów certyfikacji. W zamierzeniu nie jest ona procedurą biurokratyczną i nie powinna być przeprowadzana jako taka.

ADR.AR.C.020: Podstawa certyfikacji

35. Przepis wykonawczy zmieniono tak, aby dokładniej opisywał podstawę certyfikacji. Proces przygotowywania podstawy certyfikacji umieszczono w AMC w ADR.AR.C.015, gdzie termin ten pojawia się po raz pierwszy.

ZMIANY W ZAŁĄCZNIKU II – CZĘŚĆ „WYMOGI DOTYCZĄCE ORGANIZACJI” (CZĘŚĆ ADR.OR)

I. Zakres

36. Część ADR.OR zawiera wymogi obowiązujące operatora lotniska. Składa się ona z pięciu sekcji dotyczących wymogów ogólnych, certyfikacji – deklaracji, obowiązków operatora, zarządzania oraz instrukcji lotniska. Obejmuje:
- warunki eksploatacji lotniska zgodnie z zasadniczymi wymogami załącznika Va oraz, stosownie do przypadku, załącznika Vb do rozporządzenia podstawowego;
 - obowiązki i przywileje organizacji występującej jako operator lotniska;
 - proces opracowywania instrukcji lotniska oraz jej treść, a także wymogi dotyczące eksploatacji lotniska zgodnie z instrukcją;
 - wymogi dotyczące systemów zarządzania lotniskiem, w tym systemu zarządzania bezpieczeństwem;
 - obowiązki operatora lotniska i osób trzecich zapewniających służby operacyjne lotniska, w tym procedury sprawowania przez operatora lotniska monitoringu i nadzoru nad działalnością osób trzecich w strefie ruchu lotniska.

II. Przegląd reakcji

37. Podobnie jak w przypadku reakcji na wymogi dotyczące organów uwagi w sprawie wymogów dotyczących operatorów skupiały się na przepisach dotyczących nadzoru na osobami trzecimi, zmian oraz personelu. Otrzymano ważne reakcje dotyczące wymogów w zakresie szkoleń, które doprowadziły do znaczącego przereagowania tych przepisów.

III. Wyjaśnienie zmian

ADR.OR.B.015: Wniosek o wydanie certyfikatu

38. Ten przepis wykonawczy zmieniono tak, aby odzwierciedlał intencję zmian wprowadzonych w to ADR.AR.C.015, które opisano powyżej w sekcji poświęconej AR. Zmiany powinny sprawić, że wymogi dotyczące wnioskowania o wydanie certyfikatu będą bardziej zrozumiałe.

ADR.OR.B.040: Zmiany

39. Na początku przepisu wykonawczego wprowadzono niewielką zmianę edytorską mającą wyjaśnić zakres wymogów dotyczących dokonywania zmian oraz kolejną zmianę mającą wyjaśnić zakres oceny proponowanej zmiany.

ADR.OR.B.060: Deklaracja składana przez podmiot zapewniający służby obsługi płyty postojowej lotniska

40. Przepis wykonawczy dostosowano, aby zapewnić jego większą przejrzystość.

ADR.OR.C.005: Obowiązki operatora lotniska

41. Przepis wykonawczy zmieniono tak, aby odzwierciedlał, że niektóre z informacji w nim wymienione powinny być publikowane tylko, jeżeli uzna się to za konieczne. W pierwotnym kształcie przepis wykonawczy nakazywałby publikację informacji, które powinny być odzwierciedlone w instrukcji lotniska. Dlatego projekt przepisu wykonawczego zmieniono w taki sposób, aby wskazywał, iż w instrukcji lotniska należy uwzględniać wszelkie informacje dotyczące bezpieczeństwa statków powietrznych, ale obowiązek publikacji dotyczy tylko informacji do tego przeznaczonych. Kolejną, nieznaczną zmianę wprowadzono, aby usunąć „formalny” aspekt ewentualnych uzgodnień między operatorem lotniska a innymi podmiotami.

