

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2020/1234

z dnia 9 czerwca 2020 r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do warunków i procedur składania deklaracji przez organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 39 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 ⁽²⁾ ustanowiono wymagania i procedury administracyjne dotyczące lotnisk oraz zapewniania służby zarządzania płytą postojową („AMS”). Rozporządzenie to zawiera jednak ograniczoną liczbę przepisów dotyczących bezpiecznego zapewniania tej służby. W związku z tym należy ustanowić specjalny zestaw dodatkowych wymagań w podczęści dotyczącej operacji lotniskowych.
- (2) W załączniku II (część ADR.AR) do rozporządzenia 139/2014 ustanowiono wymagania w zakresie zarządzania i nadzoru nad organizacjami przez właściwe organy. Załącznik ten należy zmienić w celu przekazania właściwym organom państwa członkowskiego, w którym dana AMS jest zapewniana, uprawnień do przyjmowania i rejestrowania deklaracji zdolności przedkładanych przez organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową.
- (3) W celu zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa na lotnisku wymagania dotyczące organizacji odpowiedzialnych za zapewnianie AMS należy dostosować do wymagań mających zastosowanie do operatorów lotnisk, a w szczególności do wymagań dotyczących zarządzania bezpieczeństwem, procedur operacyjnych i personelu.
- (4) Należy również przewidzieć wymagania w zakresie związanych z bezpieczeństwem interfejsów między operatorem lotniska, organizacjami odpowiedzialnymi za zapewnianie AMS i instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego w odniesieniu do operacji na płycie postojowej.
- (5) Aby przyczynić się do zapewnienia bezpieczeństwa operacji na płycie postojowej, należy przewidzieć szczególne procedury operacyjne dotyczące operatora lotniska. Operator lotniska powinien mieć możliwość powierzenia obowiązków innym organizacjom.
- (6) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów i przedstawiła go Komisji w postaci opinii nr 2/2014 ⁽³⁾ zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139,

⁽¹⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

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

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

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

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

1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 1 lit. h) otrzymuje brzmienie:

„h) warunków i procedur w zakresie składania deklaracji przez organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową, o których mowa w art. 37 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 (*), jak określono w załącznikach II i III, oraz w zakresie nadzoru nad tymi organizacjami.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1).”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Operatorzy lotnisk i organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową muszą spełniać wymagania określone w załącznikach III i IV.”;

c) uchyla się ust. 4;

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Nadzór”;

b) ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Państwa członkowskie wyznaczają przynajmniej jeden podmiot jako właściwy organ, który w granicach danego państwa członkowskiego posiada niezbędne uprawnienia oraz obowiązki w zakresie certyfikacji lotnisk i operatorów lotnisk oraz nadzoru nad nimi, przyjmowania deklaracji i nadzoru w odniesieniu do instytucji zapewniających służbę zarządzania płytą postojową, a także personelu zaangażowanego w realizację związanych z tym zadań.”;

3) w art. 11 uchyla się ust. 5;

4) w załączniku II wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem I do niniejszego rozporządzenia;

5) w załączniku III wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem II do niniejszego rozporządzenia;

6) w załączniku IV wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem III do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 20 marca 2022 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 9 czerwca 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK I

W załączniku II (część ADR.AR) do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) pkt ADR.AR.A.001 otrzymuje brzmienie:

„ADR.AR.A.001 Zakres

Niniejszy załącznik ustanawia wymagania dla właściwych organów odpowiedzialnych za:

 - a) certyfikację lotnisk i operatorów lotnisk oraz nadzór nad nimi;
 - b) przyjmowanie deklaracji zdolności i dostępności środków umożliwiających wywiązywanie się z obowiązków przez organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową i nadzór nad nimi.”;
- 2) pkt ADR.AR.A.005 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) przyjmowanie deklaracji zdolności i dostępności środków umożliwiających wywiązywanie się z obowiązków przez organizacje odpowiedzialne za zapewnianie służby zarządzania płytą postojową i nadzór nad nimi.”;
- 3) pkt ADR.AR.A.010 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) Właściwy organ udostępnia operatorom lotnisk, organizacjom odpowiedzialnym za zapewnianie AMS i innym zainteresowanym stronom akty ustawodawcze, normy, przepisy, publikacje techniczne i powiązane dokumenty, aby ułatwić im spełnienie stosownych wymagań.”;
- 4) w pkt ADR.AR.A.015 lit. d) wprowadza się następujące zmiany:
 - a) akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„d) Właściwy organ ocenia alternatywne sposoby spełnienia wymagań zaproponowane przez operatora lotniska lub organizację odpowiedzialną za zapewnianie AMS, zgodnie z pkt ADR.OR.A.015, analizując przedłożoną dokumentację oraz – jeżeli uzna to za niezbędne – przeprowadzając inspekcję operatora, lotniska lub organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS.”;
 - b) w akapicie drugim pkt 4 otrzymuje brzmienie:

„4) informuje certyfikowane lotniska oraz organizację odpowiedzialną za zapewnianie AMS pod jego nadzorem (stosownie do przypadku).”;
- 5) w pkt ADR.AR.A.030 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) Właściwy organ wdraża system służący do odpowiedniego gromadzenia, analizowania i rozpowszechniania informacji o bezpieczeństwie zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (*).

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18).”;

 - b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) Środki wprowadzone zgodnie z lit. c) są niezwłocznie zgłaszane operatorom lotnisk lub organizacjom odpowiedzialnym za zapewnianie AMS, które muszą zastosować się do nich zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie. Właściwy organ powiadamia również o tych środkach Agencję oraz, w razie konieczności podjęcia wspólnych działań, odpowiednie państwa członkowskie.”;
 - c) dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) O środkach zgłoszonych organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS powiadamia się również operatora lotniska, na którym zapewniania jest ta służba.”;
- 6) w pkt ADR.AR.A.040 dodaje się lit. e) w brzmieniu:

„e) O wytycznych bezpieczeństwa zgłoszonych organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS powiadamia się również operatora lotniska, na którym zapewniania jest ta służba.”;

