

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2020/2148**z dnia 8 października 2020 r.****zmieniające rozporządzenie (UE) nr 139/2014 w odniesieniu do bezpieczeństwa dróg startowych i do danych lotniczych****(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 oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk, w tym dotyczące zarządzania nimi, ich eksploatacji i certyfikacji oraz nadzoru nad nimi.
- (2) Rozporządzenie (UE) nr 139/2014 zawiera ogólne wymogi dla operatorów lotnisk w zakresie zarządzania danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi. Aby utrzymać lub zwiększyć dotychczasowy poziom bezpieczeństwa operacji lotniskowych, operatorzy lotnisk powinni mieć obowiązek zapewnienia wysokiej jakości danych lotniczych i informacji lotniczych jako elementów łańcucha danych lotniczych od chwili ich powstania do ich dostarczenia na potrzeby służb informacji lotniczej. W tym celu należy rozbudować wymogi w zakresie jakości danych na poziomie operacyjnym zbliżonym do wymogów, które mają zastosowanie do dostawców usług ATM/ANS dla służb żeglugi powietrznej, w szczególności w zakresie ochrony danych, katalogu danych i wymiany danych.
- (3) Bezpieczeństwo dróg startowych jest jedną z kategorii, które Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zidentyfikowała jako kategorie o wysokim ryzyku wypadków. Wypadki związane z bezpieczeństwem dróg startowych stanowią większość wypadków w wymiarze globalnym. W związku z tym należy zmienić rozporządzenie (UE) nr 139/2014, aby ograniczyć liczbę wypadków związanych z bezpieczeństwem dróg startowych i poważnych zdarzeń związanych z wtargnięciami na drogę startową, jak i również z innymi zdarzeniami związanymi z bezpieczeństwem dróg startowych, takimi jak pomylenie drogi startowej, kolizje z ziemią i wypadnięcie z drogi startowej.
- (4) We wszystkich państwach członkowskich należy ujednoczyć programy szkoleń i sprawdzianów umiejętności dla pracowników obsługi lotniska, w tym szkolenia wstępne i okresowe, poprzez ustalenie wspólnych wymogów szkoleniowych obowiązujących operatorów lotnisk.
- (5) Operatorzy lotniska powinni prowadzić ewidencję przeprowadzonych szkoleń, uprawnień do prowadzenia pojazdów, zaświadczeń o dopuszczeniu pojazdu do użytkowania oraz obsługi technicznej i biegłości językowej.
- (6) Obecne ramy regulacyjne nie zawierają wymogu sporządzania NOTAM przez operatora lotniska. Doprowadziło to do braku pewności prawa co do tego, kiedy, z jakich przyczyn i na jakich warunkach operator lotniska musi sporządzić NOTAM dotyczące potencjalnego zagrożenia dla bezpieczeństwa. W związku z tym w ramach zmian należy uzupełnić ramy regulacyjne dotyczące sporządzania i wydawania NOTAM przez operatorów lotnisk, uwzględniając postanowienia załącznika 15 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisanej w Chicago w dniu 7 grudnia 1944 r. („konwencja chicagowska”).

⁽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).

- (7) Jak wynika z dochodzeń w sprawach wypadków, normy dotyczące oceny i meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej nie są ujednolicone, co istotnie przyczynia się do wypadnięć z drogi startowej, w szczególności kiedy droga startowa jest mokra lub zanieczyszczona. W związku z tym ICAO zmieniła szereg norm i zalecanych metod postępowania (SARPs) w kilku załącznikach do konwencji chicagowskiej oraz opracowała wyczerpujące wytyczne, aby ustanowić zharmonizowany w skali światowej format sprawozdawczości na potrzeby oceny i meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej.
- (8) Należy zatem zmienić rozporządzenie (UE) nr 139/2014, aby wdrożyć mające zastosowanie SARPs ICAO dotyczące oceny i meldowania w zakresie stanu nawierzchni drogi startowej, w tym dodać definicje nowych pojęć.
- (9) W celu ograniczenia ryzyka zdarzeń spowodowanych rozbieżnymi oczekiwaniami co do przekazywania działań operacyjnych, w momencie przekazania personel lotniska powinien otrzymywać najnowsze informacje na temat sytuacji operacyjnej.
- (10) Fragmenty przedmiotów obcych (FOD) na polach manewrowych i płytach postojowych stanowią istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniskowych. Skuteczne środki ograniczania tego ryzyka należy oprzeć na SARPs, wytycznych ICAO oraz na praktykach uznanych na szczeblu międzynarodowym.
- (11) Kierowcy pojazdów, stan i adekwatność pojazdów oraz ich wyposażenie łączności i nawigacyjne to także elementy mające wpływ na zdarzenia związane z bezpieczeństwem dróg startowych i uszkodzenia statków powietrznych. Należy zaostrzyć warunki przyznawania uprawnień do prowadzenia pojazdów i dopuszczania pojazdów do użytkowania oraz ustanowić nowe zasady obsługi pojazdów na polach ruchu naziemnego i w innych strefach operacyjnych lotniska.
- (12) Na podstawie zaleceń w zakresie bezpieczeństwa i informacji zwrotnych od państw członkowskich i zainteresowanych stron Komisja stwierdziła, że konieczne jest zwiększenie orientacji sytuacyjnej w komunikacji między pilotami, pracownikami służb ruchu lotniczego i prowadzącymi pojazdy podczas przeprowadzania działań na polu manewrowym, aby zapobiegać wtargnięciom na drogę startową. W związku z tym należy wprowadzić przepisy służące gwarantowaniu poziomu operacyjnego znajomości języka angielskiego osób prowadzących pojazdy na polu manewrowym lotniska. Na niektórych lotniskach używanie tego języka nie zagwarantuje poprawy bezpieczeństwa operacji na drogach startowych. W związku z tym należy umożliwić właściwym organom odstępianie od wymogu biegłej znajomości języka angielskiego w oparciu o ocenę bezpieczeństwa obejmującą jedno lotnisko lub kilka lotnisk.
- (13) Liczbę pojazdów na terenie lotniska należy ograniczyć do poziomu umożliwiającego zapewnienie bezpieczeństwa operacji. Pojazdy te powinny być właściwie wyposażone, w tym w urządzenia łączności radiowej lub oświetlenie, aby rozwiązać problem mylenia znaków wywoławczych. Należy przewidzieć wyjątki dla pojazdów, które tych warunków nie spełniają, ale muszą tymczasowo wjechać na teren lotniska i na nim pracować. Aby zapewnić ujednolicenie przepisów Unii z normami ICAO, przepisy dotyczące prowadzenia pojazdów na terenie lotniska należy oprzeć na załącznikach 2 i 14 do konwencji chicagowskiej i do wytycznych ICAO Doc 4444 PANS-ATM („Procedury służb żeglugi powietrznej – zarządzanie ruchem lotniczym”).
- (14) Dochodzenia dotyczące wypadków i poważnych zdarzeń mających miejsce podczas operacji holowania statków powietrznych wskazują, że do uszkodzeń statków przyczyniają się takie czynniki, jak: brak orientacji sytuacyjnej, niewystarczające odległości statków powietrznych od innych obiektów oraz niedostateczne lub niewłaściwe oświetlenie holowanego samolotu w nocy. W związku z tym należy wprowadzić środki służące poprawie bezpieczeństwa podczas operacji holowania samolotów w zakresie trasy, wskazówek, oświetlenia, procedur komunikacyjnych, koordynowania poszczególnych uczestników operacji oraz stosowania szczególnych środków w razie niekorzystnych warunków pogodowych lub meteorologicznych.
- (15) Należy ustalić zasady, aby wyjaśnić, jakie obiekty ruchome na lotniskach poza pojazdami muszą być oświetlone. W tym kontekście należy usunąć niespójność dotyczącą stref lotniska, gdzie obowiązują wymogi w zakresie oznakowania poziomego i oświetlenia pojazdów.
- (16) Aby zwiększyć bezpieczeństwo, regularność i skuteczność operacji, należy wyznaczyć standardowe drogi kołowania na lotniskach. Jeżeli system kierowania i kontroli ruchu naziemnego lotniska wykorzystuje transpondery samolotów, należy uwzględnić ich obsługę.

- (17) Dochodzenia dotyczące wypadków, które mają związek z wtargnięciem na drogę startową, wskazują braki w procedurach komunikacji między służbami ruchu lotniczego a prowadzącymi pojazdy, a także nieświadomymi pieszymi. W związku z tym należy opracować skoordynowane procedury komunikacji między operatorem lotniska a organem służb ruchu lotniczego, aby uregulować takie kwestie jak stosowane języki, częstotliwości, kierowanie ruchem pieszych na polu manewrowym oraz korzystanie z sygnałów i innych środków komunikacji w razie awarii urządzeń komunikacyjnych. Procedury te powinny obejmować przekazywanie istotnych informacji na temat lotniska za pomocą łączności radiowej.
- (18) Aby zapobiec w przyszłości wypadkom związanym z obecnością pieszych w polu ruchu naziemnego, należy zakazać wejścia osób nieupoważnionych na pole manewrowe i inne obszary kontrolowane. Należy wdrożyć środki kontroli ruchu pieszych.
- (19) W rozporządzeniu (UE) nr 139/2014 nie wskazano wyraźnie obowiązków operatora lotniska w zakresie operacji w warunkach zimowych. Aby dostosować przepisy Unii do norm ICAO, zawartych w załącznikach 14 i 15 do konwencji chicagowskiej, należy wprowadzić do nich obowiązki dotyczące lotnisk, gdzie podczas długich zim drogi startowe są pokryte ubitym śniegiem lub lodem. Obowiązki te należy opracować w oparciu o istniejące praktyki i po uzyskaniu informacji zwrotnych od producentów samolotów i ICAO.
- (20) Aby zapewnić dostosowanie przepisów Unii do norm ICAO, na operatorów lotnisk należy nałożyć obowiązek oceny stanu nawierzchni drogi startowej i przypisywania kodu RWYCC (ang. *Runway Condition Code* – kod stanu nawierzchni drogi startowej).
- (21) W ramach programu obsługi technicznej lotniska należy zagwarantować, by urządzenia, systemy, pojazdy ani wyposażenie niezbędne do użytkowania lotniska nie zagrażały bezpieczeństwu, regularności i efektywności nawigacji lotniczej. W programie obsługi technicznej zgodnie z załącznikiem 14 do konwencji chicagowskiej należy uwzględnić zagadnienia związane z czynnikiem ludzkim, a operator lotniska powinien dysponować środkami skutecznego wdrożenia programu obsługi technicznej.
- (22) Aby ograniczyć ryzyko wypadnięcia z drogi startowej, jak i również ryzyko związane z obecnością fragmentów przedmiotów obcych, należy dostosować do norm ICAO wymogi określone w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014 w zakresie utrzymania nawierzchni, w szczególności charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej.
- (23) Na podstawie odnośnych postanowień załącznika 14 do konwencji chicagowskiej należy uzupełnić rozporządzenie (UE) nr 139/2014 o poprawione wymogi w zakresie obsługi technicznej systemu zasilania elektrycznego lotniska i nowe wymogi dotyczące obsługi technicznej systemu oświetlenia lotniska. Ponadto należy również dodać szczególne wymogi w zakresie obsługi technicznej znaków pionowych i oznakowania poziomego lotniska.
- (24) Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przygotowała projekt przepisów wykonawczych i przedstawiła go Komisji w postaci opinii nr 02/2018 i nr 03/2019 zgodnie z art. 75 ust. 2 lit. b) i c) oraz art. 76 ust. 1 rozporządzenia (UE) 2018/1139.
- (25) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 139/2014.
- (26) Biorąc pod uwagę wpływ pandemii COVID-19 na zasoby właściwych organów i zainteresowanych operatorów oraz aby zapewnić im natychmiastowe odciążenie i umożliwić im poczynienie odpowiednich przygotowań, stosowanie wymogów dotyczących raportowania zanieczyszczeń powierzchniowych, stanu nawierzchni drogi startowej oraz operacji w warunkach zimowych należy odroczyć do dnia 12 sierpnia 2021 r., a stosowanie przepisów dotyczących systemu zarządzania jakością należy odroczyć do dnia 27 stycznia 2022 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Zmiany w rozporządzeniu (UE) nr 139/2014

W załącznikach I, III i IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszego rozporządzenia.

*Artykuł 2***Data wejścia w życie i data rozpoczęcia stosowania**

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

Pkt 3 lit. d), e), q) i r) załącznika do niniejszego rozporządzenia, a także pkt ADR.OPS.A.057 lit. d) pkt 4 załącznika IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 stosuje się od dnia 12 sierpnia 2021 r.