ADR.OR.C.040: Zapobieganie pożarom

42. Zmiana w przepisie wykonawczym wyjaśnia, że operator lotniska nie odpowiada bezpośrednio za zapewnienie przestrzegania wymogu, ale jedynie za zapewnienie funkcjonowania procedur gwarantujących, iż odpowiednie osoby są świadome istnienia tego wymogu.

ADR.OR.C.045: Spożywanie alkoholu, stosowanie substancji psychoaktywnych i leków

43. Przepis wykonawczy stanowił, że operatorzy lotnisk powinni ustanowić i ogłosić politykę w zakresie spożywania substancji nim objętych. W wielu reakcjach zaznaczono, iż [personel zaangażowany w] zarządzanie lotniskiem nie powinien być objęty ograniczeniami dotyczącymi stosowania substancji wymienionych w przepisie. Jednakże Agencja nie stwierdziła, co powinno być objęte polityką w tym zakresie. Niemniej jednak, aby wyeliminować wszelkie błędne interpretacje, Agencja usunęła słowo „zarządzanie”.

ADR.OR.D.015: Wymagania wobec personelu

44. Znacząca zmiana w ADR.OR.D.017 (opisana poniżej) zaowocowała pojawieniem się w tym przepisie wykonawczym wymogu, w myśl którego operator lotniska ma zapewnić, by jego personel biorący udział w eksploatacji, obsłudze technicznej i zarządzaniu lotniskiem był odpowiednio przeszkolony zgodnie z programem szkolenia. Dodanie tego wymogu sprawia, że preredagowany ADR.OR.D.017 jest bardziej zrozumiały.

ADR.OR.D.017: Programy szkolenia i kontroli umiejętności

45. Znaczące zmiany wprowadzone w tym przepisie wykonawczym wyjaśniły obowiązki operatora lotniska w zakresie zapewnienia odpowiedniego przeszkolenia swoich pracowników oraz prowadzenia dokumentacji, a także w zakresie zapewnienia, by osoby poruszające się bez eskorty w strefie ruchu lub innych strefach operacyjnych

lotniska zostały odpowiednio przeszkolone. Przeredagowany przepis powinien teraz odzwierciedlać intencję, iż operator lotniska nie jest bezpośrednio odpowiedzialny za szkolenie personelu innych organizacji. Jednakże operator lotniska musi zapewnić, by personel innych organizacji został przeszkolony zgodnie ze standardami opracowanymi przez operatora lotniska (zakres programowy i częstość szkolenia), ponieważ tak stanowią zasadnicze wymogi. Dlatego operator zachowuje ogólny nadzór administracyjny nad szkoleniami prowadzonymi dla personelu innych organizacji.

ADR.OR.D.027: Programy bezpieczeństwa

46. Wprowadzono niewielką zmianę, w myśl której operator lotniska nie może zapewniać, by organizacje działające na lotnisku brały udział w takich programach, ale tylko zachęcać je do takiego udziału.

ADR.OR.D.035: Prowadzenie dokumentacji

47. Wprowadzono niewielką zmianę, w myśl której dokumentację dotyczącą podstawy certyfikacji oraz alternatywnych sposobów spełnienia wymagań należy przechowywać przez okres obowiązywania certyfikatu, a nie przez czas nieokreślony.

ADR.OR.E.005: Instrukcja lotniska

48. Wprowadzono niewielką zmianę mającą wyjaśnić obowiązek operatora lotniska dotyczący informowania personelu innych organizacji o instrukcji lotniska. Treść CRD sugerowała, że operator lotniska ma obowiązek zapewnić, by personel innych organizacji wiedział o instrukcji, podczas gdy zamierzenie polegało na zawiadomieniu o niej tylko samych organizacji, które z kolei miałyby obowiązek poinformowania o niej swoich pracowników.