- 7) pkt ADR.AR.B.005 lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Właściwy organ ustanawia procedury dotyczące udziału w wymianie wszelkich niezbędnych informacji oraz pomocy pozostałym zainteresowanym właściwym organom, w tym informacji na temat wszelkich stwierdzonych nieprawidłowości, następczych działań naprawczych podjętych w związku z tymi nieprawidłowościami oraz środków egzekucyjnych zastosowanych w wyniku nadzoru nad organizacją odpowiedzialną za zapewnianie AMS, zarejestrowaną w więcej niż jednym państwie członkowskim.”;
- 8) pkt ADR.AR.B.020 lit. a) pkt 11 otrzymuje brzmienie:
- „11) wykorzystania przepisów o zapewnieniu elastycznego podejścia zgodnie z art. 71 rozporządzenia (UE) 2018/1139.”;
- 9) pkt ADR.AR.C.005 lit. a) pkt 2 otrzymuje brzmienie:
- „2) ciągłą zgodność z podstawą certyfikacji i stosownymi wymaganiami dla lotnisk i operatorów lotnisk lub organizacji odpowiedzialnych za zapewnianie AMS; oraz”;
- 10) w pkt ADR.AR.C.010 wprowadza się następujące zmiany:
- a) w lit. a) formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
- „a) W odniesieniu do każdego operatora lotniska oraz każdej organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS właściwy organ.”;
- b) lit. c) otrzymuje brzmienie:
- „c) Program sprawowania nadzoru i cykl planowania nadzoru odzwierciedlają skuteczność działania w dziedzinie bezpieczeństwa ze strony, odpowiednio, operatora lotniska lub organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS, jak również stopień narażenia lotniska na rodzaje ryzyka.”;
- 11) w pkt ADR.AR.C.040 tytuł otrzymuje brzmienie:
- „ADR.AR.C.040 Zmiany – operator lotniska”;
- 12) pkt ADR.AR.C.050 otrzymuje brzmienie:
- „ADR.AR.C.050 Deklaracje organizacji odpowiedzialnych za zapewnianie AMS i powiadamianie o zmianach
- a) Po otrzymaniu deklaracji od organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS, która zamierza zapewnić tę służbę na lotnisku, lub po otrzymaniu powiadomienia o zmianie w stosunku do informacji zawartych w deklaracji właściwy organ potwierdza odbiór deklaracji lub powiadomienia o zmianie oraz sprawdza, czy deklaracja lub powiadomienie zawiera wszystkie informacje wymagane na mocy załącznika III (część ADR.OR).
- b) Jeżeli deklaracja lub powiadomienie o zmianie nie zawiera wszystkich informacji wymaganych zgodnie z pkt ADR.OR.F.005 załącznika III lub zawiera informacje, które nie są zgodne ze stosownymi wymaganiami, właściwy organ powiadamia organizację odpowiedzialną za zapewnianie AMS i operatora lotniska, na którym zapewniana jest ta służba, o niezgodności oraz zwraca się o udzielenie dalszych informacji. W razie konieczności właściwy organ przeprowadza inspekcję danej organizacji. W przypadku potwierdzenia faktu niespełnienia wymagań właściwy organ podejmuje działania określone w pkt ADR.AR.C.055 niniejszego załącznika.
- c) Właściwy organ prowadzi rejestr deklaracji i powiadomień o zmianie przedłożonych przez organizację odpowiedzialną za zapewnianie AMS znajdującą się pod jego nadzorem.”;

13) w pkt ADR.AR.C.055 dodaje się lit. f) w brzmieniu:

„f) Wszelkie nieprawidłowości stwierdzone w odniesieniu do organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS lub wszelkie uwagi przedstawione organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS są zgłaszane przez właściwy organ operatorowi lotniska, na którym zapewniana jest ta służba.”.

ZAŁĄCZNIK II

W załączniku III do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) tytuł załącznika III otrzymuje brzmienie:
„Część »Wymagania dla organizacji« (część ADR.OR)”;
- 2) tytuł podczęści B otrzymuje brzmienie:
„PODCZEŚĆ B – CERTYFIKACJA – LOTNISKA I OPERATORZY LOTNISK (ADR.OR.B)”;
- 3) uchyla się pkt ADR.OR.B037;
- 4) uchyla się pkt ADR.OR.B060;
- 5) dodaje się pkt ADR.OR.B.070 w brzmieniu:
„ADR.OR.B.070 Zakończenie zapewniania służby zarządzania płytą postojową
Operator lotniska:
a) wprowadza odpowiednie środki w celu zapewnienia oceny i złagodzenia ryzyka w zakresie bezpieczeństwa wynikającego z zakończenia operacji;
b) przekazuje informacje na temat środków, o których mowa w lit. a), odpowiedniej instytucji zapewniającej służby informacji lotniczej.”;
- 6) w pkt ADR.OR.C.015 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„W celu ustalenia zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie operator lotniska udostępnia wszelkim osobom upoważnionym przez właściwy organ.”;
- 7) w pkt ADR.OR.C.020 formuła wprowadzająca otrzymuje brzmienie:
„Po otrzymaniu powiadomienia o stwierdzonych nieprawidłowościach operator lotniska.”;
- 8) pkt ADR.OR.C.025 otrzymuje brzmienie:
„ADR.OR.C.025 Natychmiastowa reakcja na zagrożenie bezpieczeństwa – zgodność z wytycznymi bezpieczeństwa
Operator lotniska wdraża wszelkie środki bezpieczeństwa, w tym wytyczne bezpieczeństwa, wprowadzone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem II pkt ADR.AR.A.030 lit. c) oraz pkt ADR.AR.A.040.”;
- 9) w pkt ADR.OR.C.030 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) lit. a) otrzymuje brzmienie:
„a) Operator lotniska zgłasza właściwemu organowi, a także innym organizacjom zgodnie z wymogami państwa, w którym znajduje się dane lotnisko, wszelkie wypadki, poważne incydenty i zdarzenia określone w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 (*) oraz w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014.

(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35).”;
 - b) lit. d) i e) otrzymują brzmienie:
„d) Operator lotniska składa sprawozdania w ciągu 72 godzin od momentu, gdy dowiedział się o zdarzeniu, do którego odnosi się dane sprawozdanie, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.
e) W stosownych przypadkach operator lotniska sporządza, zaraz po ustaleniu działań, jakie zamierza podjąć w celu zapobieżenia występowaniu podobnych zdarzeń w przyszłości, sprawozdanie uzupełniające zawierające szczegóły tych działań. Formę i sposób przedstawiania sprawozdania ustala państwo członkowskie.”;
- 10) tytuł podczęści D otrzymuje brzmienie:
„PODCZEŚĆ D – ZARZĄDZANIE – OPERATORZY LOTNISK (ADR.OR.D)”;
- 11) dodaje się podczęść F w brzmieniu:
„PODCZEŚĆ F – SŁUŻBA ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ (ADR.OR.F)
ADR.OR.F.001 Obowiązki organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS
Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS zapewnia służbę zarządzania płytą postojową zgodnie z:
a) wymaganiami określonymi w załączniku VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz w załączniku III (część ADR.OR) i załączniku IV (część ADR.OPS) do niniejszego rozporządzenia;

- b) przedłożoną deklaracją;
- c) procedurami operacyjnymi zawartymi w instrukcji operacyjnej lotniska;
- d) instrukcją dotyczącą systemu zarządzania, o której mowa w pkt ADR.OR.F.095;
- e) wszelkimi innymi instrukcjami stosowanymi na potrzeby zapewnienia służby zarządzania płytą postojową.