Pkt 2 lit. a) oraz pkt 3 lit. a) i b) załącznika stosuje się od dnia 27 stycznia 2022 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 8 października 2020 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca

ZAŁĄCZNIK

W załącznikach I, III i IV do rozporządzenia (UE) nr 139/2014 wprowadza się następujące zmiany:

1) w załączniku I wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się pkt 6a, 6b i 6c w brzmieniu:

„6a) »Biuletyn Informacji Lotniczej (ang. *aeronautical information circular*, AIC)« oznacza zawiadomienie zawierające informacje o charakterze niekwalifikującym ich do sporządzenia NOTAM lub włączenia do AIP, lecz dotyczące bezpieczeństwa lotów, żeglugi powietrznej lub zagadnień natury technicznej, administracyjnej lub prawnej;

6b) »produkt informacji lotniczej (ang. *aeronautical information product*)« oznacza dane i informacje lotnicze dostarczane albo jako cyfrowe zbiory danych, albo w ustandaryzowanej formie prezentacji na papierze bądź na nośnikach elektronicznych. Produktami informacji lotniczej są:

- AIP, wraz ze zmianami i suplementami,
- AIC,
- mapy lotnicze,
- NOTAM,
- cyfrowe zbiory danych;

6c) »zbiór informacji lotniczych (ang. *aeronautical information publication*, AIP)« oznacza publikację wydawaną przez organ państwa członkowskiego lub wraz z nim, zawierającą informacje lotnicze o charakterze trwałym, które mają istotne znaczenie dla żeglugi powietrznej;”;

b) dodaje się pkt 15a w brzmieniu:

„15a) »zanieczyszczona droga startowa (ang. *contaminated runway*)« oznacza drogę startową, której nawierzchnia (niezależnie od tego, czy znajduje się na obszarach izolowanych czy też nie) w granicach wykorzystywanej długości i szerokości jest pokryta w znacznej części co najmniej jedną z substancji wymienionych w elementach opisowych warunków na nawierzchni drogi startowej;”;

c) dodaje się pkt 17a w brzmieniu:

„17a) »zbiór danych (ang. *data set*)« oznacza identyfikowalny zbiór danych;”;

d) dodaje się pkt 18a w brzmieniu:

„18a) »sucho (ang. *dry*)« w odniesieniu do warunków na drodze startowej oznacza, że nawierzchnia drogi startowej w obrębie powierzchni przeznaczonej do użycia jest wolna od widocznej wilgoci i nie jest zanieczyszczona;”;

e) dodaje się pkt 19a w brzmieniu:

„19a) »fragmety przedmiotów obcych (ang. *foreign object debris*, FOD)« oznaczają obiekty nieożywione znajdujące się w polu ruchu naziemnego, które nie pełnią żadnej funkcji operacyjnej ani lotniczej i mogą potencjalnie stanowić zagrożenie dla operacji statków powietrznych;”;

f) dodaje się pkt 24a i 24b w brzmieniu:

„24a) »niezawodność systemu świetlnego (ang. *lighting system reliability*)« oznacza prawdopodobieństwo funkcjonowania wszystkich urządzeń w granicach określonej tolerancji i gotowość operacyjną całego systemu;

24b) »Wskaźniki lokalizacji (ang. *Location Indicators*)« oznaczają ostatnie obowiązujące wydanie dokumentu Doc 7910 (»Location Indicators«) zatwierdzone i opublikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;”;

g) dodaje się pkt 34a i 34b w brzmieniu:

„34a) NOTAM (ang. *notice to airmen*)« oznacza wiadomość rozpowszechnianą za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierającą informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi;

34b) kod NOTAM (ang. *NOTAM code*)« oznacza kod zawarty w ostatnim obowiązującym wydaniu dokumentu ICAO Doc 8400 »Procedury dla służb żeglugi powietrznej – Kody i skróty stosowane w międzynarodowym lotnictwie cywilnym« [Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes (PANS ABC)] zatwierdzonym i opublikowanym przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;”;

h) dodaje się pkt 38a, 38b, 38c, 38d, 38e, 38f, 38 g i 38h w brzmieniu:

- „38a) »matryca oceny warunków na drodze startowej (ang. *runway condition assessment matrix*, RCAM)« oznacza matrycę umożliwiającą dokonanie oceny kodu określającego warunki na drodze startowej (kodu RWYCC) przy użyciu powiązanych procedur, na podstawie zaobserwowanych elementów warunków na nawierzchni drogi startowej i meldunku pilota dotyczącego siły hamowania;
- 38b) »kod określający warunki na drodze startowej (ang. *runway condition code*, RWYCC)« oznacza liczbę, którą należy wpisać w raporcie o warunkach na drodze startowej (RCR), odpowiadającą wpływowi warunków na nawierzchni drogi startowej na osiągi samolotu podczas hamowania i sterowanie w osi poprzecznej;
- 38c) »raport o warunkach na drodze startowej (ang. *runway condition report*, RCR)« oznacza wyczerpujący znormalizowany raport dotyczący warunków na nawierzchni drogi startowej i ich wpływu na osiągi samolotu podczas startu i lądowania, sporządzony przy użyciu kodów określających warunki na drodze startowej;
- 38d) »strefa bezpieczeństwa końca drogi startowej (ang. *runway end safety area*, RESA)« powierzchnia symetryczna w stosunku do linii centralnej drogi startowej i przylegająca do końca pasa drogi startowej, zmniejszająca ryzyko uszkodzenia samolotu, który przyziemił zbyt krótko lub przekroczył koniec drogi startowej;
- 38e) »miejsce oczekiwania przy drodze startowej (ang. *runway holding position*)« oznacza miejsce wyznaczone w celu ochrony drogi startowej, powierzchni ograniczającej przeszkody lub strefy ochronnej systemu lądowania według wskazań przyrządów (ILS) lub mikrofalowego systemu lądowania (MLS), gdzie kołujący statek powietrzny lub poruszający się pojazd musi się zatrzymać, chyba że organ kontroli lotniska wyda inne polecenie;
- 38f) »pas drogi startowej (ang. *runway strip*)« oznacza wyznaczoną powierzchnię (jeśli jest ona dostępna) obejmującą drogę startową oraz zabezpieczenie przerwane startu, przeznaczoną do:
- zmniejszenia ryzyka uszkodzenia statku powietrznego w przypadku zjechania z drogi startowej;
 - zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego przelatującego nad tą powierzchnią w trakcie operacji startu lub lądowania;
- 38g) »warunki na nawierzchni drogi startowej (ang. *runway surface condition*)« oznaczają opis warunków na nawierzchni drogi startowej wykorzystany w RCR, który stanowi podstawę określenia kodu RWYCC na potrzeby osiągnięć samolotu;
- 38h) »elementy opisowe warunków na nawierzchni drogi startowej (ang. *runway surface condition descriptors*)« oznaczają jedną z następujących substancji występującą na nawierzchni drogi startowej:
- ubity śnieg – śnieg, który został ubity w stałą masę, w której opony przejeżdżającego samolotu, przy ciśnieniu i obciążeniu eksploatacyjnym, nie spowodują znaczącego dalszego ubicia ani wgłębienia;
 - suchy śnieg – śnieg, z którego nie da się łatwo uformować kuli śniegowej;
 - szadź/szron – kryształki lodu powstałe z wilgoci zawartej w powietrzu na powierzchni, której temperatura jest równa temperaturze zamarzania lub jest od niej niższa; szadź/szron różni się od lodu tym, że jego kryształki tworzą się niezależnie i w związku z tym mają bardziej ziarnistą strukturę;
 - lód – woda, która zamarzła, lub ubity śnieg, który przekształcił się w lód w zimnych i suchych warunkach;
 - topniejący śnieg – śnieg nasycony wodą do tego stopnia, że woda wypływa z podniesionej garstki lub rozpryskuje się po mocnym nadeptaniu;
 - stojąca woda – woda o głębokości ponad 3 mm;
 - mokry lód – lód, na którego powierzchni występuje woda, lub topiący się lód;
 - mokry śnieg – śnieg, który zawiera wystarczającą ilość wody, aby uformować zbitą, twardą kulę śniegową, z której jednak nie będzie wyciekać woda;”;

i) dodaje się pkt 41a, 41b i 41c w brzmieniu:

„41a) »śliska mokra droga startowa (ang. *slippery wet runway*)« oznacza mokrą drogę startową, na znacznej części której stwierdzono pogorszenie charakterystyki tarcia nawierzchni;

41b) »SNOWTAM« oznacza:

- ze skutkiem od dnia 7 stycznia 2021 r. do dnia 12 sierpnia 2021 r. NOTAM oddzielnej serii zawiadamiającej przy użyciu specjalnego formularza o zaistnieniu lub usunięciu warunków niebezpiecznych w obrębie pola ruchu naziemnego spowodowanych przez śnieg, lód, topniejący śnieg lub stojącą wodę zmieszaną ze śniegiem, topniejącym śniegiem i lodem;

- (b) ze skutkiem od dnia 12 sierpnia 2021 r. NOTAM oddzielnej serii zawiadamiający przy użyciu standardowego formularza do podawania warunków na nawierzchni o zaistnieniu lub ustaniu istnienia warunków w obrębie pola ruchu naziemnego spowodowanych przez śnieg, lód, topniejący śnieg, szadź/szron, stojącą wodę lub wodę zmieszaną ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem, szadzią/szronem;
- 41c) »droga startowa specjalnie przygotowana do warunków zimowych (ang. *specially prepared winter runway*)« oznacza drogę startową charakteryzującą się suchą zmrożoną warstwą ubitego śniegu lub lodu, lub zarówno śniegu, jak i lodu, której nawierzchnię posypano piaskiem lub żwirem lub poddano nawierzchniowej obróbce mechanicznej w celu poprawy charakterystyki tarcia;»
- j) pkt 47 otrzymuje brzmienie:
- „47) »warunki certyfikatu (ang. *terms of the certificate*)« oznaczają następujące informacje:
- Wskaźniki lokalizacji ICAO,
 - warunki eksploatacji (VFR/IFR, w dzień/w nocy),
 - operacje wykonywane przez samoloty na drogach startowych specjalnie przygotowanych do warunków zimowych,
 - droga startowa,
 - długości deklarowane,
 - rodzaje dróg startowych i zapewniane podejścia,
 - kod referencyjny lotniska,
 - zakres operacji statków powietrznych o wyższej literze kodu referencyjnego lotniska,
 - zapewnienie służb zarządzania płytą postojową (tak/nie),
 - poziom ochrony w zakresie służby ratowniczo-gaśniczej;»
- k) pkt 48 otrzymuje brzmienie:
- „48) »pomocze wzrokowe (ang. *visual aids*)« oznaczają wskaźniki i urządzenia sygnalizacyjne, oznakowanie poziome, światła, znaki pionowe i oznaczniki lub ich połączenie;»
- l) dodaje się pkt 49 w brzmieniu:
- „49) »mokra droga startowa (ang. *wet runway*)« oznacza drogę startową, której nawierzchnia w obrębie powierzchni przeznaczonej do użycia jest w jakimkolwiek widocznym miejscu wilgotna lub pokryta do 3 mm wody;»
- 2) w załączniku III wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt ADR.OR.D.007 otrzymuje brzmienie:
- „ADR.OR.D.007 Zarządzanie danymi lotniczymi i informacjami lotniczymi**
- a) W ramach swojego systemu zarządzania operator lotniska wdraża i utrzymuje system zarządzania jakością obejmujący następujące działania:
- 1) działania prowadzone przez niego w zakresie danych lotniczych;
 - 2) działania prowadzone przez niego w ramach udzielania informacji lotniczych.
- b) W ramach swojego systemu zarządzania operator lotniska wprowadza system zarządzania ochroną, aby zapewnić ochronę otrzymywanych, generowanych lub wykorzystywanych w inny sposób danych operacyjnych przez ograniczenie dostępu do tych danych, tak aby miały go wyłącznie osoby upoważnione.
- c) System zarządzania ochroną operatora lotniska określa następujące elementy:
- 1) procedury związane z oceną i ograniczaniem ryzyka związanego z bezpieczeństwem danych, monitorowaniem ochrony i jej poprawą, przeglądami ochrony i upowszechnianiem informacji o zdobytych doświadczeniach;
 - 2) środki służące wykrywaniu naruszeń w zakresie ochrony i powiadamianiu personelu o niebezpieczeństwie za pomocą odpowiednich ostrzeżeń;
 - 3) środki służące kontroli skutków naruszeń w zakresie ochrony oraz określeniu działań naprawczych i procedur ograniczających, aby zapobiec ponownemu wystąpieniu naruszeń.
- d) Operator lotniska zapewnia, aby członkowie jego personelu posiadali poświadczenia bezpieczeństwa osobowego w odniesieniu do ochrony danych lotniczych.
- e) Operator lotniska podejmuje niezbędne działania, aby chronić posiadane dane lotnicze przed zagrożeniami dla cyberbezpieczeństwa.”;

b) pkt ADR.OR.D.017 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OR.D.017 Programy szkolenia i sprawdziany umiejętności