**ZMIANY W ZAŁĄCZNIKU III – CZĘŚĆ „WYMOGI OPERACYJNE”
(CZĘŚĆ ADR.OPS)**

I. Zakres

49. Część ADR.OPS zawiera wymogi obowiązujące operatora lotniska. Składa się ona z trzech sekcji dotyczących danych lotniska, służb operacyjnych, wyposażenia i instalacji oraz obsługi technicznej lotniska. Obejmuje:
- wymogi i procesy dotyczące bezpiecznej eksploatacji lotniska, w tym obsługi technicznej;
 - wymogi i procesy dotyczące bezpieczeństwa służb operacyjnych lotniska, niezależnie od tego czy zapewnia je operator lotniska, czy osoba trzecia;
 - wymogi dotyczące bezpieczeństwa operacji naziemnych odnoszących się do statków powietrznych prowadzonych w strefie ruchu lotniska.

II. Przegląd reakcji

50. W stosunku do wymogów dotyczących eksploatacji lotnisk zgłoszono wiele reakcji poruszających kwestie służb ratowniczych i przeciwpożarowych (RFFS) oraz obsługi technicznej. Pewnych wyjaśnień wymagały pytania stawiane podczas okresu zgłaszania reakcji, które dotyczyły stopnia odpowiedzialności operatora lotniska w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa operacji w pewnych warunkach pogodowych.

III. Wyjaśnienie zmian

ADR.OPS.B.001: Zapewnienie służb

51. Do tego przepisu wykonawczego wprowadzono niewielką zmianę w postaci usunięcia słowa „operacyjnych” z tytułu podczęści „Zapewnienie służb operacyjnych”, dzięki czemu zakres jest dobrze zdefiniowany i nie ma potrzeby powtarzania go w przepisach wykonawczych. Do wytycznych dodano nowy materiał mający uzupełnić przepis wykonawczy (patrz załącznik 1).

ADR.OPS.B.010: Służby ratownicze i przeciwpożarowe

52. Wśród zmian wprowadzonych do tego przepisu wykonawczego znalazła się niewielka zmiana wyjaśniająca, że oczekiwany czas reakcji służb RFFS nie jest „natychmiastowy”, ale „odpowiedni”. W otrzymanych reakcjach wskazywano, że o ile służby RFFS reagują zgodnie z wymogami, nie ma konieczności „natychmiastowej” reakcji, której wymagano w poprzednim kształcie tego przepisu wykonawczego. Potrzebna była znacząca zmiana będąca konsekwencją ww. zmian w ADR.ORD.017. W jej wyniku wymogi dotyczące szkolenia i kontroli umiejętności służb RFFS mają być przeniesione z powrotem do tej części. Dodanie ADR.OPS.B.011, które dopuszcza odpowiedzialność innych osób za zapewnienie przedmiotowych usług, umożliwiło przeniesienie tego przepisu w bardziej odpowiednie miejsce.

ADR.OPS.B.025: Użytkowanie pojazdów

53. Niewielka zmiana polegająca na usunięciu słowa „formalnego” ze zwrotu „formalnego szkolenia”. Powinno to w bardziej zrozumiały sposób pokazać, że intencją przepisu nie jest zobowiązanie operatora lotniska do bezpośredniego prowadzenia szkoleń, ale zobowiązanie go do ustanowienia i wdrożenia „procedur” w tym zakresie. Treść przepisu w żadnym miejscu nie uniemożliwia operatorowi lotniska delegowania innych organizacji do realizacji tych zadań.

ADR.OPS.B.035: Operacje w warunkach zimowych

54. Przepis wykonawczy zmieniono tak, aby lepiej wyjaśnić rolę operatora.

ADR.OPS.B.040: Operacje nocne

55. Przepis wykonawczy zmieniono tak, aby lepiej wyjaśnić rolę operatora.

ADR.OPS.B.045: Operacje przy ograniczonej widzialności

56. Przepis wykonawczy zmieniono tak, aby lepiej wyjaśnić rolę operatora.

ADR.OPS.B.060: Dostęp do strefy ruchu

57. Ten przepis wykonawczy usunięto w następstwie zmian wprowadzonych do ADR.OR.D.017, który obecnie zawiera jego intencję.