ADR.OR.F.005 Deklaracja organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS

- a) W przypadku gdy organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS zamierza wydawać wytyczne dla statków powietrznych, co najmniej jak określono w pkt ADR.OPS.D.001 lit. a) pkt 1 i 2, musi przedłożyć odpowiednią deklarację właściwemu organowi przynajmniej 2 miesiące przed datą planowanego rozpoczęcia zapewniania tej służby. Deklaracja zawiera następujące informacje:
 - 1) nazwę organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS;
 - 2) dane kontaktowe organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS;
 - 3) imię i nazwisko oraz dane kontaktowe kierownika odpowiedzialnego;
 - 4) nazwy lotnisk w państwie członkowskim, w których zapewniania będzie ta służba;
 - 5) wykaz lotnisk znajdujących się w innych państwach członkowskich, w których zapewniania jest ta służba;
 - 6) datę planowanego rozpoczęcia zapewniania służby zarządzania płytą postojową;
 - 7) oświadczenie potwierdzające, że zawarła formalne porozumienia z operatorem lotniska i z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego na lotnisku, na którym zamierza zapewniać służbę zarządzania płytą postojową;
 - 8) oświadczenie potwierdzające, że organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS opracowała politykę bezpieczeństwa i będzie ją stosować podczas zapewniania służby objętej deklaracją, zgodnie z pkt ADR.OR.F.045 lit. b) pkt 2;
 - 9) oświadczenie potwierdzające, że organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS spełnia i będzie – podczas zapewniania służby objętej deklaracją – nadal spełniać stosowne wymagania załącznika VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz załącznika III (część ADR.OR) i załącznika IV (część ADR.OPS) do niniejszego rozporządzenia.
- b) Na zasadzie odstępstwa od lit. a), jeżeli certyfikowany operator lotniska lub zatwierdzona instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zamierza zapewniać służbę zarządzania płytą postojową, to:
 - 1) powiadamia o tym właściwy organ;
 - 2) dokonuje przeglądu swojej polityki bezpieczeństwa w celu uwzględnienia kwestii zapewniania służby zarządzania płytą postojową;
 - 3) przedkłada właściwemu organowi program szkolenia personelu, który ma uczestniczyć w zapewnianiu tej służby tej służby.

ADR.OR.F.010 Ciągłość ważności deklaracji

Deklaracja złożona przez organizację odpowiedzialną za zapewnianie AMS zgodnie z pkt ADR.OR.F.005 zachowuje ważność pod następującymi warunkami:

- a) organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS spełnia wymagania określone w załączniku VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz w załączniku III (część ADR.OR) i załączniku IV (część ADR.OPS) do niniejszego rozporządzenia, z uwzględnieniem przepisów dotyczących postępowania w przypadku nieprawidłowości określonych w pkt ADR.OR.F.035 niniejszego załącznika;
- b) właściwy organ otrzymuje dostęp do organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS zgodnie z pkt ADR.OR.F.030 niniejszego załącznika w celu ustalenia ciągłej zgodności z wymaganiami określonymi w załączniku VII do rozporządzenia (UE) 2018/1139 oraz w załączniku III (część ADR.OR) i załączniku IV (część ADR.OPS) do niniejszego rozporządzenia;
- c) deklaracja ta nie została wycofana przez organizację odpowiedzialną za zapewnianie AMS ani też właściwy organ nie wydał powiadomienia o wstrzymaniu zapewniania niektórych lub wszystkich objętych nią służb.

ADR.OR.F.015 Rozpoczęcie zapewniania służby zarządzania płytą postojową

Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS rozpoczyna zapewnianie służby zarządzania płytą postojową na lotnisku, gdy:

- a) właściwy organ otrzymał deklarację;

b) zawarła formalne porozumienia z certyfikowanym operatorem lotniska i z zatwierdzoną instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego na lotnisku, na którym służba ta będzie zapewniana, zgodnie z – odpowiednio – pkt ADR.OR.F.085 oraz pkt ADR.OR.F.090;

c) przedstawi dowód na to, że członkowie jej personelu odbyli wymagane szkolenie wstępne i szkolenie w jednostce.

ADR.OR.F.020 Zakończenie zapewniania służby zarządzania płytą postojową

Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS, która zamierza trwale zakończyć zapewnianie służby na lotnisku, musi:

a) możliwie najszybciej powiadomić o tym operatora lotniska i właściwy organ, aby umożliwić wprowadzenie odpowiednich środków w celu zapewnienia bezpiecznej kontynuacji tej służby;

b) przedłożyć właściwemu organowi zmienioną deklarację lub wniosek o wyrejestrowanie deklaracji z dniem zakończenia zapewniania służby.

ADR.OR.F.025 Zmiany

a) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS koordynuje z operatorem lotniska wszelkie zmiany informacji zawartych w deklaracji określonej w pkt ADR.OR.F.005 lit. a) oraz w programie szkolenia lub w instrukcji dotyczącej systemu zarządzania, o których mowa – odpowiednio – w pkt ADR.OR.F.005 lit. b) oraz w pkt ADR.OR.F.095.

b) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS niezwłocznie powiadamia właściwy organ o wszelkich zmianach określonych w lit. a) i – w razie konieczności – przedkłada zmienioną deklarację.

c) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS przedkłada właściwemu organowi odpowiednią dokumentację zgodnie z lit. d).

d) W ramach systemu zarządzania, o którym mowa w pkt ADR.OR.F.045, organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS, która proponuje wprowadzenie zmiany w swojej organizacji, swoim systemie zarządzania lub programie szkolenia, musi:

1) określić współzależności między wszystkimi zaangażowanymi stronami, a także zaplanować i przeprowadzić ocenę bezpieczeństwa w koordynacji z tymi organizacjami;

2) w sposób systematyczny dostosować założenia i środki łagodzące w stosunku do wszystkich zaangażowanych stron;

3) zapewnić wyczerpującą ocenę zmiany, w tym wszelkich niezbędnych interakcji;

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.

ADR.OR.F.030 Dostęp

W celu ustalenia, czy organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS działa zgodnie ze swoją deklaracją, organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS zapewnia każdej osobie, która jest należycie upoważniona przez właściwy organ, w dowolnym momencie:

a) dostęp do wszystkich obiektów, dokumentów, rejestrów, danych, procedur bądź pozostałych materiałów istotnych z perspektywy jej działalności;

b) możliwość przeprowadzenia wszelkich działań, inspekcji, testów, ocen lub ćwiczeń, które właściwy organ uzna za niezbędne, lub wzięcie w nich udziału.