- a) Operator lotniska ustanawia i wdraża program szkolenia dla personelu zaangażowanego w użytkowanie i obsługę techniczną lotniska oraz w zarządzanie nim, aby zapewnić stałe utrzymanie kompetencji i świadomości zasad i procedur istotnych dla funkcjonowania lotniska oraz związku funkcji i zadań danej osoby z funkcjonowaniem lotniska jako całości.
- b) Szkolenia, o których mowa w lit. a):
- 1) obejmują szkolenie wstępne, okresowe, odświeżające i uzupełniające;
 - 2) są odpowiednie do funkcji i zadań personelu;
 - 3) obejmują obowiązujące procedury operacyjne i wymagania lotniska oraz prowadzenie pojazdów.
- c) Operator lotniska dopilnowuje, aby cały pozostały personel, w tym personel innych organizacji, które prowadzą działalność lub świadczą usługi na terenie lotniska, mający dostęp bez eskorty do pola ruchu naziemnego i innych stref operacyjnych lotniska, był odpowiednio wyszkolony i miał odpowiednie kwalifikacje do takiego dostępu bez eskorty.
- d) Szkolenie, o którym mowa w lit. c):
- 1) obejmuje szkolenie wstępne, okresowe, odświeżające i uzupełniające;
 - 2) obejmuje obowiązujące procedury operacyjne i wymagania lotniska oraz prowadzenie pojazdów.
- e) Operator lotniska zapewnia, by personel, o którym mowa w lit. a) i c), ukończył z wynikiem pozytywnym niezbędne szkolenie wstępne zanim zostanie upoważniony do:
- 1) wykonywania obowiązków bez nadzoru;
 - 2) dostępu bez eskorty do pola ruchu naziemnego i innych stref operacyjnych lotniska.
- Szkolenie wstępne obejmuje szkolenie teoretyczne i praktyczne o odpowiedniej długości oraz ocenę kompetencji personelu po zakończeniu szkolenia.
- f) Aby nadal wykonywać swoje obowiązki bez nadzoru i posiadać dostęp bez eskorty do pola ruchu naziemnego i innych stref operacyjnych lotniska oraz o ile w niniejszej części i w części ADR.OPS nie określono inaczej, operator lotniska dopilnowuje, by personel, o którym mowa w lit. a) i c), odbył szkolenie z zasad i procedur istotnych dla funkcjonowania lotniska, tj. ukończył z wynikiem pozytywnym:
- 1) szkolenia okresowe w odstępach nieprzekraczających 24 miesięcy po ukończeniu szkolenia wstępnego. Jeżeli szkolenie okresowe przeprowadzane jest w ciągu 3 ostatnich miesięcy kalendarzowych takiego odstępu, nowy okres liczy się od dnia zakończenia pierwotnego okresu;
 - 2) szkolenie odświeżające, przed wykonywaniem obowiązków bez nadzoru lub uzyskaniem dostępu bez eskorty do pola ruchu naziemnego lub innej strefy operacyjnej lotniska, jeżeli nie wykonywał przedmiotowych obowiązków przez ponad 3 miesiące i nie dłużej niż 12 kolejnych miesięcy. W przypadku nieobecności dłuższej niż 12 kolejnych miesięcy taki personel odbywa szkolenie wstępne zgodnie z lit. c);
 - 3) w razie potrzeby szkolenie uzupełniające wynikające ze zmian otoczenia operacyjnego lub przypisanych zadań.
- g) Operator lotniska ustanawia i wdraża program sprawdzianów umiejętności dla personelu, o którym mowa w lit. a), i zapewnia, by personel, o którym mowa w lit. c), wykazał zdolności w zakresie wykonywania powierzonych mu zadań, zgodnie z programem sprawdzianów umiejętności, potwierdzając w ten sposób:
- 1) utrzymanie kompetencji;
 - 2) świadomość zasad i procedur związanych z jego funkcjami i zadaniami.

O ile w niniejszej części i w części ADR.OPS nie określono inaczej, operator lotniska zapewnia, by po ukończeniu szkolenia wstępnej osoby, o których mowa w lit. a) i c), w odstępach nieprzekraczających 24 miesięcy przechodziły sprawdziany umiejętności.

- h) Operator lotniska zapewnia, aby:
- 1) szkolenia prowadzili odpowiednio wykwalifikowani i doświadczeni instruktorzy, a oceny i sprawdziany umiejętności – odpowiednio wykwalifikowani i doświadczeni egzaminatorzy;
 - 2) do prowadzenia szkoleń i w stosownych przypadkach do przeprowadzania sprawdzianów umiejętności wykorzystywano odpowiednie obiekty, środki i wyposażenie.
- i) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury wdrożenia programów szkoleń i sprawdzianów umiejętności oraz:
- 1) prowadzi odpowiednie rejestry kwalifikacji, szkoleń i sprawdzianów umiejętności w celu wykazania zgodności z niniejszym wymaganiem;
 - 2) na żądanie udostępnia dany rejestr zainteresowanym pracownikom;
 - 3) w przypadku zatrudnienia danej osoby przez innego pracodawcę udostępnia rejestr dotyczący tej osoby nowemu pracodawcy na jego żądanie.”;
- c) w pkt ADR.OR.D.035 lit. d) wprowadza się następujące zmiany:
- (i) pkt 6 otrzymuje brzmienie:
„6) aktualna wersja rejestru zagrożeń.”;
 - (ii) dodaje się pkt 7 i 8 w brzmieniu:
„7) uprawnienie do prowadzenia pojazdów i, w stosownych przypadkach, certyfikaty biegłości językowej – przez co najmniej cztery lata po zakończeniu zatrudnienia lub cofnięcia lub anulowania uprawnienia do kierowania, lub do czasu przeprowadzenia przez właściwy organ audytu tego obszaru działalności;
 - 8) zezwolenia dla pojazdu i rejestry obsługi technicznej pojazdu operatora lotniska – przez co najmniej cztery lata po wycofaniu pojazdu z eksploatacji lub do czasu przeprowadzenia przez właściwy organ audytu tego obszaru.”;
- 3) w załączniku IV wprowadza się następujące zmiany:
- a) pkt ADR.OPS.A.010 otrzymuje brzmienie:
- „ADR.OPS.A.010 Wymagania dotyczące jakości danych**
- Operator lotniska wdraża formalne mechanizmy współpracy z organizacjami, z którymi prowadzi wymianę danych lub informacji lotniczych, i dba:
- a) aby wszystkie przekazywane dane dotyczące lotniska i dostępnych na nim służb były wymaganej jakości; aby przy tworzeniu i transmisji danych przestrzegano wymagań dotyczących jakości danych;
 - b) aby dokładność danych lotniczych odpowiadała określonej w katalogu danych lotniczych;
 - c) aby zachować spójność danych lotniczych w trakcie całego procesu od ich utworzenia do transmisji, bazując na klasyfikacji spójności określonej w katalogu danych lotniczych. Dodatkowo wprowadza się procedury służące:
 - 1) w przypadku danych zwykłych – zapobieganiu zniekształceniu danych podczas ich przetwarzania;
 - 2) w przypadku danych ważnych – zapobieganiu zniekształceniu danych na każdym etapie ich przetwarzania oraz uwzględnieniu dodatkowych procesów obejmujących potencjalne ryzyka całościowej architektury systemu, aby zapewnić spójność danych na tym poziomie;
 - 3) w przypadku danych krytycznych – zapobieganiu zniekształceniu danych na każdym etapie ich przetwarzania oraz uwzględnieniu dodatkowych procesów zapewnienia spójności, pozwalających na uniknięcie wszystkich skutków wystąpienia błędów, które identyfikuje się poprzez dogłębną analizę całościowej architektury systemu, jako potencjalne zagrożenia w zakresie spójności danych;
 - d) dopasowaniu rozdzielczości danych lotniczych do ich faktycznej dokładności;
 - e) identyfikowalności danych lotniczych;
 - f) czasowości danych lotniczych z uwzględnieniem wszelkich limitów okresu ich ważności;

- g) kompletności danych lotniczych;
 - h) spełnieniu określonych wymagań odnośnie do formatu dostarczanych danych lotniczych.”;
- b) dodaje się pkt ADR.OPS.A.020–ADR.OPS.A.055 w brzmieniu:

„ADR.OPS.A.020 Wspólne układy odniesienia

Do celów żeglugi powietrznej operator lotniska stosuje:

- a) Światowy System Geodezyjny 1984 (WGS-84) jako poziomy układ odniesienia;
- b) średni poziom morza jako pionowy układ odniesienia;
- c) kalendarz gregoriański i uniwersalny czas koordynowany (UTC) jako czasowe układy odniesienia.

ADR.OPS.A.025 Wykrywanie błędów w danych i uwierzytelnianie danych

Podczas tworzenia, przetwarzania lub transmisji danych do instytucji zapewniającej służbę informacji lotniczej (AIS) operator lotniska:

- a) dopilnowuje, aby podczas transmisji i przechowywania danych lotniczych wykorzystywano techniki wykrywania błędów w danych cyfrowych, aby utrzymać obowiązujące poziomy spójności danych;
- b) dopilnowuje, aby przekazywanie danych lotniczych objęto odpowiednim procesem uwierzytelniania, który pozwoli odbiorcom upewnić się, że dane lub informacje zostały przekazane z upoważnionego źródła.

ADR.OPS.A.030 Katalog danych lotniczych

Podczas tworzenia, przetwarzania lub transmisji danych do instytucji zapewniającej AIS operator lotniska zapewnia, aby dane lotnicze, o których mowa w dodatku 1 do załącznika III (część ATM/ANS.OR) do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373 (*), odpowiadały specyfikacjom w katalogu danych.

ADR.OPS.A.035 Walidacja i weryfikacja danych

Podczas tworzenia, przetwarzania lub transmisji danych do instytucji zapewniającej AIS operator lotniska zapewnia, aby stosowano techniki walidacji i weryfikacji na potrzeby zapewnienia zgodności danych lotniczych z powiązаныmi wymaganiami dotyczącymi jakości danych. Ponadto:

- a) przeprowadza się weryfikację, aby sprawdzić, czy dane lotnicze odebrano bez zniekształceń i czy przetwarzanie tych danych nie spowodowało ich zniekształcenia;
- b) dane i informacje lotnicze wprowadzane ręcznie podlegają niezależnej weryfikacji w celu identyfikacji wszelkich błędów, które mogły zostać wprowadzone;
- c) w przypadku wykorzystywania danych lotniczych do uzyskania lub obliczenia nowych danych lotniczych, pierwotne dane są poddawane weryfikacji i walidacji, chyba że pochodzą z wiarygodnego źródła.

ADR.OPS.A.040 Wymagania dotyczące postępowania w przypadku błędów

Operator lotniska dopilnowuje, aby:

- a) błędy stwierdzone podczas tworzenia danych oraz po ich dostarczeniu wyeliminowano, skorygowano lub usunięto;
- b) w pierwszej kolejności eliminowano błędy w danych lotniczych krytycznych i ważnych.

ADR.OPS.A.045 Metadane

Operator lotniska dopilnowuje, aby metadane obejmowały co najmniej:

- a) identyfikację organizacji lub podmiotów prowadzących dowolne działania z zakresu tworzenia, przekazywania lub przetwarzania danych lotniczych;
- b) przeprowadzone działanie;
- c) datę i godzinę przeprowadzenia danego działania.

ADR.OPS.A.050 Przesyłanie danych

Operator lotniska dopilnowuje, aby dane lotnicze przesyłano drogą elektroniczną.

ADR.OPS.A.055 Narzędzie i oprogramowanie komputerowe

Operator lotniska zapewnia, aby podczas tworzenia, przetwarzania lub przesyłania danych lotniczych do instytucji zapewniającej AIS narzędzia i oprogramowanie komputerowe wykorzystywane do celów wsparcia lub automatyzacji procesów przetwarzania danych spełniały swoje funkcje, nie wpływając negatywnie na jakość danych lotniczych.

