

Doc 9774
AN/969



Podręcznik Certyfikacji Lotnisk

Zatwierdzony przez Sekretarza Generalnego ICAO
i publikowany za jego zgodą.

Wydanie pierwsze 2001

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

**Doc 9774
AN/969**



Podręcznik Certyfikacji Lotnisk

Zatwierdzony przez Sekretarza Generalnego ICAO
i publikowany za jego zgodą.

Wydanie pierwsze – 2001

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

WYKAZ ZMIAN

Zmiany wprowadzane do podręcznika są ogłaszane w suplementach do Katalogu publikacji ICAO „*Catalogue of ICAO Publications*”. Katalog wraz z suplementami dostępny jest na stronie internetowej ICAO pod adresem www.icao.int. Zamieszczona poniżej tabela służy do prowadzenia rejestru zmian i poprawek.

REJESTR ZMIAN I POPRAWEK

[illegible][illegible]

PRZEDMOWA

Celem niniejszego podręcznika jest dostarczenie Państwu porad i wskazówek potrzebnych do ustanowienia przez nie własnych systemów nadzoru, przeznaczonych do certyfikacji lotnisk lądowych. Ustanowienie takiego systemu nadzoru ma celu zapewnienie, aby obiekty, urządzenia, wyposażenie i procedury operacyjne na lotniskach certyfikowanych były zgodne z normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO (SARPs¹) wyszczególnionymi w Tomie I, Załącznika 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym oraz obowiązującymi krajowymi standardami i stosowanymi metodami postępowania. Podręcznik ten zawiera także wskazówki dotyczące procedur certyfikowania lotnisk oraz późniejszego wdrożenia i przestrzegania przez zarządzającego lotniskiem obowiązujących przepisów. W podręczniku zawarto również materiał pomocniczy obejmujący aspekty organizacyjne dla Władz Nadzorujących.

Uznaje się, że Państwo może ograniczyć wymóg certyfikacji do operacji tylko na niektórych lotniskach, biorąc pod uwagę takie czynniki, jak np. maksymalna liczba miejsc pasażerskich w samolotach obsługiwanych przez to lotnisko lub maksymalna masa startowa samolotu (MTOW); czy lotnisko obsługuje loty rozkładowe czy nie-rozkładowe lub czy lotnisko jest otwarte w nocy. Ponieważ Państwo ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo operacji na wszystkich lotniskach, wobec tego przepisy krajowe mogą także obejmować operacje na lotniskach nie-certyfikowanych. Takie dodatkowe przepisy nie są ujęte w niniejszym podręczniku; jednakże pewne praktyki stosowane w niektórych krajach są krótko poruszone w uwagach wstępnych do przepisów wzorcowych 3B.1.1, 3B1.2 i 3B1.3 w Rozdziale 3.

Zakres niniejszego podręcznika ogranicza się do aspektów bezpieczeństwa, regularności i efektywności działania urządzeń lotniskowych, obiektów, służb, wyposażenia oraz procedur operacyjnych i nie obejmuje zagadnień dotyczących ochrony lotnictwa, służb żeglugi powietrznej i innych obszarów, które zwykle objęte są odrębnymi przepisami. Przepisy certyfikowania lotnisk koncentrują się na bezpieczeństwie, regularności i efektywności operacji statków powietrznych na lotniskach. Dlatego też niniejszy podręcznik nie obejmuje aspektów funkcjonowania lotniska związanych z administrowaniem finansami, obsługą pasażerów oraz towarów.

Uznaje się, że dla niektórych Państw, posiadających niewielką liczbę lotnisk pod swą jurysdykcją lub nieposiadających wystarczających środków technicznych lub finansowych, ustanowienie pełnej struktury organizacyjnej zajmującej się certyfikowaniem lotnisk i nadzorem wdrożenia i stosowania przepisów, może być niewykonalne. W tej sytuacji Państwo nie powinno w żaden sposób zmniejszać surowości swych przepisów. Powinno ono rozważyć zawarcie porozumienia o współpracy z innym Państwem, lub uczestniczyć w stosownym regionalnym porozumieniu o współpracy. Regionalne Biuro ICAO akredytowane w danym państwie może udzielić pomocy przy zawieraniu takich porozumień w ramach Programu Współpracy Technicznej ICAO.