ADR.OR.F.035 Nieprawidłowości i działania naprawcze

a) Po zawiadomieniu przez właściwy organ organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS zgodnie z pkt ADR.AR.C.055 załącznika II organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS podejmuje następujące kroki w terminie określonym przez właściwy organ:

1) określa pierwotną przyczynę niezgodności;

2) określa plan działań naprawczych;

3) wykazuje właściwemu organowi w zadowalający sposób, że wdrożyła działania naprawcze w terminie uzgodnionym z tym organem zgodnie z pkt ADR.AR.C.055 lit. d) załącznika II.

b) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS informuje operatora lotniska o działaniach wymienionych w lit. a) oraz, w stosownych przypadkach, koordynuje te działania z operatorem lotniska.

ADR.OR.F.040 Natychmiastowa reakcja na zagrożenie bezpieczeństwa – zgodność z wytycznymi bezpieczeństwa

Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS musi:

- a) wdrożyć wszelkie środki bezpieczeństwa, w tym wytyczne bezpieczeństwa, wprowadzone przez właściwy organ zgodnie z załącznikiem II pkt ADR.AR.A.030 lit. c) oraz pkt ADR.AR.A.040;
- b) wdrażając środki, o których mowa w lit. a), koordynować – w razie konieczności – swoje działania z operatorem lotniska i instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego.

ADR.OR.F.045 System zarządzania

a) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS, operator lotniska lub instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego, w przypadku gdy ta ostatnia częściowo lub wyłącznie zapewnia służbę zarządzania płytą postojową, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który uwzględnia system zarządzania bezpieczeństwem obejmujący również przedmiotowe działania.

b) System zarządzania obejmuje:

- 1) wyraźnie zdefiniowany zakres obowiązków i odpowiedzialności w ramach organizacji, w tym bezpośredniej odpowiedzialności kadry kierowniczej wyższego szczebla za kwestie bezpieczeństwa;
- 2) opis ogólnego podejścia i zasad przyjętych przez organizację odpowiedzialną za zapewnianie AMS w odniesieniu do bezpieczeństwa, określanym jako „polityka bezpieczeństwa”, podpisany przez kierownika odpowiedzialnego;
- 3) formalny proces zapewniający identyfikację zagrożeń operacyjnych;
- 4) formalny proces zapewniający analizę, ocenę i łagodzenie ryzyka w zakresie bezpieczeństwa w związku z zapewnianiem służby zarządzania płytą postojową;
- 5) działania pozwalające na weryfikację skuteczności działania organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS pod kątem 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;
- 6) formalny proces pozwalający na:
 - (i) identyfikację – w ramach organizacji, jej systemu zarządzania lub zapewniania służby zarządzania płytą postojową – zmian, które mogą mieć wpływ na ustanowione procesy, procedury i służby;
 - (ii) opisanie mechanizmów współpracy zapewniających skuteczność działania w dziedzinie bezpieczeństwa przed wprowadzeniem zmian;
 - (iii) eliminowanie i modyfikację mechanizmów kontroli ryzyka, które nie są już potrzebne lub skuteczne z powodu zmian w środowisku operacyjnym;
- 7) formalny proces umożliwiający przegląd systemu zarządzania, o którym mowa w lit. a), identyfikację przyczyn niezadawalającego działania systemu zarządzania bezpieczeństwem, ustalenie implikacji niezadawalającego działania dla użytkownika lotniska, a także eliminację lub łagodzenie przyczyn;
- 8) program szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, zapewniający personelowi zaangażowanemu w zapewnianie służby zarządzania płytą postojową odpowiednie przeszkolenie i kompetencje do wypełniania obowiązków związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem;
- 9) formalne środki 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;
- 10) formalny proces monitorowania spełnienia przez daną organizację odpowiednich wymagań.

c) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS dokumentuje w instrukcji wszystkie kluczowe procesy systemu zarządzania.

ADR.OR.F.050 Zgłaszanie awarii systemów stosowanych na potrzeby zapewniania służby zarządzania płytą postojową

Nie naruszając przepisów rozporządzenia (UE) nr 376/2014, organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS zgłasza właściwemu organowi państwa, w którym znajduje się lotnisko, operatorowi lotniska i organizacji odpowiedzialnej za projektowanie elementów wyposażenia lotniska wykorzystywanych do zapewniania służby zarządzania płytą postojową wszelkie awarie, usterki techniczne, przekroczenia ograniczeń technicznych, zdarzenia lub inne nietypowe okoliczności, które zagraziły lub mogą zagrazać bezpieczeństwu, choć nie doprowadziły do wypadku lub poważnego incydentu.

ADR.OR.F.055 System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem

- a) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS ustanawia i wdraża system zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem przez członków jej personelu.
- b) W ramach procesu, o którym mowa w pkt ADR.OR.F.045 lit. b) pkt 3, organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS dopilnowuje, aby:
 - 1) członkowie jej personelu korzystali z systemu zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem do celów obowiązkowego zgłaszania wszelkich wypadków, poważnych incydentów i zdarzeń;
 - 2) system zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem mógł być wykorzystywany do dobrowolnego zgłaszania wszelkich defektów, wad i zagrożeń dla bezpieczeństwa mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo.
- c) System zgłaszania spraw związanych z bezpieczeństwem musi chronić tożsamość osób zgłaszających, zachęcać do dobrowolnego przekazywania zgłoszeń i umożliwiać ich przekazywanie w sposób anonimowy.
- d) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS:
 - 1) rejestruje wszystkie zgłoszenia;
 - 2) przekazuje zgłoszenia operatorowi lotniska oraz, w stosownych przypadkach, instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;
 - 3) we współpracy z operatorem lotniska lub instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, bądź oboma tymi podmiotami, analizuje i ocenia zgłoszenia w celu wyeliminowania niedociągnięć w zakresie bezpieczeństwa i określenia tendencji;
 - 4) uczestniczy, w razie potrzeby, w dochodzeniach przeprowadzanych na podstawie zgłoszeń;
 - 5) powstrzymuje się od przypisywania winy zgodnie z zasadami „just culture”.

ADR.OR.F.060 Programy bezpieczeństwa

Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS uczestniczy w programach bezpieczeństwa ustanowionych przez operatora lotniska.

ADR.OR.F.065 Wymagania dotyczące personelu

- a) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS:
 - 1) wyznacza kierownika odpowiedzialnego, upoważnionego do zagwarantowania sfinansowania i przeprowadzenia wszystkich działań zgodnie ze stosownymi wymaganiami. Do obowiązków kierownika odpowiedzialnego należy ustanowienie i utrzymanie skutecznego systemu zarządzania;
 - 2) wyznacza osobę odpowiedzialną za zarządzanie służbami operacyjnymi związanymi z zarządzaniem płytą postojową i nadzór nad nimi;
 - 3) wyznacza osobę odpowiedzialną za stworzenie systemu zarządzania bezpieczeństwem, obsługę tego systemu i bieżące zarządzanie nim. Osoba ta działa niezależnie od innych kierowników w organizacji, ma bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego i kadry zarządzającej właściwej w sprawach bezpieczeństwa oraz odpowiada przed kierownikiem odpowiedzialnym;
 - 4) dysponuje wystarczającą ilością wykwalifikowanego personelu na potrzeby wykonywania zaplanowanych zadań i czynności zgodnie ze stosownymi wymaganiami;
 - 5) wyznacza wystarczającą liczbę pracowników nadzorujących personel w zakresie wypełniania określonych zadań i obowiązków, biorąc przy tym pod uwagę strukturę organizacyjną i liczbę zatrudnianych pracowników;
 - 6) dopilnowuje, aby personel zaangażowany w zapewnianie służby zarządzania płytą postojową został odpowiednio przeszkolony zgodnie z programem szkolenia.
- b) W przypadku gdy operator lotniska lub instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewniają, częściowo lub wyłącznie, służbę zarządzania płytą postojową, to dopilnowują włączenia wymagań określonych w lit. a) do ustalonego przydziału obowiązków w ramach ich systemów zarządzania.