(*) Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz.U. L 62 z 8.3.2017, s. 1).”;

c) dodaje się pkt ADR.OPS.A.057 w brzmieniu:

„ADR.OPS.A.057 Sporządzanie NOTAM

a) Operator lotniska:

- 1) ustanawia i wdraża procedury, zgodnie z którymi sporządza NOTAM wydawany przez właściwą instytucję zapewniającą służby informacji lotniczej:
 - (i) który zawiera informację o ustanowieniu, warunkach lub zmianie dotyczącą jakiegokolwiek obiektu lotniczego, usługi lotniczej, procedury lotniczej lub zagrożenia lotniczego, z którą zaznajomienie się w odpowiednim czasie jest niezbędne dla personelu zaangażowanego w operacje lotnicze;
 - (ii) który zawiera informację o charakterze tymczasowym lub krótkookresowym lub dotyczy zmian istotnych pod względem operacyjnym lub tymczasowych zmian o długim okresie obowiązywania dokonanych z krótkim wyprzedzeniem, z wyjątkiem rozbudowanego tekstu lub grafik;
- 2) wyznacza pracowników lotniska, którzy ukończyli z wynikiem pozytywnym właściwe szkolenie i wykazali swoje kompetencje, do sporządzania NOTAM i dostarczania właściwych informacji instytucjom zapewniającym służby informacji lotniczej, z którymi operator zawarł porozumienia;
- 3) dopilnowuje, aby wszyscy inni pracownicy lotniska, których obowiązki obejmują wykorzystywanie NOTAM, ukończyli z wynikiem pozytywnym właściwe szkolenie i wykazali swoje kompetencje w tym zakresie.

b) Operator lotniska sporządza NOTAM, gdy konieczne jest udostępnienie informacji na temat:

- 1) ustanowienia, zamknięcia lub istotnych zmian w użytkowaniu lotnisk, lotnisk dla śmigłowców lub dróg startowych;
- 2) ustanowienia, wycofania lub istotnych zmian w działaniu służb operacyjnych na lotnisku;
- 3) uruchomienia, wyłączenia lub istotnych zmian parametrów operacyjnych służb radionawigacyjnych i łączności powietrze-ziemia, za które operator lotniska jest odpowiedzialny;
- 4) braku dostępności zapasowych i wtórnych systemów, jeśli ma to bezpośrednie skutki operacyjne;
- 5) ustanowienia, wycofania lub istotnych zmian dotyczących użycia pomocy wzrokowych;
- 6) przerwy w działaniu lub włączenia do pracy głównych elementów systemów świetlnych lotniska;
- 7) ustanowienia, wycofania lub istotnych zmian procedur żeglugi powietrznej, za które operator lotniska jest odpowiedzialny;
- 8) zaistnienia lub usunięcia znacznych niesprawności lub utrudnień na polu manewrowym;
- 9) zmian i ograniczenia dostępności paliwa, oleju i tlenu;

- 10) wprowadzenia, wycofania lub przywrócenia do eksploatacji latarni ostrzegawczych znakujących przeszkody lotnicze;
 - 11) planowanych emisji lasera, pokazów laserów i szperaczy w otoczeniu lotniska, jeśli będzie miało to negatywny wpływ na nocne widzenie pilotów;
 - 12) wzniesienia, usunięcia lub zmiany przeszkód lotniczych w strefach startu, wznoszenia, nieudanego podejścia, podejścia oraz na pasie drogi startowej;
 - 13) zmian kategorii służby ratowniczo-gaśniczej lotniska lub lotniska dla śmigłowców;
 - 14) występowania, usunięcia lub istotnych zmian niebezpiecznych warunków spowodowanych śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem, materiałem promieniotwórczym, toksycznymi chemikaliami, osiadaniami pyłu wulkanicznego lub wodą w obrębie pola ruchu naziemnego;
 - 15) śliskiej mokrej drogi startowej lub jej części;
 - 16) braku dostępności drogi startowej ze względu na prace z zakresu znakowania poziomego; lub informacje ile czasu potrzeba, aby udostępnić drogę startową; czy sprzęt wykorzystywany do takich prac można w razie konieczności usunąć;
 - 17) występowania zagrożeń dla żeglugi powietrznej, w tym obecności zwierząt dzikich, przeszkód, pokazów i dużych imprez.
- c) Do celów lit. b) operator lotniska zapewnia, aby:
- 1) NOTAM sporządzono, dając zaangażowanym stronom wystarczająco dużo czasu na podjęcie wszelkich wymaganych działań, z wyjątkiem przypadków wyłączenia z użytkowania, uwolnienia materiałów promieniotwórczych, toksycznych substancji chemicznych i innych zdarzeń, których nie można przewidzieć;
 - 2) w NOTAM zawiadamiającym o wyłączeniu z użytkowania urządzeń towarzyszących, służb i pomocy nawigacyjnych na lotnisku podawano przewidywany czas trwania ich wyłączenia lub przewidywany czas ponownego uruchomienia lub wznowienia;
 - 3) w ciągu trzech miesięcy od rozesłania stałego NOTAM informacje przedstawione w NOTAM włączano do odpowiednich produktów informacji lotniczej;
 - 4) w ciągu trzech miesięcy od rozesłania tymczasowego NOTAM o długim terminie ważności informacje przedstawione w NOTAM włączano do suplementu do AIP;
 - 5) sporządzano nowy NOTAM kiedy szacowany termin ważności NOTAM nieoczekiwanie przekroczy trzy miesiące, chyba że można się spodziewać utrzymania danego stanu przez co najmniej trzy kolejne miesiące – w takim przypadku operator lotniska zapewnia, aby informacje publikowano w suplementie do AIP.
- d) Ponadto operator lotniska dopilnowuje, aby:
- 1) z wyłączeniem sytuacji przewidzianych w lit. d) pkt 4 – każdy sporządzany przez niego NOTAM zawierał mające zastosowanie informacje podane w kolejności przedstawionej w formularzu NOTAM ustanowionym w dodatku 1 do niniejszego załącznika;
 - 2) tekst NOTAM składał się ze znaczeń lub jednolitej skróconej frazeologii przypisanych do kodu NOTAM ICAO, uzupełnionych o skróty ICAO, wskaźniki, identyfikatory, oznaczenia, znaki wywoławcze, częstotliwości, cyfry oraz tekst otwarty;
 - 3) NOTAM był sporządzany w języku angielskim lub w języku narodowym, zgodnie z ustaleniami poczynionymi z właściwą instytucją zapewniającą służby informacji lotniczej;
 - 4) informacje dotyczące śniegu, topniejącego śniegu, lodu, szadzi/szronu, stojącej wody lub wody zmieszanej ze śniegiem, topniejącym śniegiem, lodem lub szadzią/szronem w obrębie pola ruchu naziemnego były rozprowadzane za pomocą SNOTAM i zawierały informacje w kolejności przedstawionej w formularzu SNOTAM ustanowionym w dodatku 2 do niniejszego załącznika;
 - 5) w przypadku pojawienia się błędu w NOTAM w miejsce błędnego NOTAM sporządzono zastępujący go NOTAM opatrzony nowym numerem lub aby błędny NOTAM unieważniono i sporządzono nowy NOTAM;
 - 6) w przypadku sporządzenia NOTAM w celu anulowania lub zastąpienia poprzedniego NOTAM:
 - a) podano serię i numer/rok poprzedniego NOTAM;
 - b) Wskaźniki lokalizacji i przedmiot obu NOTAM są te same;

- 7) tylko jeden NOTAM był unieważniony lub zastąpiony nowym NOTAM;
 - 8) każdy sporządzony NOTAM miał jeden przedmiot i dotyczył jednego aspektu przedmiotu;
 - 9) każdy sporządzony NOTAM był tak zwięzły, jak to możliwe, i sporządzony tak, aby jego znaczenie było jasne bez konieczności odniesienia się do innego dokumentu;
 - 10) sporządzony NOTAM zawierający informacje o charakterze stałym lub tymczasowym oraz o długim okresie obowiązywania obejmował odpowiednie odniesienia do AIP lub suplementu do AIP;
 - 11) wskaźnik lokalizacji ICAO zawarty w tekście sporządzonego NOTAM w odniesieniu do lotniska był tożsamy ze wskaźnikiem zawartym w dokumencie »Wskaźniki lokalizacji«. Nie stosuje się skróconych form tych oznaczeń.
- e) Po publikacji sporządzonego przez siebie NOTAM operator lotniska dokonuje przeglądu jego treści w celu zapewnienia rzetelności zawartych w nim informacji oraz zapewnia przekazanie informacji wszystkim właściwym pracownikom lotniska i organizacjom funkcjonującym na lotnisku.
- f) Operator lotniska prowadzi rejestry:
- 1) sporządzonych oraz wydanych przed niego NOTAM;
 - 2) dotyczącą wdrażania lit. a) pkt 2 i 3.”;
- d) dodaje się pkt ADR.OPS.A.60 w brzmieniu:

„ADR.OPS.A.060 Zgłaszanie zanieczyszczeń nawierzchni

Operator lotniska zgłasza służbom informacji lotniczej oraz organom służb ruchu lotniczego informacje, które mają znaczenie operacyjne dla statków powietrznych i mają wpływ na operacje lotniskowe w obrębie pola ruchu naziemnego, szczególnie dotyczące występowania następujących czynników:

- a) wody;
 - b) śniegu;
 - c) topniejącego śniegu;
 - d) lodu;
 - e) szadzi/szronu;
 - f) środków chemicznych do usuwania oblodzenia i zapobiegania oblodzeniu lub innych zanieczyszczeń;
 - g) zwałów lub zasp śniegu.”;
- e) dodaje się pkt ADR.OPS.065 w brzmieniu:

„ADR.OPS.A.065 Zgłaszanie warunków na nawierzchni drogi startowej

- a) Operator lotniska zgłasza warunki na nawierzchni drogi startowej w odniesieniu do każdej jednej trzeciej części drogi startowej, korzystając z raportu o warunkach na drodze startowej (RCR). Raport ten zawiera kod określający warunki na drodze startowej (kod RWYCC) wykorzystujący liczby od 0 do 6, pokrycie i głębokość zanieczyszczeń oraz opis z wykorzystaniem następujących terminów:
- 1) UBITY ŚNIEG;
 - 2) SUCHO;
 - 3) SUCHY ŚNIEG;
 - 4) SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU;
 - 5) SUCHY ŚNIEG NA LODZIE;
 - 6) SZADŹ/SZRON;
 - 7) LÓD;
 - 8) ŚLISKO MOKRO;
 - 9) TOPNIEJĄCY ŚNIEG;
 - 10) DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH;
 - 11) STOJĄCA WODA;
 - 12) WODA NA UBITYM ŚNIEGU;

- 13) MOKRO;
 - 14) MOKRY LÓD;
 - 15) MOKRY ŚNIEG;
 - 16) MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU;
 - 17) MOKRY ŚNIEG NA LODZIE;
 - 18) UŻYTO ŚRODKÓW CHEMICZNYCH;
 - 19) LUŻNY PIASEK.
- b) Zgłaszanie rozpoczyna się w momencie wystąpienia istotnej zmiany warunków na nawierzchni drogi startowej ze względu na wodę, śnieg, topniejący śnieg, lód lub szadź/szron.
 - c) Zgłaszanie warunków na nawierzchni drogi startowej należy kontynuować wskazując istotne zmiany do czasu, aż droga startowa przestanie być zanieczyszczona. W takiej sytuacji operator lotniska wydaje RCR, w którym odpowiednio stwierdza, że droga startowa jest mokra lub sucha.
 - d) Nie należy zgłaszać współczynników tarcia.
 - e) Gdy droga startowa o sztucznej nawierzchni lub jej część jest śliska mokra, operator lotniska udostępni informacje o tym właściwym użytkownikom lotniska. Dokonuje tego sporządzając NOTAM wraz z opisem lokalizacji części, na której to zjawisko występuje.”;

f) dodaje się dodatek 1 w brzmieniu:

„Dodatek 1

FORMULARZ NOTAM”