ADR.OPS.B.070: Bezpieczeństwo prac prowadzonych na lotnisku

58. Z tego przepisu wykonawczego usunięto wymóg uprzedniego zatwierdzenia większych prac budowlanych przez właściwy organ. Wymóg ten stał się zbędny w następstwie zmiany w ADR.AR.C.005, która odnosi się do sytuacji tego typu.

ADR.OPS.B.075: Zabezpieczenie lotniska

59. W treści lit. a pkt (1) dodano ograniczenie kompetencji operatora lotniska, zapewniające zbieżność z art. 8a pkt (4) rozporządzenia podstawowego.

ADR.OPS.C.005: Obsługa techniczna lotniska – wymogi ogólne

60. Usunięto wymóg dotyczący uprzedniego zatwierdzenia programu obsługi technicznej i większych działań z zakresu obsługi technicznej.

WYŁĄCZNIE W CELACH INFORMACYJNYCH
--

ZAŁĄCZNIK 1

W niniejszym załączniku przedstawiono odniesienia do materiałów uzupełniających, które ewentualnie mogą zostać poddane ponownej ocenie w związku ze zmianami w powiązanych proponowanych przepisach wykonawczych lub w następstwie otrzymanych reakcji. Znalazły się tu również nowe, już opracowane materiały. Niniejsze listy służą wyłącznie celom informacyjnym i nie mają charakteru pełnego lub wyczerpującego. Agencja będzie dalej współpracować z podmiotami zewnętrznymi, aby zapewnić, że przyjęte materiały będą najwyższej jakości.

Wymogi dotyczące organów

Ewentualne zmiany w AMC i GM:

Nowy AMC1 ADR.AR.B.005 lit. a pkt (1)	System zarządzania
AMC1 ADR.AR.B.005 lit. a pkt (4)	System zarządzania
AMC1 ADR.AR.B.005 lit. D	System zarządzania
GM1 ADR.AR.B.005 lit. a pkt (1)	System zarządzania
GM2 ADR.AR.B.005 lit. a pkt (2)	System zarządzania
AMC1 ADR.AR.C.015 lit. b pkt (1)(2)	Rozpoczęcie procesu certyfikacji
AMC1 ADR.AR.C.015 lit. b pkt (1)	Rozpoczęcie procesu certyfikacji
Nowa GM1 ADR.AR.C.015 lit. c	Rozpoczęcie procesu certyfikacji
AMC1 ADR.AR.C.035 lit. a	Wydanie certyfikatu
GM1 ADR.AR.C.035 lit. a pkt (2)	Wydanie certyfikatu
GM3 ADR.AR.C.035 lit. b pkt (1);(2)	Wydanie certyfikatu
AMC3 ADR.AR.C.040 lit. a; f	Zmiany
AMC3 ADR.AR.C.040	Zmiany

Wymogi dotyczące organizacji

Ewentualne zmiany w AMC i GM:

AMC1 ADR.OR.B.015 lit. b pkt (4)	Wniosek o wydanie certyfikatu
GM1 ADR.OR.B.015 lit. b pkt (5)	Wniosek o wydanie certyfikatu

AMC1 ADR.OR.B.040 lit. a	Zmiany
GM1 ADR.OR.B.040 lit. a; b	Zmiany
AMC1 ADR.OR.D.005 lit. b pkt (11)	System zarządzania
AMC2 ADR.OR.D.005 lit. b pkt (11)	System zarządzania
AMC2 ADR.OR.D.005 lit. c	System zarządzania
AMC1 ADR.OR.D.010	Zleczone czynności
AMC1 ADR.OR.D.015 lit. b	Wymagania wobec personelu
AMC1 ADR.OR.D.017 lit. a	Programy szkolenia i kontroli umiejętności
GM1 ADR.OR.D.017 lit. a	Programy szkolenia i kontroli umiejętności
GM2 ADR.OR.D.025	Koordynowanie działań z innymi organizacjami
AMC1 ADR.OR.D.030	System raportowania w zakresie bezpieczeństwa