ADR.OR.F.075 Spożywanie alkoholu, stosowanie substancji psychoaktywnych i leków

Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS wdraża procedury ustanowione przez operatora lotniska zgodnie z pkt ADR.OR.C.045 w odniesieniu do spożywania alkoholu oraz stosowania substancji psychoaktywnych i leków przez członków personelu zaangażowanego w zapewnianie służby zarządzania płytą postojową.

ADR.OR.F.080 Prowadzenie rejestrów

- a) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS ustanawia odpowiedni system prowadzenia rejestrów obejmujący wszystkie działania podejmowane przez nią zgodnie z rozporządzeniem (UE) 2018/1139 oraz aktami delegowanymi i wykonawczymi przyjętymi na jego podstawie.
- b) Format tych rejestrów jest określany w instrukcji dotyczącej systemu zarządzania.

- c) Rejestry przechowywane są w sposób zapewniający ochronę przed uszkodzeniem, zmianą i kradzieżą.
- d) Rejestry są przechowywane przez co najmniej 5 lat, z wyjątkiem:
 - 1) bieżącej deklaracji, którą przechowywane są przez cały okres jej obowiązywania;
 - 2) pisemnych umów z innymi organizacjami, które przechowywane są tak długo, jak długo pozostają one w mocy;
 - 3) sprawozdań z ocen bezpieczeństwa, które przechowywane są przez cały okres stosowania systemu, procedury lub działania;
 - 4) rejestrów szkoleń i kwalifikacji członków personelu, a także wyników sprawdzianów ich umiejętności, które przechowywane są przez co najmniej cztery lata od zakończenia zatrudnienia lub do czasu przeprowadzenia przez właściwy organ audytu obszarów, za które są oni odpowiedzialni.
- e) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS ustanawia i prowadzi rejestr zagrożeń.

ADR.OR.F.085 Formalne porozumienie między organizacją odpowiedzialną za zapewnianie AMS a operatorem lotniska

- a) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS musi zawrzeć formalne porozumienie z operatorem lotniska, na którym zamierza zapewnić służbę zarządzania płytą postojową.
- b) Porozumienie zawiera się przed rozpoczęciem zapewniania służby.
- c) Formalne porozumienie obejmuje co najmniej następujące kwestie:
 - 1) czas obowiązywania porozumienia;
 - 2) określenie obszaru, na którym zapewniana będzie służba zarządzania płytą postojową;
 - 3) listę usług, które będą świadczone przez organizację odpowiedzialną za zapewnianie AMS;
 - 4) metody wymiany informacji operacyjnych między operatorem lotniska a organizacją odpowiedzialną za zapewnianie AMS.

ADR.OR.F.090 Formalne porozumienie między organizacją odpowiedzialną za zapewnianie AMS a instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego

- a) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS musi zawrzeć formalne porozumienie z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego na lotnisku, na którym zamierza zapewnić służbę zarządzania płytą postojową.
- b) Porozumienie zawiera się przed rozpoczęciem zapewniania służby.
- c) Formalne porozumienie obejmuje co najmniej następujące kwestie:
 - 1) czas obowiązywania porozumienia;
 - 2) zakres wykonywanych usług, z uwzględnieniem koordynacji w zakresie zezwoleń na uruchomienie silnika, kołowanie i wypychanie statków powietrznych;
 - 3) punkty przekazania między służbą zarządzania płytą postojową a instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego;
 - 4) metody wymiany informacji operacyjnych między instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego a organizacją odpowiedzialną za zapewnianie AMS;
 - 5) koordynacja w zakresie zezwoleń na uruchomienie silnika, kołowanie i wypychanie statków powietrznych.

ADR.OR.F.095 Instrukcja dotycząca systemu zarządzania

- a) Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS:
 - 1) opracowuje i aktualizuje instrukcję dotyczącą systemu zarządzania;
 - 2) zapewnia członkom personelu łatwy dostęp do tej instrukcji i powiadamia ich o wszelkich zmianach;
 - 3) po przeprowadzeniu konsultacji i we współpracy z operatorem lotniska przedstawia właściwemu organowi planowane zmiany i aktualizacje instrukcji przed ich wejściem w życie;
 - 4) dokonuje przeglądu treści instrukcji oraz zapewnia jej aktualizacje i zmiany stosownie do potrzeb;
 - 5) uwzględnia wszystkie zmiany i aktualizacje instrukcji wymagane przez właściwy organ;
 - 6) informuje inne zainteresowane organizacje o zmianach dotyczących ich zadań;
 - 7) zapewnia, by wszelkie informacje pochodzące z innych zatwierdzonych dokumentów, a także ich zmiany, były odpowiednio odzwierciedlone w instrukcji;

- 8) zapewnia, by instrukcja została sporządzona w języku akceptowanym przez właściwy organ;
 - 9) zapewnia, by wszyscy członkowie personelu byli w stanie przeczytać i zrozumieć język, w jakim zostały sporządzone te części instrukcji i innych dokumentów operacyjnych, które dotyczą ich zadań i obowiązków;
 - 10) zapewnia, by instrukcja została podpisana przez kierownika odpowiedzialnego organizacji;
 - 11) zapewnia, by instrukcja została wydrukowana lub sporządzona w wersji elektronicznej i była łatwa do aktualizowania;
 - 12) zapewnia, by instrukcja posiadała system kontroli zmian, który jest stosowany i przedstawiany w widoczny sposób w treści instrukcji;
 - 13) zapewnia, by instrukcja uwzględniała zasady czynnika ludzkiego i była zorganizowana w sposób ułatwiający jej opracowanie, używanie i aktualizowanie;
 - 14) przechowuje co najmniej jeden kompletny i aktualny egzemplarz instrukcji na lotnisku, na którym zapewnia służbę, oraz udostępnia go do wglądu właściwemu organowi.
- b) Treść instrukcji ma następującą strukturę:
- 1) część ogólna;
 - 2) system zarządzania organizacją oraz wymagania dotyczące kwalifikacji.
- c) W przypadku gdy operator lotniska lub instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewniają, częściowo lub wyłącznie, służbę zarządzania płytą postojową, to dopilnowują włączenia właściwych wymagań określonych w lit. b) do – odpowiednio – instrukcji operacyjnej lotniska lub instrukcji operacji służby ruchu lotniczego.