Wskaźnik pierwszeństwa												→
Adres												
												≡
Data i czas wypełnienia												→
Wskaźnik nadawcy												≡
Seria, numer i identyfikator komunikatu												
NOTAM zawierający nowe informacjeNOTAMN (seria i numer/rok)											
NOTAM zastępujący poprzedni NOTAMNOTAMR..... (seria i numer/rok) (seria i numer/rok NOTAM zastępowanego)											
NOTAM unieważniający poprzedni NOTAMNOTAMC..... (seria i numer/rok) (seria i numer/rok NOTAM unieważnianego)											≡
Kwalifikatory												
	FIR	Kod NOTAM	Ruch	Cel	Zakres	Dolna granica	Górna granica	Współrzędne, promień				
Q)	Q											≡
Określenie Wskaźników lokalizacji ICAO, w których znajduje się zgłaszane urządzenie, przestrzeń powietrzna lub warunek								A)				→
Okres ważności												
Od (grupa data-czas)			B)									→
Do (PERM lub grupa data-czas)			C)									EST* PERM* ≡
Okresy aktywności (jeśli ma zastosowanie)			D)									→
												≡
Treść NOTAM podana otwartym tekstem (przy użyciu skrótów ICAO)												
E)												≡
Dolna granica		F)									→	
Górna granica		G)) ≡	
Podpis												

* Niepotrzebne skreślić.

g) dodaje się dodatek 2 w brzmieniu:

„Dodatek 2

FORMULARZ SNOWTAM”

(Nagłówek COM)	(Wskaźnik pierwszeństwa)	(Adresy)			<=
	(Data i czas wypełnienia)	(Wskaźnik nadawcy)			<=
(Skrócony nagłówek)	(SWAA* NUMER SERYJNY)	(OZNACZENIA LOKALIZACJI)	DATA/CZAS OCENY	(GRUPA NIEOBOWIĄZKOWA)	
S W * *					<=(
SNOWTAM →	(numer seryjny)	<=			
Sekcja istotna dla osiągnięć samolotu					
(OZNACZENIA LOKALIZACJI LOTNISKA)	M	A)	<=		
(DATA/CZAS OCENY (czas UTC zakończenia prac nad oceną))	M	B)	→		
(DROGI STARTOWE O NIŻSZYCH NUMERACH OZNACZENIA)	M	C)	→		
(KOD STANU NAWIERZCHNI DROGI STARTOWEJ (RWYCC) – DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ) (zgodnie z Matrycą oceny stanu nawierzchni drogi startowej (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 lub 6)	M	D)	// →		
(PROCENT POKRYWY ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ)	C	E)	// →		
(GŁĘBOKOŚĆ (mm) LUŻNEGO ZANIECZYSZCZENIA DLA KAŻDEJ 1/3 DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ)	C	F)	// →		
(OPIS STANU CAŁEJ DŁUGOŚCI DROGI STARTOWEJ) (Observowane na każdej 1/3 długości drogi startowej, począwszy od progu o niższym numerze identyfikacji drogi) UBITY ŚNIEG SUCHO SUCHY ŚNIEG SUCHY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU SUCHY ŚNIEG NA LODZIE SZRON LÓD ŚLISKO MOKRO BŁOTO POŚNIEGOWE DROGA STARTOWA SPECJALNIE PRZYGOTOWANA DO WARUNKÓW ZIMOWYCH STOJĄCA WODA WODA NA UBITYM ŚNIEGU MOKRO MOKRY LÓD MOKRY ŚNIEG MOKRY ŚNIEG NA UBITYM ŚNIEGU MOKRY ŚNIEG NA LODZIE	M	G)	// →		
(SZEROKOŚĆ DROGI STARTOWEJ, KTÓREJ DOTYCZĄ KODY STANU NAWIERZCHNI DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ OPUBLIKOWANA SZEROKOŚĆ)	O	H)	<=		
Sekcja istotna dla orientacji operacyjnej					
(ZREDUKOWANA DŁUGOŚĆ DROGI STARTOWEJ, JEŚLI JEST KRÓTSZA NIŻ OPUBLIKOWANA DŁUGOŚĆ (m))	O	I)	→		
(NAWIANY ŚNIEG NA DRODZE STARTOWEJ)	O	J)	→		
(LUŻNY PIASEK NA DRODZE STARTOWEJ)	O	K)	→		
(CHEMICZNY ZABIEG NA DRODZE STARTOWEJ)	O	L)	→		
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE STARTOWEJ) (jeżeli występują, należy wprowadzić ich odległość od linii centralnej drogi startowej (m), a następnie litery »L«, »R« lub »LR« w zależności od tego, która jest właściwa)	O	M)	→		
(ZWAŁY ŚNIEGU NA DRODZE KOŁOWANIA)	O	N)	→		
(ZWAŁY ŚNIEGU PRZYŁĘGLE DO DROGI STARTOWEJ)	O	O)	→		
(STAN DROGI KOŁOWANIA)	O	P)	→		
(STAN PŁYTY POSTOJOWEJ)	O	R)	→		
(ZMIERZONY WSPÓLCZYNNIK TARCIA)	O	S)	→		
(UWAGI TEKSTEM OTWARTYM)	O	T)) <<=		
UWAGI: 1. *Wprowadzić oznaczenie literowe państwa zgodnie z dokumentem ICAO Doc 7910 część 2 lub inne właściwe oznaczenie lotniska. 2. Informacje dotyczące innych dróg startowych – powtórzyć pola od B do H. 3. Informacje z sekcji dotyczącej orientacji operacyjnej należy powtarzać dla każdej drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej. Należy je powtarzać, jeśli mają zastosowanie, w przypadku gdy mają być podane. 4. Słowa w nawiasach () nie podlegają transmisji. 5. W przypadku liter A–T należy odnieść się do instrukcji wypełniania formularza SNOWTAM pkt 1 lit. b).					

PODPIS NADAWCY (nie podlega transmisji)

h) dodaje się pkt ADR.OPS.B.003 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.003 Przekazanie działań – dostarczanie informacji operacyjnych

a) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury przekazywania działań operacyjnych między pracownikami zaangażowanymi w użytkowanie i obsługę techniczną lotniska w celu zapewnienia przekazania wszystkim nowym pracownikom informacji operacyjnych związanych z ich zadaniami.

- b) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury przekazywania organizacjom funkcjonującym lub świadczącym usługi na lotnisku informacji operacyjnych związanych z lotniskiem, które mogą wpływać na realizację zadań pracowników tych organizacji.”;
- i) w pkt ADR.OPS.B.010 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) lit. c), d) i e) otrzymują brzmienie:
- „c) Program szkoleniowy prowadzi się zgodnie z pkt ADR.OR.D.017, z następującymi wyjątkami:
- 1) szkolenia okresowe obejmują szkolenia teoretyczne i ustawiczne szkolenia praktyczne;
 - 2) po ukończeniu szkolenia wstępnego w odstępach nieprzekraczających 12 miesięcy przeprowadza się sprawdziany umiejętności.
- d) Szkolenia dla personelu służby ratowniczo-gaśniczej opracowuje się w taki sposób, aby przekazać podstawową wiedzę i umiejętności praktyczne związane z wykonywaniem odnośnych obowiązków.
- e) Tymczasowe zmniejszenie poziomu ochrony zapewnianego przez lotniskowe służby ratowniczo-gaśnicze z powodu nieprzewidzianych okoliczności nie wymaga uprzedniego zatwierdzenia przez właściwy organ.”;
- (ii) uchyla się lit. f);
- j) dodaje się pkt ADR.OPS.B.016 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.016 Program kontroli fragmentów przedmiotów obcych

- a) Operator lotniska ustanawia i wdraża program kontroli fragmentów przedmiotów obcych oraz wymaga uczestnictwa w tym programie od organizacji funkcjonujących lub świadczących usługi na lotnisku.
- b) W ramach programu kontroli fragmentów przedmiotów obcych operator lotniska:
- 1) zapewnia świadomość i uczestnictwo pracowników oraz dopilnowuje, by pracownicy ci ukończyli z wynikiem pozytywnym właściwe szkolenie i wykazali swoje kompetencje;
 - 2) ustanawia i wdraża środki zapobiegania generowaniu fragmentów przedmiotów obcych;
 - 3) ustanawia i wdraża procedury w zakresie:
 - (i) wykrywania fragmentów przedmiotów obcych, w tym monitorowania i inspekcji pola ruchu naziemnego lub stref przyległych zgodnie z harmonogramem inspekcji oraz zawsze, gdy taka inspekcja jest wymagana ze względu na działania, zjawiska pogody lub zdarzenia, które mogły doprowadzić do wygenerowania przedmiotów obcych;
 - (ii) niezwłocznego usuwania, ograniczenia rozprzestrzeniania i unieszkodliwiania fragmentów przedmiotów obcych oraz zapewniania wszystkich właściwych i niezbędnych środków;
 - (iii) jak najszybszego powiadomiania operatorów statków powietrznych w przypadku zidentyfikowania części statku powietrznego;
- c) gromadzi i analizuje dane i informacje służące identyfikacji źródła przedmiotów obcych i tendencji w zakresie fragmentów przedmiotów obcych oraz wdraża środki naprawcze lub zapobiegawcze w celu zwiększenia skuteczności programu.”;
- k) dodaje się pkt ADR.OPS.B.024 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.024 Upoważnienia dla kierowców pojazdów

- a) Oprócz sytuacji przewidzianych w lit. d) prowadzenie pojazdów w dowolnej części pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych lotniska wymaga upoważnienia wydanego kierowcy przez operatora tego lotniska. Upoważnienie do prowadzenia pojazdów wydaje się osobie, która:
- 1) ma przydzielone zadania, które obejmują prowadzenie pojazdów w tych strefach;
 - 2) posiada ważne prawo jazdy i każdą inną licencję wymaganą do obsługi pojazdów specjalistycznych;
 - 3) ukończyła z wynikiem pozytywnym właściwy program szkolenia kierowców i wykazała swoje kompetencje zgodnie z lit. b);

- 4) wykazała biegłość językową zgodnie z pkt ADR.OPS.B.029, jeśli osoba ta zamierza kierować pojazdem na polu manewrowym;
 - 5) otrzymała od swojego pracodawcy szkolenie w zakresie użytkowania pojazdu przeznaczonego do eksploatacji na lotnisku.
- b) Operator lotniska ustanawia i wdraża program szkolenia kierowców obsługujących płytę postojową lub inne strefy operacyjne, oprócz pola manewrowego, oraz kierowców, którzy obsługują pole manewrowe. Program szkoleniowy:
- 1) musi być adekwatny do cech i funkcjonowania lotniska, funkcji pełnionych przez kierowcę i zadań, które ma on realizować, oraz stref lotniska, do których obsługi mogą być upoważnieni kierowcy;
 - 2) obejmuje:
 - (i) szkolenie teoretyczne i praktyczne o stosownej długości, co najmniej w następujących obszarach:
 - A) ramy regulacyjne i odpowiedzialność osobista;
 - B) normy w zakresie pojazdów, wymagania i procedury operacyjne dotyczące lotniska;
 - C) komunikacja;
 - D) radiotelefony – dla kierowców obsługujących pole manewrowe;
 - E) możliwości i ograniczenia człowieka,
 - F) zapoznanie z otoczeniem operacyjnym;
 - (ii) ocenę kompetencji kierowców.
- c) W upoważnieniu do prowadzenia pojazdów, które wydano zgodnie z lit. a), określa się części pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych, na których kierowca jest upoważniony do prowadzenia pojazdów, a zezwolenie to pozostaje ważne, dopóki:
- 1) spełniane są wymagania określone w lit. a) pkt 1 i 2;
 - 2) posiadacz upoważnienia do prowadzenia pojazdów:
 - (i) przechodzi i kończy z wynikiem pozytywnym szkolenia i sprawdziany umiejętności zgodnie z pkt ADR. OR.D.017 lit. f) i g);
 - (ii) w stosownych przypadkach w dalszym ciągu wykazuje wymaganą biegłość językową zgodnie z pkt ADR.OPS.B.029.
- d) Niezależnie od przepisów lit. a) operator lotniska może zezwolić danej osobie na tymczasowe kierowanie pojazdem w obrębie pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych, jeżeli:
- 1) osoba ta posiada ważne prawo jazdy i każdą inną licencję wymaganą do obsługi pojazdów specjalistycznych;
 - 2) pojazd ten jest eskortowany przez pojazd prowadzony przez kierowcę upoważnionego zgodnie z lit. a).
- e) Operator lotniska:
- 1) ustanawia system i wdraża procedury w zakresie:
 - (i) wydawania upoważnień do prowadzenia pojazdów i tymczasowych zezwoleń na prowadzenie pojazdów;
 - (ii) zapewniania, aby kierowcy, którym wydano upoważnienie do prowadzenia pojazdów, w dalszym ciągu spełniali wymagania określone w lit. c) pkt 1 i 2;
 - (iii) monitorowania przestrzegania przez kierowców wszelkich wymagań mających zastosowanie na lotnisku oraz podejmowania stosownych działań, w tym zawieszania i cofania upoważnień do prowadzenia pojazdów lub tymczasowych zezwoleń na prowadzenie pojazdów;
 - 2) prowadzi stosowne rejestry.”;
- l) uchyła się pkt ADR.OPS.B.25;
- m) dodaje się pkt ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 i ADR.OPS.B.029 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.026 Zezwolenia dla pojazdów