Wymogi operacyjne

Ewentualne zmiany w AMC i GM:

AMC2 ADR.OPS.B.010	Zapewnienie służb
GM5 ADR.OPS.B.010	Zapewnienie służb

Poniższy materiał GM opracowano w celu wyjaśnienia zakresu przepisów wykonawczych w odniesieniu do obowiązków i odpowiedzialności operatora lotniska w sytuacji, gdy w opracowanie i zapewnianie służb operacyjnych – np. RFFS, pozwolenia na prowadzenie pojazdów itp. – zaangażowane są osoby trzecie.

GM1 ADR.OPS.B.001 Zapewnienie służb

SŁUŻBY

Na lotnisku muszą być zapewnione służby uwzględnione w Części B niniejszego załącznika. W niektórych przypadkach służby te nie są zapewniane bezpośrednio przez operatora lotniska, ale przez inną organizację, organ państwowy lub wspólnie przez te podmioty. Jednakże operator lotniska będący odpowiedzialny za jego eksploatację powinien zawrzeć porozumienia i nawiązać współpracę z tymi organizacjami lub podmiotami w celu zapewnienia funkcjonowania służb zgodnie z wymogami prawnymi. Opisany powyżej sposób postępowania jest zbieżny z intencją zintegrowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem, który pomaga operatorowi lotniska zapewniać bezpieczeństwo funkcjonowania służb. Wykonanie tych działań oznacza wywiązanie się przez operatora lotniska ze spoczywającego na nim obowiązku wdrożenia powyższych procedur. Ponadto nie należy rozumieć, że operator lotniska bezpośrednio odpowiada za nieprawidłowości po stronie innego podmiotu będącego stroną wspomnianego wyżej porozumienia.

W wyniku przeniesienia wymogów w zakresie szkoleń do tej części należy ocenić dalsze zmiany w materiale pomocniczym (**AMC i GM**) dotyczącym RFFS.

AMC1 ADR.OPS.A.010	Wymogi w zakresie jakości danych
AMC1 ADR.OPS.B.005	Plan awaryjny dla lotniska
AMC5 ADR.OPS.B.010	Służby ratownicze i przeciwpożarowe
GM5 ADR.OPS.B.010	Służby ratownicze i przeciwpożarowe
AMC1 ADR.OPS.B.020	Zmniejszanie zagrożenia zderzeniem z dziką zwierzyną
AMC1 ADR.OPS.B.035	Operacje w warunkach zimowych
AMC1 ADR.OPS.B.045	Operacje przy ograniczonej widzialności
AMC1 ADR.OPS.B.075	Zabezpieczenie lotniska

AMC i GM dotyczące **ADR.OPS.B.060** zostaną usunięte

Księga 1 i 2, specyfikacje certyfikacyjne oraz materiały zawierające wytyczne

Specyfikacje certyfikacyjne, które ewentualnie zostaną poddane ocenie w Księdze 1 i 2 materiału pomocniczego:

ROZDZIAŁ B – DROGI STARTOWE

CS ADR-DSN.B.035 Faktyczna długość drogi startowej i deklarowanych odległości

CS ADR-DSN.B.045 Szerokość drogi startowej

CS ADR-DSN.B.060 Nachylenie stoku drogi startowej

CS ADR-DSN.B.065 Zmiany nachylenia stoku drogi startowej

CS ADR-DSN.B.070 Zasięg widzenia dla stoku drogi startowej

CS ADR-DSN.B.080 Nachylenie poprzeczne drogi startowej

CS ADR-DSN.B.095 Płaszczyzny do zawracania na drodze startowej

CS ADR-DSN.B.105 Wytrzymałość płaszczyzn do zawracania na drodze startowej

CS ADR-DSN.B.130 Nachylenie pobocza drogi startowej

CS ADR-DSN.B.135 Szerokość pobocza drogi startowej

CS ADR-DSN.B.160 Szerokość pasa drogi startowej

CS ADR-DSN.B.170 Pas drogi startowej dla podejścia nieprecyzyjnego i drogi startowej nieprzyrządowej