ADR.OR.F.100 Wymagania dotyczące dokumentacji

Organizacja odpowiedzialna za zapewnianie AMS:

- a) udostępnia swojemu personelowi operacyjnemu części instrukcji operacyjnej lotniska dotyczące zapewniania służby zarządzania płytą postojową;
 - b) udostępnia wszelkie inne dokumenty wymagane przez właściwy organ i związane z nimi zmiany;
 - c) niezwłocznie rozpowszechnia instrukcje dotyczące operacji i inne informacje.”.
-

ZAŁĄCZNIK III

W załączniku IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 dodaje się podczęść D w brzmieniu:

„PODCZEŚĆ D – OPERACJE ZARZĄDZANIA PŁYTĄ POSTOJOWĄ

ADR.OPS.D.001 Działania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem płyty postojowej

- a) Operator lotniska zapewnia ustanowienie i wdrożenie na płycie postojowej środków i procedur mających na celu:
- 1) regulację ruchu w celu zapobiegania kolizjom między statkami powietrznymi oraz między statkami powietrznymi a przeszkodami;
 - 2) regulację wjazdów statków powietrznych na płytę postojową oraz koordynację zjazdów statków powietrznych z płyty postojowej z organem kontroli lotniska;
 - 3) zapewnienie bezpiecznego i sprawnego ruchu pojazdów;
 - 4) oraz właściwe uregulowanie następujących czynności:
 - (i) przydzielanie statkom powietrznym stanowisk postojowych;
 - (ii) zapewnianie służby koordynacji ruchu naziemnego;
 - (iii) procedury parkowania statków powietrznych i opuszczania stanowiska postojowego;
 - (iv) tankowanie statku powietrznego;
 - (v) środki ochrony przed podmuchami silnika statku powietrznego oraz badania silników;
 - (vi) zezwolenia na uruchomienie silnika i instrukcje kołowania.
- (b) W celu wykonania przepisów lit. a) operator lotniska może przydzielić obowiązki innym organizacjom. Jeżeli operator lotniska przydziela te obowiązki, to uwzględnia ten przydział w instrukcji operacyjnej lotniska.

ADR.OPS.D.005 Granice płyty postojowej

- a) Operator lotniska, we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, określa i przekazuje instytucji zapewniającej służby informacji lotniczej granice płyty postojowej do publikacji w zbiorze informacji lotniczych (AIP).
- b) Przy określaniu granic płyty postojowej uwzględniane są co najmniej następujące elementy:
- 1) układ lotniska;
 - 2) konfiguracja drogi startowej i drogi kołowania oraz sposób ich użytkowania;
 - 3) natężenie ruchu;
 - 4) warunki pogodowe;
 - 5) procedury operacyjne.

ADR.OPS.D.010 Koordynacja wjazdów statków powietrznych na płytę postojową/zjazdów statków powietrznych z płyty postojowej

- a) Operator lotniska zapewnia, aby wjazdy statków powietrznych na płytę postojową oraz ich zjazdy z płyty postojowej były koordynowane z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, w przypadku gdy instytucja ta nie zarządza ruchem statków powietrznych na płycie postojowej. Koordynacja ta obejmuje:
- 1) wyznaczone punkty przekazania między służbą zarządzania płytą postojową a służbą ruchu lotniczego przylatujących i odlatujących statków powietrznych;
 - 2) wyznaczone urządzenia łączności powietrze-ziemia do użytku na płycie postojowej;
 - 3) miejsca oczekiwania dla przylatujących statków powietrznych, gdy nie są dostępne stanowiska postojowe statków powietrznych.
- b) Operator lotniska przekazuje instytucji zapewniającej służby informacji lotniczej do publikacji w zbiorze informacji lotniczych (AIP):
- 1) wyznaczone punkty przekazania, o których mowa w lit. a) pkt 1;
 - 2) wyznaczone urządzenia łączności powietrze-ziemia, o których mowa w lit. a) pkt 2.

ADR.OPS.D.015 Zarządzanie ruchem statków powietrznych na płycie postojowej

Operator lotniska zapewnia, by:

- a) statki powietrzne otrzymywały instrukcje dotyczące trasy poruszania się po płycie postojowej;

- b) udostępniano odpowiednie pomoce wzrokowe w celu umożliwienia załogom statków powietrznych identyfikacji wyznaczonej trasy;
- c) zaplanowana trasa była wolna od wszelkich przeszkód mogących stwarzać ryzyko kolizji z przemieszczającym się statkiem powietrznym.

ADR.OPS.D.025 Przydzielanie statkom powietrznym stanowisk postojowych

- a) Operator lotniska ustanawia i zapewnia wdrożenie procedur służących zagwarantowaniu, aby przydzielone stanowisko postojowe statku powietrznego było:
 - 1) odpowiednie dla typu statku powietrznego, który ma z niego korzystać;
 - 2) zgłaszane organizacji odpowiedzialnej za zapewnianie AMS, w przypadku jej ustanowienia, lub odpowiedniej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego;
 - 3) zgłaszane osobom odpowiedzialnym za manewrowanie statkiem powietrznym.
- b) Operator lotniska zapewnia, by przy przydzielaniu stanowisk postojowych statkom powietrznym uwzględniano co najmniej następujące parametry:
 - 1) cechy statku powietrznego;
 - 2) systemy wspomagające parkowanie;
 - 3) urządzenia obsługujące stanowisko postojowe statku powietrznego;
 - 4) bliskość infrastruktury;
 - 5) inne statki powietrzne zaparkowane na sąsiednich stanowiskach postojowych;
 - 6) elementy zależne od stanowisk postojowych statków powietrznych.

ADR.OPS.D.030 Koordynacja ruchu naziemnego statków powietrznych

Operator lotniska zapewnia koordynację ruchu naziemnego statków powietrznych przy użyciu sygnałów kierowania ruchem naziemnym zgodnie z dodatkiem 1 do załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 (*).

ADR.OPS.D.035 Parkowanie statku powietrznego

Operator lotniska ustanawia i zapewnia wdrożenie procedur służących zapewnieniu, by:

- a) obszar wyznaczony do parkowania statków powietrznych na płycie postojowej był monitorowany w celu zagwarantowania zachowania w trakcie manewru parkowania odległości wynikających z zezwolenia;
- b) statki powietrzne prowadzono w sposób umożliwiający im bezpieczne parkowanie;
- c) zautomatyzowane systemy naprowadzania przy parkowaniu, o ile są zainstalowane, działały prawidłowo;
- d) osoby odpowiedzialne za kołowanie statku powietrznego otrzymywały ostrzeżenie nakazujące zatrzymanie statku powietrznego w przypadku niezachowania odległości wynikających z zezwolenia;
- e) osoby, które nie są niezbędne do wspomagania procedury parkowania statku powietrznego, miały zakaz zbliżania się do statku powietrznego, gdy włączone są światła antykolizyjne i gdy pracują silniki;
- f) na stanowisku postojowym statku powietrznego nie było fragmentów przedmiotów obcych (FOD), które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo.