- a) Kierowanie pojazdem w obrębie pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych wymaga zezwolenia wydanego przez operatora lotniska. Zezwolenie może zostać wydane, jeżeli pojazd jest wykorzystywany do czynności związanych z funkcjonowaniem lotniska oraz:
- 1) jest sprawny i odpowiedni do zadań, do których jest przeznaczony;
 - 2) spełnia wymagania w zakresie oznakowania poziomego oraz oświetlenia określone w pkt ADR.OPS.B.080;
 - 3) jest wyposażony w urządzenie łączności radiowej umożliwiające dwustronną komunikację na odpowiedniej częstotliwości służb ruchu lotniczego i każdej innej niezbędnej częstotliwości, jeżeli jest ono przeznaczone do obsługi w którejkolwiek z następujących stref:
 - (i) pola manewrowego;
 - (ii) innych stref operacyjnych, gdy niezbędna jest komunikacja z organem służb ruchu lotniczego lub innymi organami operacyjnymi lotniska;
 - 4) jest wyposażony w transponder lub inne urządzenie wspomagające dozór, jeżeli jest przeznaczony do obsługi na polu manewrowym, a lotnisko jest wyposażone w system kierowania i kontroli ruchu naziemnego, którego funkcjonowanie wymaga wykorzystanie transpondera lub innego sprzętu wspomagającego nadzór zamontowanego w pojazdach.
- b) Operator lotniska ogranicza liczbę pojazdów posiadających zezwolenie na wykonywanie czynności w obrębie pola ruchu naziemnego i innych stref operacyjnych do minimalnej liczby wymaganej dla bezpiecznego i wydajnego funkcjonowania lotniska.
- c) Zezwolenie wydane zgodnie z lit. a):
- 1) określa części pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych, na których można obsługiwać pojazd;
 - 2) pozostaje ważne, dopóki spełniane są warunki określone w lit. a).
- d) Operator lotniska przypisuje znak wywoławczy pojazdowi posiadającemu zezwolenie zgodnie z lit. a) na potrzeby użytkowania na danym lotnisku, jeżeli jest wymagane, aby taki pojazd był wyposażony w urządzenia łączności radiowej. Znak wywoławczy przypisany do pojazdu:
- 1) nie może wprowadzać w błąd pod względem identyfikacji pojazdu;
 - 2) musi być stosowny do pełnionej funkcji;
 - 3) w przypadku pojazdów obsługiwanych na polu manewrowym musi znajdować się pod kontrolą organu służb ruchu lotniczego i zostać przekazany stosownym organizacjom funkcjonującym na lotnisku.
- e) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) operator lotniska może zezwolić, aby:
- 1) pojazd posiadający zezwolenie zgodnie z lit. a) pkt 1 i 2, którego nie wyposażono w urządzenia łączności radiowej wymagane na podstawie lit. a) pkt 3 ani w transponder lub inne wyposażenie wspomagające dozór wymagane na podstawie lit. a) pkt 4, był sporadycznie użytkowany w strefach, o których mowa w lit. a) pkt 3 i 4, pod warunkiem że:
 - (i) pojazd ten jest każdorazowo eskortowany przez posiadający zezwolenie pojazd, który spełnia wymóg określony w lit. a) pkt 3 oraz, w stosownych przypadkach, w lit. a) pkt 4;
 - (ii) pojazd eskortujący spełnia wymagania w zakresie oznakowania poziomego oraz oświetlenia określone w pkt ADR.OPS.B.080;
 - (iii) nie obowiązują procedury ograniczonej widzialności, jeżeli eskortowany pojazd ma być użytkowany na polu manewrowym;
 - 2) pojazd został tymczasowo wprowadzony na lotnisko oraz był użytkowany w obrębie pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych, z zastrzeżeniem następujących warunków:
 - a) inspekcja wzrokowa tego pojazdu dowodzi, że jego stan nie zagraża bezpieczeństwu;
 - b) pojazd ten jest każdorazowo eskortowany przez posiadający zezwolenie pojazd, który:
 - (i) spełnia wymóg określony w lit. a) pkt 3 oraz, w stosownych przypadkach, w lit. a) pkt 4, gdy jest użytkowany w strefach, o których mowa w lit. a) pkt 3 i 4;
 - (ii) spełnia wymagania w zakresie oznakowania poziomego oraz oświetlenia określone w pkt ADR.OPS.B.080;

- c) nie obowiązują procedury ograniczonej widzialności, jeżeli pojazd ma być użytkowany na polu manewrowym.
- f) Operator lotniska:
 - 1) ustanawia i wdraża procedury w zakresie:
 - (i) wydawania zezwoleń dla pojazdów oraz tymczasowego dopuszczania wprowadzania pojazdów na lotnisko oraz użytkowania tych pojazdów;
 - (ii) przypisywania pojazdom znaków wywoławczych;
 - (iii) monitorowania zgodności pojazdów z pkt ADR.OPS.B.026 oraz podejmowania stosownych działań, w tym zawieszania i cofania zezwoleń dla pojazdów lub upoważnień do tymczasowego użytkowania pojazdów;
 - 2) prowadzenia stosownych rejestrów.

ADR.OPS.B.027 Użytkowanie pojazdów

- a) Kierowca pojazdu znajdującego się na polu manewrowym użytkuje pojazd:
 - 1) wyłącznie po uzyskaniu upoważnienia od organu służb ruchu lotniczego oraz zgodnie z instrukcjami wydanymi przez ten organ;
 - 2) zgodnie ze wszystkimi obowiązkowymi instrukcjami przekazywanymi za pośrednictwem oznakowania poziomego i znaków poziomych, chyba że organ służb ruchu lotniczego ustali inaczej;
 - 3) zgodnie z wszystkimi obowiązkowymi instrukcjami przekazywanymi za pośrednictwem oświetlenia.
- b) Kierowca pojazdu znajdującego się na polu manewrowym użytkuje pojazd zgodnie z następującymi zasadami:
 - 1) pojazdowi ratowniczym udającym się w kierunku statków powietrznych znajdujących się w stanie zagrożenia w celu niesienia pomocy udziela się pierwszeństwa przed każdym innym ruchem naziemnym;
 - 2) z zastrzeżeniem przepisów pkt 1:
 - (i) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne ustępują pierwszeństwa statkom powietrznym lądującym, startującym lub kołującym;
 - (ii) pojazdy nieholujące statków powietrznych ustępują pierwszeństwa pojazdom holującym statki powietrzne;
 - (iii) pojazdy nieholujące statków powietrznych ustępują pierwszeństwa innym pojazdom nieholującym statków powietrznych zgodnie z instrukcjami wydanymi przez organ służb ruchu lotniczego;
 - (iv) pojazdy i pojazdy holujące statki powietrzne stosują się do instrukcji wydawanych przez organ służb ruchu lotniczego, z zastrzeżeniem przepisów pkt (i), (ii) i (iii).
- c) Kierowca pojazdu wyposażonego w urządzenia łączności radiowej zamierzający użytkować lub użytkujący pojazd na polu manewrowym:
 - 1) nawiązuje zadowolającą dwukierunkową łączność radiową z organem służb ruchu lotniczego na odpowiedniej częstotliwości organu służb ruchu lotniczego przed wejściem na pole manewrowe, a także utrzymuje ciągły nasłuch na przypisanej częstotliwości;
 - 2) przed wejściem na pole manewrowe otrzymuje upoważnienie od organu służb ruchu lotniczego i użytkuje pojazd wyłącznie zgodnie z upoważnieniem otrzymanym od organu służb ruchu lotniczego. Niezależnie od tego upoważnienia wejście na drogę startową lub na pas drogi startowej lub zmiana operacji, na którą wydano upoważnienie, wymaga uzyskania kolejnego, szczegółowego upoważnienia od organu służb ruchu lotniczego;
 - 3) potwierdza przez powtórzenie personelowi służb ruchu lotniczego te części instrukcji otrzymanych drogą foniczną, które dotyczą zapewnienia bezpieczeństwa lotów. Instrukcje dotyczące wjazdu na drogę startową, oczekiwania przed drogą startową, przecięcia oraz wykonywania operacji na dowolnej drodze startowej, drodze kołowania lub na pasie drogi startowej zawsze potwierdza się przez powtórzenie;
 - 4) potwierdza przez powtórzenie personelowi organu służb ruchu lotniczego lub potwierdza otrzymanie instrukcji innych niż instrukcje wymienione w pkt 3 w sposób wyraźnie wskazujący, że przyjął je do wiadomości, oraz zgodnie z nimi postępuje.
- d) Kierowca pojazdu, który wykonuje operacje na polu manewrowym, w razie wątpliwości dotyczących położenia pojazdu w odniesieniu do pola manewrowego:

- 1) powiadamia organ służb ruchu lotniczego o tych okolicznościach, w tym o ostatnim znanym położeniu;
 - 2) jednocześnie, o ile organ służb ruchu lotniczego nie wyda innych instrukcji, opuszcza drogę startową, drogę kołowania lub inną część pola manewrowego, oddalając się na bezpieczną odległość tak szybko, jak to możliwe;
 - 3) po podjęciu działań, o których mowa w pkt 1 i 2, zatrzymuje pojazd.
- e) Kierowca pojazdu znajdującego się na polu manewrowym:
- 1) użytkując pojazd na pasie drogi startowej, gdy pas ten jest wykorzystywany do lądowania lub startu, nie zbliża się do niego bliżej niż na odległość, na której dla tej drogi startowej ustalono miejsce oczekiwania przy drodze startowej lub dowolne miejsce oczekiwania na drodze ruchu kołowego;
 - 2) gdy droga startowa jest wykorzystywana do lądowania lub startu, nie użytkuje pojazdu:
 - (i) w części pasa drogi startowej rozciągającej się poza końce tej drogi startowej;
 - (ii) w strefach bezpieczeństwa końca tej drogi startowej;
 - (iii) w strefie zabezpieczenia wydłużonego startu, jeżeli strefa ta jest dostępna, w odległości, która mogłaby zagrażać statkowi powietrznemu znajdującemu się w powietrzu.
- f) Gdy wymaga tego lotnisko, kierowca pojazdu wyposażonego w urządzenia łączności radiowej znajdującego się na płycie postojowej:
- 1) nawiązuje zadowalającą dwukierunkową łączność radiową z odpowiedzialnym organem wyznaczonym przez operatora lotniska przed wejściem na płytę postojową;
 - 2) utrzymuje ciągle nasłuch na przypisanej częstotliwości.
- g) Kierowca pojazdu poruszającego się na płycie postojowej użytkuje pojazd zgodnie z następującymi zasadami:
- 1) wyłącznie po uzyskaniu upoważnienia od odpowiedzialnego organu wyznaczonego przez operatora lotniska oraz zgodnie z instrukcjami wydanymi przez ten organ;
 - 2) zgodnie ze wszystkimi obowiązkowymi instrukcjami przekazywanymi za pośrednictwem oznakowania poziomego i znaków poziomych, chyba że organ służb ruchu lotniczego ustali inaczej;
 - 3) zgodnie ze wszystkimi obowiązkowymi instrukcjami przekazywanymi za pośrednictwem oświetlenia;
 - 4) ustępuje pierwszeństwa drogi pojazdowi ratownicznemu w akcji; statkowi powietrznemu, który kołuje, zamierza kołować, jest wypychany lub holowany;
 - 5) ustępuje pierwszeństwa innym pojazdom zgodnie z miejscowymi przepisami ruchu kołowego;
 - 6) zawsze udziela pierwszeństwa pojazdom ratowniczym w akcji.
- h) Kierowca pojazdu znajdującego się w obrębie pola ruchu naziemnego i innych stref operacyjnych:
- 1) prowadzi pojazd zgodnie z określonymi ograniczeniami prędkości i drogami przejazdu;
 - 2) nie wykonuje czynności zakłócających ani rozpraszających podczas prowadzenia pojazdu;
 - 3) przestrzega wymagań dotyczących łączności i procedur operacyjnych zawartych w instrukcji operacyjnej lotniska.
- i) Kierowca pojazdu eskortującego inny pojazd dopilnowuje, aby kierowca eskortowanego pojazdu użytkował pojazd zgodnie z wydanymi instrukcjami.
- j) Kierowca pojazdu parkuje pojazd wyłącznie w obszarach wyznaczonych przez operatora lotniska.
- k) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury gwarantujące przestrzeganie przepisów lit. a)–j) przez kierowców wykonujących czynności w obrębie pola ruchu naziemnego i innych stref operacyjnych.