CS ADR-DSN.B.180 Nachylenie stoku pasa drogi startowej

CS ADR-DSN.B.185 Nachylenie poprzeczne pasa drogi startowej

CS ADR-DSN.B.190 Wytrzymałość pasa drogi startowej

CS ADR-DSN.B.205 Obszar działania radiowysokościomierza

ROZDZIAŁ C – OBSZAR ZABEZPIECZENIA KOŃCA DROGI STARTOWEJ

CS ADR-DSN.C.215 Wymiary obszarów zabezpieczenia końca drogi startowej

- CS ADR-DSN.C.230 Nachylenie obszarów zabezpieczenia końca drogi startowej
- CS ADR-DSN.C.235 Wytrzymałość obszarów zabezpieczenia końca drogi startowej

ROZDZIAŁ D – DROGI KOŁOWANIA

- CS ADR-DSN.D.240 Drogi kołowania – specyfikacje ogólne
- CS ADR-DSN.D.245 Szerokość drogi kołowania
- CS ADR-DSN.D.265 Nachylenie stoku drogi kołowania
- CS ADR-DSN.D.270 Zmiany nachylenie stoku drogi kołowania
- CS ADR-DSN.D.275 Zasięg widzenia dla drogi kołowania
- CS ADR-DSN.D.280 Nachylenie poprzeczne drogi kołowania
- CS ADR-DSN.D.320 Obiekty na pasie drogi kołowania
- CS ADR-DSN.D.330 Nachylenie pasa drogi kołowania
- CS ADR-DSN.D.340 Lokalizacja zatok oczekiwania, miejsc oczekiwania przy drodze startowej, pośrednich miejsc oczekiwania oraz miejsc oczekiwania na drodze ruchu kołowego

ROYDYIA L – POMOCE WZROKOWE W NAWIGACJI (OZNAKOWANIE)

- CS ADR-DSN.L.540 Oznakowanie punktu celowania
- CS ADR-DSN.L.570 Poprawione oznakowanie linii środka drogi kołowania

ROZDZIAŁ M – POMOCE WZROKOWE W NAWIGACJI (ŚWIATŁA)

- CS ADR-DSN.M.620 Latarnie lotnicze
- CS ADR-DSN.M.700 Światła oznakowania drogi szybkiego skołowania
- CS ADR-DSN.M.710 Światła linii środkowej drogi kołowania
- CS ADR-DSN.M.715 Światła linii środkowej drogi kołowania na drogach kołowania, drogach startowych, drogach szybkiego skołowania lub innych drogach skołowania
- CS ADR-DSN.M.760 Nowoczesny optyczny cumowniczy system naprowadzania
- CS ADR-DSN.M.770 Światło miejsca oczekiwania na drodze ruchu kołowego

ROZDZIAŁ Q – POMOCE WZROKOWE DO OZNAKOWANIA PRZESZKÓD

- CS ADR-DSN.Q.840 Obiekty do oznakowania i/lub oświetlenia

ROZDZIAŁ S – SYSTEMY ELEKTRYCZNE

- CS ADR-DSN.S.880 Systemy zasilania pomocy wzrokowych w energię elektryczną

ROZDZIAŁ T – SŁUŻBY OPERACYJNE, WYPOSAŻENIE ORAZ INSTALACJE LOTNISKA

- CS ADR-DSN.T.910 Wymogi dotyczące łamliwości wyposażenia
- CS ADR-DSN.T.915 Umiejscowienie wyposażenia oraz instalacji w obszarach operacyjnych