ADR.OPS.D.040 Opuszczanie stanowiska postojowego przez statek powietrzny

Operator lotniska ustanawia i zapewnia wdrożenie procedur służących zagwarantowaniu, aby w trakcie opuszczania stanowiska postojowego przez statek powietrzny:

- a) sprzęt do obsługi naziemnej – z wyjątkiem ciągników holowniczych, jeżeli są one niezbędne do przemieszczenia statku powietrznego – oraz pojazdy usunięto ze stanowiska postojowego lub zaparkowano w wyznaczonych miejscach;
- b) wciągnięte były pomosty wejściowe dla pasażerów, jeżeli stanowisko postojowe statku powietrznego jest w nie wyposażone;
- c) na wyznaczonej trasie wyjazdu ze stanowiska postojowego statku powietrznego nie było fragmentów przedmiotów obcych (FOD);
- d) na stanowisku postojowym oraz na przylegających drogach wstrzymany został ruch pojazdów, z wyjątkiem ciągników holowniczych, jeżeli są one niezbędne do przemieszczenia statku powietrznego;
- e) osoby, które nie są niezbędne do wspomagania opuszczania stanowiska postojowego przez statek powietrzny, miały zakaz zbliżania się do statku powietrznego, gdy włączone są światła antykolizyjne i gdy pracują silniki.

ADR.OPS.D.045 Przekazywanie informacji organizacjom wykonującym operacje na płycie postojowej

- a) Operator lotniska przekazuje w odpowiednim czasie informacje o ograniczeniach operacji na płycie postojowej odpowiednim organizacjom wykonującym operacje na płycie postojowej.

- b) Informacje, które należy przekazać, obejmują – stosownie do przypadku:
- 1) rodzaj ograniczenia;
 - 2) czas trwania ograniczenia, jeżeli jest znany;
 - 3) środki łagodzące, które należy zastosować;
 - 4) wpływ ograniczenia na działania operacyjne;
 - 5) dostępność stanowisk postojowych statków powietrznych;
 - 6) ograniczenia dotyczące stanowisk postojowych statków powietrznych;
 - 7) dostępność stałych instalacji na stanowiskach postojowych statków powietrznych;
 - 8) specjalne procedury parkingowe;
 - 9) tymczasowe zmiany tras jazdy pojazdów;
 - 10) prace w toku;
 - 11) wszelkie inne informacje, które mają znaczenie operacyjne dla użytkowników płyty postojowej.

ADR.OPS.D.050 Alarmowanie służb ratowniczych

- a) Operator lotniska:
- 1) ustanawia i wdraża w planie awaryjnym lotniska procedurę alarmowania służb ratowniczych w razie wypadków i incydentów na płycie postojowej;
 - 2) zapewnia odpowiednie środki i mechanizmy alarmowania właściwych służb ratowniczych.
- b) Procedura ustanowiona przez operatora lotniska obejmuje co najmniej:
- 1) dane kontaktowe i środki wykorzystywane do alarmowania służb ratowniczych;
 - 2) informacje, które muszą zostać przekazane służbom ratowniczym na potrzeby skutecznego postępowania w przypadku incydu, takie jak:
 - (i) miejsce wypadku lub incydu;
 - (ii) charakter wypadku lub incydu;
 - (iii) szkody;
 - (iv) obrażenia doznane przez osoby;
 - (v) towary niebezpieczne.

ADR.OPS.D.055 Środki ochrony przed podmuchami silnika statku powietrznego

- a) Operator lotniska informuje użytkowników płyty postojowej o zagrożeniach wynikających z podmuchów silnika statku powietrznego i działania sił aerodynamicznych śmigła.
- b) Operator lotniska zobowiązuje użytkowników płyty postojowej do prawidłowego zabezpieczenia urządzeń oraz do wyznaczenia stref parkingowych w sposób ograniczający do minimum efekt podmuchów silnika statku powietrznego i działania sił aerodynamicznych śmigła.
- c) Przy projektowaniu układu płyty postojowej lub wprowadzaniu w nim zmian operator lotniska bierze pod uwagę efekt podmuchów silnika statku powietrznego i działania sił aerodynamicznych śmigła.
- d) Operator lotniska identyfikuje miejsca, gdzie występuje ryzyko podmuchów silnika statku powietrznego i albo publikuje skierowane do pilotów żądanie stosowania minimalnego ciągu albo podejmuje odpowiednie środki łagodzące w celu zminimalizowania efektu podmuchów silnika statku powietrznego.

ADR.OPS.D.060 Tankowanie statku powietrznego

- a) Operator lotniska ustanawia procedurę tankowania statków powietrznych.
- b) Procedura ta obejmuje:
- 1) zakaz stosowania otwartego ognia oraz stosowania narzędzi elektrycznych lub podobnych narzędzi, które mogą powodować iskrzenie lub łuki w strefie tankowania;
 - 2) zakaz uruchamiania naziemnych jednostek mocy podczas tankowania;
 - 3) wytyczenie swobodnej drogi od statku powietrznego, aby w sytuacji awaryjnej umożliwić szybkie usunięcie mobilnych cystern paliwowych i osób;
 - 4) prawidłowe podłączenie statku powietrznego do źródeł zaopatrzenia w paliwo oraz prawidłowe stosowanie procedur uziemienia;

- 5) niezwłoczne powiadomienie nadzorującego tankowanie w przypadku wycieku paliwa oraz szczegółowe instrukcje dotyczące postępowania w przypadku wycieków paliwa;
- 6) umieszczenie sprzętu do obsługi naziemnej w taki sposób, aby wyjścia awaryjne były wolne od przeszkód, umożliwiając szybką ewakuację pasażerów, jeżeli pasażerowie wsiadają, wysiadają lub przebywają na pokładzie statku powietrznego podczas tankowania;
- 7) stałą gotowość gaśnic przeciwpożarowych odpowiedniego typu przynajmniej do początkowej interwencji w razie pożaru paliwa;
- 8) zaprzestanie operacji tankowania, jeżeli na lotnisku lub w jego pobliżu wystąpią burze elektryczne.

ADR.OPS.D.065 Badanie silnika

- a) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedurę badania silnika.
- b) Procedura ta uwzględnia:
 - 1) osobę uprawnioną do zatwierdzania badań silnika;
 - 2) miejsca, gdzie przeprowadza się badania silnika;
 - 3) środki bezpieczeństwa, które należy podjąć.