ADR.OPS.B.028 Holowanie statku powietrznego

Operator lotniska:

- a) ustanawia procedury manewrowania statkiem powietrznym oraz wyznacza drogi, z których należy korzystać podczas operacji holowania statku powietrznego w obrębie pola ruchu naziemnego, aby zapewnić bezpieczeństwo;
- b) zapewnia przekazywanie adekwatnych i odpowiednich wytycznych w trakcie operacji holowania;
- c) zapewnia, aby holowany statek powietrzny w trakcie operacji holowania miał włączone światła, zgodnie z przepisami pkt SERA.3215 załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 (*);
- d) ustanawia i wdraża procedury służące zapewnieniu właściwej łączności i koordynacji między organizacją wykonującą operację holowania, organami służb zarządzania płytą postojową i organem służb ruchu lotniczego, stosownie do operacji holowania;
- e) ustanawia i wdraża procedury służące zapewnieniu bezpieczeństwa operacji holowania w niekorzystnych warunkach pogodowych lub meteorologicznych, w tym poprzez ograniczanie tych operacji lub niezrealizowanie na nie.

ADR.OPS.B.029 Biegłość językowa

- a) Osoba, która na podstawie pkt ADR.OPS.B.024 musi wykazać biegłość językową, wykazuje ją co najmniej na poziomie operacyjnym zarówno w zakresie zastosowania wyrażen, jak i zwykłego języka, zgodnie z lit. b) w odniesieniu do języka:
 - 1) angielskiego; oraz
 - 2) dowolnego innego języka lub języków wykorzystywanych na lotnisku do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska.
- b) 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.
- c) 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.
- d) 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.
- e) Biegłość językową wykazuje się na podstawie metody oceniania, która obejmuje:
 - 1) proces przeprowadzania oceny;
 - 2) kwalifikacje egzaminatorów przeprowadzających ocenę biegłości językowej;
 - 3) procedurę odwoławczą.

- f) Operator lotniska udostępnia kursy językowe, by utrzymać wymagany poziom biegłości językowej personelu.
- g) Na zasadzie odstępstwa od lit. a) państwo członkowskie może postanowić, że do celów łączności radiowej z organem służb ruchu lotniczego danego lotniska biegła znajomość języka angielskiego nie jest konieczna w przypadku personelu, o którym mowa w pkt ADR.OPS.B.024. W takim przypadku przeprowadza ono ocenę bezpieczeństwa obejmującą co najmniej jedno lotnisko.
- h) Operator lotniska może wydawać upoważnienie osobie, która nie wykazała zgodności z lit. a) i b), do dnia:
 - 1) 7 stycznia 2026 r. w odniesieniu do języka angielskiego;
 - 2) 7 stycznia 2023 r. w odniesieniu do każdego języka innego niż angielski.

(*) 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).”;

- n) pkt ADR.OPS.B.030 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OPS.B.030 System kierowania i kontroli ruchu naziemnego

- a) Operator lotniska zapewnia działanie lotniskowego systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego.
- b) W ramach systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego operator lotniska, we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, ocenia potrzebę określenia standardowych dróg kołowania statku powietrznego na lotnisku. W przypadku, gdy standardowe drogi zostaną wyznaczone, operator lotniska:
 - 1) dopilnowuje, aby były one odpowiednie i dostosowane do ruchu lotniskowego, projektu lotniska oraz planowanych operacji, a także aby były odpowiednio identyfikowane;
 - 2) udziela instytucji zapewniającej służby informacji lotniczej stosownych informacji celem ich opublikowania w AIP.
- c) Gdy działanie systemu kierowania i kontroli ruchu naziemnego wymaga stosowania przez statek powietrzny znajdujący się w obrębie pola ruchu naziemnego transpondera, operator lotniska koordynuje z instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej:
 - 1) stosowne procedury operacyjne dotyczące transpondera, których mają przestrzegać operatorzy statków powietrznych;
 - 2) udzielanie instytucji zapewniającej służby informacji lotniczej stosownych informacji celem ich opublikowania w AIP.”;

- o) dodaje się pkt ADR.OPS.B.031 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.031 Łączność

- a) Pojazdy i organ służb ruchu lotniczego komunikują się zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami sekcji 14 załącznika do rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012.
- b) Operator lotniska, we współpracy z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego, ustanawia procedury łączności obejmujące:
 - 1) częstotliwości oraz język lub języki stosowane do łączności między organem służb ruchu lotniczego a pojazdami, które zamierzają wykonywać lub wykonują operacje na polu manewrowym;
 - 2) łączność między organem służb ruchu lotniczego a pieszymi zamierzającymi wykonywać lub wykonującymi operacje na polu manewrowym;
 - 3) rozpowszechnianie istotnych informacji dotyczących lotniska, które mogą wpływać na bezpieczeństwo operacji wykonywanych na polu manewrowym, przy zastosowaniu łączności radiowej;
 - 4) sygnały i inne środki łączności stosowane w każdych warunkach widoczności w przypadku braku łączności radiowej między organem służb ruchu lotniczego a pojazdami lub pieszymi znajdującymi się na polu manewrowym.”;

p) dodaje się pkt ADR.OPS.B.033 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.033 Kontrola pieszych

a) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury mające na celu:

- 1) ograniczenie dostępu do pola ruchu naziemnego i innych stref operacyjnych wyłącznie do osób, których obowiązki wymagają dostępu do tych stref;
- 2) zapewnienie, aby osoby te posiadały dostęp bez eskorty do tych stref wyłącznie jeśli odbyły stosowne szkolenie i wykazały swoje kompetencje;
- 3) kontrolowanie ruchu osób na płycie postojowej oraz zapewnienie, aby pasażerowie, którzy wsiadają do statku powietrznego, wysiadają z niego lub muszą przejść na płytę postojową, zejść z niej lub ją przekroczyć:
 - (i) byli eskortowani przez przeszkolony i kompetentny personel;
 - (ii) nie zakłócali pracy stojących statków powietrznych ani działań związanych z obsługą naziemną;
 - (iii) byli zabezpieczeni przed statkami powietrznymi w eksploatacji, w tym przed wpływem ich silników, a także przed pojazdami lub wykonywanymi czynnościami.

b) Operator lotniska ustanawia i wdraża procedury zapewniające:

- 1) zorganizowane i bezpieczne wejście na pole manewrowe personelu, którego zadania obejmują dostęp do tego obszaru bez używania pojazdu, i wykonywanie działań przez ten personel na polu manewrowym;
- 2) aby taki personel:
 - (i) podczas wykonywania tych operacji był odpowiednio wyposażony, m.in. w odzież o dużej widzialności, środki orientacyjne oraz środki umożliwiające dwustronną komunikację z organem służb ruchu lotniczego oraz odpowiednim organem operatora lotniska;
 - (ii) przed wejściem na pole manewrowe uzyskał od organu służb ruchu lotniczego upoważnienie. Niezależnie od takiego upoważnienia wejście na drogę startową lub pas drogi startowej lub zmiana operacji, na którą wydano upoważnienie, wymaga uzyskania kolejnego, szczegółowego upoważnienia od organu służb ruchu lotniczego;
 - (iii) nie wkraczał na pole manewrowe, gdy obowiązują procedury ograniczonej widzialności.”;

q) pkt ADR.OPS.B.035 otrzymuje brzmienie:

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

a) Jeżeli lotnisko ma funkcjonować w warunkach, w których w obrębie pola ruchu naziemnego może gromadzić się śnieg, topniejący śnieg lub lód, operator lotniska opracowuje i wdraża plan odśnieżania. W ramach planu odśnieżania operator lotniska:

- 1) określa zasady wykorzystania środków usuwania lodu i szadzi/szronu lub zapobiegających ich powstawaniu lub środków poprawy charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej;
- 2) na ile jest to praktyczne zapewnia usuwanie śniegu, topniejącego śniegu lub lodu z użytkowanych dróg startowych oraz innych części pola ruchu naziemnego przeznaczonych do wykonywania operacji przez statki powietrzne.

b) Operator lotniska udziela, do celów publikacji w AIP, informacji na temat:

- 1) dostępności urządzeń do usuwania śniegu oraz operacji kontroli śniegu i lodu;
- 2) w stosownych przypadkach zatwierdzenia statusu dotyczącego stosowania dróg startowych specjalnie przygotowanych do warunków zimowych;
- 3) rodzaju środków stosowanych w obrębie pola ruchu naziemnego do przygotowania nawierzchni.”;

r) dodaje się pkt ADR.OPS.B.036 i ADR.OPS.B.037 w brzmieniu:

„ADR.OPS.B.036 Operacje na drogach startowych specjalnie przygotowanych do warunków zimowych

a) Pod warunkiem uzyskania uprzedniej zgody właściwego organu operator lotniska może ustanowić i stosować procedury operacji samolotów na drogach startowych specjalnie przygotowanych do warunków zimowych, gdy zanieczyszczenie jest spowodowane ubitym śniegiem lub lodem. Drogom startowym specjalnie przygotowanym do warunków zimowych można przypisać główny kod RWYCC 4; jeżeli jednak sposób przygotowania nie uzasadnia stosowania kodu RWYCC 4, stosuje się normalną procedurę zgodnie z pkt ADR.OPS.B.037.

- b) Aby uzyskać uprzednią zgodę właściwego organu, operator lotniska:
- 1) ustanawia procedury obejmujące:
 - (i) rodzaj urządzenia lub rodzaj, jakość i ilość środka, lub jednego i drugiego, stosowane do poprawy warunków na nawierzchni drogi startowej oraz stosowaną metodę;
 - (ii) monitorowanie parametrów meteorologicznych;
 - (iii) zarządzanie luźnymi zanieczyszczeniami;
 - (iv) ocenę uzyskanych wyników;
 - 2) uzyskuje dane dotyczące samolotu odnoszące się do parametrów zatrzymania na drodze startowej poddanej specjalnym zabiegom od co najmniej jednego operatora samolotu;
 - 3) analizuje i przetwarza dane pozyskane w ramach pkt 2 w celu wykazania zdolności do określenia warunków na drodze startowej zgodnie z danym kodem RWYCC;
 - 4) opracowuje program obsługi technicznej obejmujący zarówno prewencyjną obsługę techniczną i naprawę urządzeń wykorzystywanych do uzyskiwania spójnych osiągnięć.
- c) Operator lotniska ustanawia i wdraża program w celu monitorowania ciągłej skuteczności tych procedur. W programie stosuje się raporty dotyczące siły hamowania na podstawie danych pochodzących z samolotu, które porównuje się ze zgłoszonymi warunkami na drodze startowej.
- d) Po zakończeniu okresu zimowego operator lotniska ocenia wydajność operacji prowadzonych zimą, aby określić, czy istnieje potrzeba:
- 1) wprowadzenia dodatkowych wymagań dotyczących szkolenia;
 - 2) aktualizacji procedur;
 - 3) stosowania dodatkowych lub innych urządzeń lub materiałów.