ADR.OPS.D.070 Odzież o dużej widzialności

Operator lotniska zobowiązuje wszystkich pracujących na zewnątrz członków personelu, którzy poruszają się pieszo, do noszenia odzieży o dużej widzialności.

ADR.OPS.D.075 Zezwolenia na uruchomienie silnika i instrukcje kołowania

- a) Operator lotniska zapewnia, aby zezwolenia na uruchomienie silnika, zezwolenia na wypychanie statku powietrznego, o ile są wymagane, oraz instrukcje kołowania były skoordynowane z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, w przypadku gdy instytucja ta nie zarządza ruchem statków powietrznych na płycie postojowej.
- b) W takim przypadku operator lotniska we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego ustanawia i wdraża procedurę, która obejmuje:
 - 1) określenie organu wydającego zezwolenia na uruchomienie silnika;
 - 2) środki służące wzajemnemu informowaniu się o wydanych zezwoleniach na uruchomienie silnika;
 - 3) środki służące wzajemnemu informowaniu się o wydanych zezwoleniach na wypychanie statku powietrznego i instrukcjach kołowania.

ADR.OPS.D.080 Programy szkolenia i kontroli umiejętności dla koordynatorów ruchu naziemnego i kierowców pojazdów „FOLLOW-ME”

- a) Operator lotniska ustanawia i zapewnia wdrożenie programu szkolenia osób zapewniających:
 - 1) służbę koordynacji ruchu naziemnego;
 - 2) służbę pojazdów prowadzących „FOLLOW-ME”.
- b) Program szkolenia jest wdrażany zgodnie z pkt ADR.OR.D.017 załącznika III.
- c) Szkolenia opracowuje się w taki sposób, aby przekazać podstawową wiedzę i umiejętności praktyczne związane z wykonywaniem odnośnych obowiązków.
- d) Operator lotniska zapewnia wdrożenie programu kontroli umiejętności personelu, o którym mowa w lit. a), aby zapewnić w przypadku tego personelu:
 - 1) utrzymanie kompetencji;
 - 2) świadomość zasad i procedur związanych z jego funkcjami i zadaniami. Operator lotniska zapewnia, by po ukończeniu szkolenia wstępnego osoby, o których mowa w lit. a), w odstępach nieprzekraczających 12 miesięcy przechodziły sprawdziany umiejętności.

ADR.OPS.D.085 Program szkolenia i kontroli umiejętności personelu przekazującego statkom powietrznym instrukcje kołowania za pomocą radiotelefonu

- a) Operator lotniska zapewnia, by:
 - 1) osoby przekazujące statkom powietrznym instrukcje kołowania na płycie postojowej za pomocą radiotelefonu, z wykorzystaniem przypisanych radiowych częstotliwości lotniczych, były odpowiednio przeszkolone i posiadały odpowiednie kwalifikacje;
 - 2) program szkolenia był wdrażany zgodnie z pkt ADR.OR.D.017 załącznika III, z następującymi wyjątkami:
 - (i) po szkoleniu wstępnym następuje szkolenie w jednostce, które obejmuje następujące etapy:
 - A) etap szkolenia przygotowawczego, mającego na celu przede wszystkim przekazanie wiedzy dotyczącej procedur operacyjnych specyficznych dla danego miejsca i specyficznych aspektów zadań oraz umożliwienie ich zrozumienia;

- B) etap szkolenia operacyjnego, będący ostatnim etapem szkolenia w jednostce, na którym wcześniej uzyskana wiedza na temat czynności rutynowych i umiejętności związanych z pracą jest stosowana w praktyce pod nadzorem wykwalifikowanego instruktora w rzeczywistych sytuacjach w ruchu;
- (ii) szkolenie okresowe odbywa się w odstępach czasu nieprzekraczających 12 miesięcy kalendarzowych i obejmuje powtórzenie zakresu szkolenia wstępnego;
- (iii) szkolenie odświeżające przeprowadza się, gdy dana osoba nie wykonywała przedmiotowych obowiązków przez ponad 12 miesięcy, i obejmuje ono cały zakres szkolenia wstępnego.
- b) Osoby, o których mowa w lit. a) pkt 1, muszą wykazać biegłość językową co najmniej na poziomie operacyjnym zarówno w zakresie zastosowania wyrażen, jak i zwykłego języka, zgodnie z lit. c), w językach używanych na lotnisku do komunikacji powietrze-ziemia.
- c) Kandydat musi wykazać się umiejętnością:
- 1) skutecznego porozumiewania się w formie wyłącznie głosowej oraz w kontaktach osobistych;
 - 2) precyzyjnego i zrozumiałego porozumiewania się w zakresie tematów ogólnych i związanych z pracą;
 - 3) wykorzystywania właściwych metod komunikowania się do wymiany komunikatów oraz rozpoznawania i wyjaśniania nieporozumień w kontekście ogólnym lub związanym z pracą;
 - 4) skutecznego i stosunkowo łatwego radzenia sobie z wyzwaniem językowymi powstałymi w wyniku komplikacji lub nieoczekiwanego obrotu zdarzeń, które występują w rutynowych sytuacjach w pracy, lub z zadaniami komunikacyjnymi, które już zna;
 - 5) używania dialektu lub akcentu zrozumiałego dla środowiska lotniczego.
- d) Biegłość językową wykazuje się za pomocą certyfikatu wydanego przez organizację, która przeprowadziła ocenę, potwierdzającego znajomość języka lub języków, poziom lub poziomy biegłości oraz zawierającego datę przeprowadzenia oceny.
- e) Poza osobami, które wykazały biegłość językową na poziomie eksperckim, biegłość językową ocenia się ponownie co każde:
- 1) cztery lata od przeprowadzenia oceny w przypadku kandydatów, którzy wykazali się poziomem operacyjnym;
 - 2) sześć lat od przeprowadzenia oceny w przypadku kandydatów, którzy wykazali się poziomem rozszerzonym.
- f) Biegłość językową wykazuje się na podstawie metody oceniania, która obejmuje:
- 1) proces przeprowadzania oceny;
 - 2) kwalifikacje egzaminatorów przeprowadzających ocenę biegłości językowej;
 - 3) procedurę odwoławczą.
- g) Operator lotniska udostępnia kursy językowe, by utrzymać wymagany poziom biegłości językowej personelu.
- h) Operator lotniska zapewnia wdrożenie programu kontroli umiejętności personelu, o którym mowa w lit. a) pkt 1, aby zapewnić w przypadku tego personelu:
- 1) utrzymanie kompetencji;
 - 2) świadomość zasad i procedur związanych z jego funkcjami i zadaniami. Operator lotniska zapewnia, by po ukończeniu szkolenia wstępnego osoby, o których mowa w lit. a), w odstępach nieprzekraczających 12 miesięcy przechodziły sprawdziany umiejętności.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz.U. L 281 z 13.10.2012, s. 1)."