ADR.OPS.B.037 Ocena warunków na nawierzchni drogi startowej oraz przypisywanie kodu określającego warunki na drodze startowej

W każdym przypadku, gdy zanieczyszczenia wymienione w pkt ADR.OPS.A.060 lit. a)–e) występują na nawierzchni drogi startowej, operator lotniska:

- a) przypisuje kod RWYCC w oparciu o rodzaj i głębokość zanieczyszczenia oraz panującą temperaturę;
 - b) dokonuje inspekcji drogi startowej zawsze, gdy warunki na nawierzchni drogi startowej mogły zmienić się ze względu na warunki meteorologiczne, ocenia warunki na nawierzchni drogi startowej oraz przypisuje nowy kod RWYCC;
 - c) stosuje specjalne meldunki z powietrza, aby ocenić czy potrzeba zmienić kod RWYCC.”;
- s) pkt ADR.OPS.B.080 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OPS.B.080 Oznakowanie poziome oraz oświetlenie pojazdów i innych obiektów ruchomych

- a) Operator lotniska zapewnia, aby w obrębie pola ruchu naziemnego lotniska pojazdy i inne obiekty ruchome, z wyłączeniem statków powietrznych, były:
- 1) oznaczone jaskrawymi kolorami lub wyposażone we właściwego rozmiaru flagi umieszczone w odpowiednim miejscu, o wzorze szachownicy i w kontrastujących kolorach;
 - 2) oświetlone światłami przeszkodowymi niskiej intensywności, których typ i parametry są odpowiednie do pełnionej przez nie funkcji – jeżeli pojazdy i lotnisko są użytkowane w nocy lub w warunkach ograniczonej widzialności. Należy używać światła w następujących kolorach:
 - (i) błyskający niebieski na pojazdach związanych z ratownictwem lub ochroną;
 - (ii) błyskający żółty na innych pojazdach, w tym na pojazdach eskortujących;
 - (iii) ciągły czerwony na obiektach przemieszczających się w ograniczonym stopniu.
- b) Operator lotniska może odstąpić od instalowania światła, o których mowa w lit. a), na sprzęcie służącym do obsługi statku powietrznego i pojazdach poruszających się wyłącznie po płycie postojowej.”;

t) pkt ADR.OPS.C.005 otrzymuje brzmienie:

„ADR.OPS.C.005 Obsługa techniczna – przepisy ogólne

- a) Operator lotniska ustanawia i wdraża program obsługi technicznej, obejmujący, w stosownych przypadkach, prewencyjną obsługę techniczną, w celu utrzymania urządzeń, systemów i sprzętu lotniskowego, niezbędnych do obsługi lotniska, w stanie niezagrażającym bezpieczeństwu, regularności lub skuteczności nawigacji lotniczej. W trakcie opracowywania i wdrażania programu obsługi technicznej należy uwzględnić zagadnienia związane z czynnikiem ludzkim.
- b) Operator lotniska zapewnia, aby na potrzeby skutecznego wdrażania programu obsługi technicznej udostępniono odpowiednie i wystarczające środki.”;

u) dodaje się pkt ADR.OPS.C.007 w brzmieniu:

„ADR.OPS.C.007 Obsługa techniczna pojazdów

- a) Operator lotniska:
 - 1) ustanawia i wdraża program obsługi technicznej, który obejmuje prewencyjną obsługę techniczną i w którym uwzględniono zagadnienia związane z czynnikiem ludzkim, w odniesieniu do pojazdów ratowniczo-gaśniczych, aby zapewnić optymalne funkcjonowanie pojazdów i ich wyposażenia oraz zapewnić przestrzeganie określonego czasu reakcji podczas całego okresu żywotności pojazdu;
 - 2) zapewnia wdrożenie programu utrzymania dla swoich pozostałych pojazdów, wykorzystywanych w obrębie pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych.
- b) Operator lotniska:
 - 1) ustanawia procedury w celu wsparcia wdrażania programu utrzymania, o którym mowa w lit. a);
 - 2) zapewnia udostępnienie właściwych i odpowiednich środków i urządzeń w celu skutecznego wdrożenia tego programu;
 - 3) prowadzi ewidencję czynności obsługi technicznej w odniesieniu do każdego pojazdu.
- c) Operator lotniska zapewnia, by organizacje, które prowadzą działalność lub świadczą usługi na terenie lotniska:
 - 1) utrzymywały swoje pojazdy, wykorzystywane w obrębie pola ruchu naziemnego lub innych stref operacyjnych, na zasadach przewidzianych w ustalonym programie obsługi technicznej, w tym prewencyjnej obsługi technicznej;
 - 2) prowadziły stosowną ewidencję czynności obsługi technicznej.
- d) Operator lotniska zapewnia, by nie korzystano z niesprawnych pojazdów do celów operacji.”;

v) pkt ADR.OPS.C.010 i ADR.OPS.C.015 otrzymują brzmienie:

„ADR.OPS.C.010 Obsługa techniczna nawierzchni sztucznych, pozostałych powierzchni na ziemi oraz systemów odprowadzania wody

- a) Operator lotniska przeprowadza inspekcje nawierzchni wszystkich pól ruchu naziemnego, w tym nawierzchni sztucznych (dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych), stref przyległych oraz systemów odprowadzania wody w celu regularnej oceny ich stanu w ramach programu prewencyjnej obsługi technicznej i napraw.
- b) Operator lotniska:
 - 1) utrzymuje nawierzchnie wszystkich pól ruchu naziemnego w sposób mający na celu uniknięcie i wyeliminowanie wszelkich fragmentów przedmiotów obcych mogących spowodować uszkodzenie statku powietrznego lub zakłócić działanie jego systemów;
 - 2) utrzymuje nawierzchnie dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych w celu zapobieżenia tworzeniu się szkodliwych nieprawidłowości;
 - 3) utrzymuje drogę startową w takim stanie, aby zapewnić charakterystykę tarcia nawierzchni co najmniej na poziomie minimalnych norm;
 - 4) okresowo kontroluje i dokumentuje charakterystykę tarcia nawierzchni drogi startowej do celów obsługi technicznej. Częstotliwość tych kontroli powinna być wystarczająca do ustalenia trendu zmian charakterystyki tarcia nawierzchni drogi startowej;

- 5) podejmuje naprawcze czynności obsługi technicznej, aby charakterystyka tarcia nawierzchni drogi startowej dla całej drogi startowej albo jej części, która nie została zanieczyszczona, nie spadała poniżej minimalnych norm.

ADR.OPS.C.015 Obsługa techniczna pomocy wzrokowych i systemów elektrycznych

- a) Operator lotniska ustanawia i wdraża program prewencyjnej obsługi technicznej i napraw, aby zapewnić niezawodność systemów elektrycznych i dostępność źródeł zasilania dla wszystkich urządzeń na lotnisku w sposób zapewniający bezpieczeństwo, regularność i efektywność nawigacji lotniczej.
- b) Operator lotniska ustanawia i wdraża program prewencyjnej obsługi technicznej i napraw, aby zapewnić sprawność poszczególnych świateł i niezawodność systemu świetlnego lotniska, tak aby zagwarantować ciągłość prowadzenia i kontroli statków powietrznych i pojazdów, w następujący sposób:
- 1) w przypadku dróg startowych z podejściem precyzyjnym kategorii II i III celem systemu prewencyjnej obsługi technicznej jest zapewnienie niezawodności wszystkich świateł systemu podejścia i drogi startowej na każdym etapie operacji w warunkach kategorii II lub III oraz by w każdym przypadku co najmniej:
 - (i) 95 % świateł było sprawnych w każdym z poniższych elementów:
 - A) systemie świetlnym podejścia precyzyjnego kategorii II i III na długości pierwszych 450 m licząc od progu;
 - B) światłach linii środkowej drogi startowej;
 - C) światłach progu drogi startowej;
 - D) światłach krawędzi drogi startowej;
 - (ii) 90 % świateł było sprawnych w światłach strefy przyziemia;
 - (iii) 85 % świateł systemu świetlnego podejścia miało zasięg powyżej 450 m, licząc od progu;
 - (iv) 75 % świateł końca drogi startowej było sprawnych;
 - 2) światła, które mogą być niesprawne zgodnie z pkt 1, nie mogą fałszować podstawowego układu geometrycznego danego systemu świetlnego;
 - 3) nie zezwala się na występowanie dwóch niesprawnych świateł znajdujących się obok siebie, z wyjątkiem baretki lub poprzeczki, gdzie dopuszczalne jest występowanie dwóch uszkodzonych świateł obok siebie;
 - 4) w przypadku poprzeczki zatrzymania zainstalowanej w miejscu oczekiwania przy drodze startowej, którą wykorzystuje się w połączeniu z drogą startową przeznaczoną do użytkowania w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszej niż 550 m, stosuje się następujące założenia systemu prewencyjnej obsługi technicznej:
 - (i) niesprawne mogą być nie więcej niż dwa światła;
 - (ii) dwa sąsiadujące światła nie mogą być niesprawne, chyba że odległość między światłami jest znacznie mniejsza niż wymagana;
 - 5) w przypadku drogi kołowania przeznaczonej do użytkowania w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszej niż 550 m w systemie prewencyjnej obsługi technicznej zakłada się, że nie zezwala się na występowanie dwóch niesprawnych sąsiadujących ze sobą świateł linii środkowej kołowania;
 - 6) w przypadku dróg startowych z podejściem precyzyjnym kategorii I celem zastosowanego systemu prewencyjnej obsługi technicznej jest zapewnienie niezawodności wszystkich świateł systemu podejścia i drogi startowej na każdym etapie operacji w warunkach kategorii I oraz by w każdym przypadku:
 - (i) co najmniej 85 % świateł było sprawnych w każdym z poniższych elementów:
 - A) systemie świetlnym podejścia precyzyjnego kategorii I;
 - B) światłach progu drogi startowej;
 - C) światłach krawędzi drogi startowej;
 - D) światłach końca drogi startowej;
 - (ii) nie zezwala się na występowanie dwóch niesprawnych świateł znajdujących się obok siebie, chyba że odległość między światłami jest znacznie mniejsza niż wymagana;

- 7) w przypadku dróg startowych przeznaczonych wyłącznie do startów, użytkowanych w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej mniejszej niż 550 m, celem systemu prewencyjnej obsługi technicznej jest zapewnienie niezawodności wszystkich świateł drogi startowej na każdym etapie operacji oraz by w każdym przypadku:
- (i) co najmniej:
 - A) 95 % świateł linii środkowej drogi startowej (tam, gdzie są one zainstalowane) oraz świateł krawędzi drogi startowej było sprawnych;
 - B) 75 % świateł końca drogi startowej było sprawnych;
 - (ii) nie zezwala się na występowanie dwóch niesprawnych świateł znajdujących się obok siebie;
- 8) w przypadku dróg startowych przeznaczonych wyłącznie do startów, użytkowanych w warunkach widzialności wzdłuż drogi startowej równej lub większej niż 550 m, celem systemu prewencyjnej obsługi technicznej jest zapewnienie niezawodności wszystkich świateł drogi startowej na każdym etapie operacji oraz by w każdym przypadku:
- (i) co najmniej 85 % świateł krawędzi i końca drogi startowej było sprawnych;
 - (ii) nie zezwala się na występowanie dwóch niesprawnych świateł znajdujących się obok siebie;
- 9) w przypadku dróg startowych wyposażonych w system wskaźników ścieżki podejścia celem systemu prewencyjnej obsługi technicznej jest zapewnienie niezawodności wszystkich jednostek na każdym etapie operacji. Jednostkę uznaje się za niesprawną, jeżeli liczba niesprawnych świateł jest na tyle duża, że jednostka nie spełnia zamierzonej funkcji prowadzenia statku powietrznego.
- c) Do celów lit. b) światło uważa się za niesprawne, jeżeli:
- 1) średnia intensywność jego głównej wiązki jest mniejsza niż 50 % wartości określonej w specyfikacjach certyfikacyjnych wydanych przez agencję. W przypadku jednostek świetlnych, których średnia intensywność głównej wiązki jest większa niż wartość określona w specyfikacjach certyfikacyjnych wydanych przez agencję, 50 % wartości odnosi się do tej wartości projektowej;
 - 2) brakuje filtra, który został zamontowany na świetle, lub filtr ten jest zniszczony bądź wiązka produkowana przez światło nie jest właściwego koloru.
- d) Operator lotniska ustanawia i wdraża program prewencyjnej obsługi technicznej i napraw, aby zapewnić niezawodność i sprawność systemu oznakowania poziomego i znaków pionowych lotniska, tak aby zagwarantować ciągłość prowadzenia i kontroli statków powietrznych i pojazdów.
- e) W czasie obowiązywania procedur ograniczonej widzialności na lotnisku nie wolno przeprowadzać prac budowlanych ani konserwacyjnych w pobliżu systemów elektrycznych lotniska.
- f) Operator lotniska dopilnowuje, aby:
- 1) programy prewencyjnej obsługi technicznej, o których mowa w lit. a), b) i d), obejmowały właściwe inspekcje i kontrole poszczególnych elementów każdego systemu i samego systemu, które przeprowadza się zgodnie z ustalonymi procedurami i z ustaloną częstotliwością właściwymi dla zamierzonej operacji i systemu;
 - 2) wprowadzone zostały działania naprawcze w celu wyeliminowania wszelkich wykrytych wad.
- g) Operator lotniska prowadzi ewidencję odnośnych czynności obsługi technicznej.”.
-