Przy opracowywaniu niniejszego podręcznika wzięto pod uwagę aktualne procedury i przepisy certyfikacji i licencjonowania stosowane w wybranych Państwach. Wiadomo jednak, iż zmieniające się uwarunkowania bezpieczeństwa w lotnictwie mogą powodować, co pewien czas, konieczność zmian w przepisach krajowych. Planuje się więc, aby niniejszy podręcznik był na bieżąco aktualizowany. Kolejne wydania podręcznika będą najprawdopodobniej poprawiane na podstawie zdobytych doświadczeń oraz uwag i propozycji otrzymywanych od użytkowników tego dokumentu. Czytelnicy proszeni są o wyrażanie swoich opinii, komentarzy i sugestii dotyczących tego wydania, które należy kierować do Sekretarza Generalnego ICAO.

¹ w j. ang. *Standards and Recommended Practices*

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA	iii
SPIS TREŚCI	iv
ROZDZIAŁ 1 WSTĘP	1
1.1 Uwagi ogólne	1
1.2 Potrzeba certyfikacji	1
ROZDZIAŁ 2 SYSTEM CERTYFIKACJI I NADZORU LOTNISK	3
2.1 Warunki wstępne do wprowadzenia systemu nadzoru	3
2.2 Podstawowe prawo lotnicze	3
2.3 Podstawowe zasady dotyczące przepisów certyfikacji lotnisk	4
2.4 Wprowadzenie przepisów w życie	4
ROZDZIAŁ 3 PRZEPISY WZORCOWE DOTYCZĄCE CERTYFIKACJI LOTNISK	5
3.1. Wstęp	5
3.2. Przepisy wzorcowe dotyczące certyfikacji lotnisk	5
SEKCJA A INFORMACJE OGÓLNE	6
SEKCJA B CERTYFIKACJA LOTNISK	9
SEKCJA C INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA	14
SEKCJA D OBOWIĄZKI ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM	17
SEKCJA E ZWOLNIENIA	21
ROZDZIAŁ 4 PROCEDURY CERTYFIKACJI LOTNISK	23
4.1. Wstęp	23
4.2. Proces certyfikacji	23
4.3. Rozpatrzenie wstępnej deklaracji	23
4.4. Ocena formalnego wniosku o wydanie certyfikatu lotniska	24
4.5. Przyznanie lub odmowa wydania certyfikatu	26
4.6. Publikacja w AIP informacji o uzyskaniu certyfikatu oraz innych danych o lotnisku	27
4.7. Przeniesienie certyfikatu lotniska	27
4.8. Rezygnacja z certyfikatu lotniska	28
ROZDZIAŁ 5 WŁADZE LOTNICTWA CYWILNEGO	29
5.1 Organizacja	29
5.2 Zadania Departamentu Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk	30
5.3 Archiwum i biblioteka techniczna	35
5.4 Personel	36
5.5 Kwalifikacje oraz zadania i obowiązki inspektorów lotniskowych	36
ZAŁĄCZNIK 1 RAMOWY ZAKRES PRZEPISÓW CERTYFIKACJI LOTNISK – SZCZEGÓŁOWA ZAWARTOŚĆ INSTRUKCJI OPERACYJNEJ LOTNISKA	39
ZAŁĄCZNIK 2 PRZYKŁADOWY FORMULARZ WNIOSKU O WYDANIE CERTYFIKATU LOTNISKA	49
ZAŁĄCZNIK 3 STUDIUM AERONAUTYCZNE	51
ZAŁĄCZNIK 4 PRZYKŁADOWY CERTYFIKAT LOTNISKA	53
ZAŁĄCZNIK 5 STRUKTURA ORGANIZACYJNA TYPOWEGO DEPARTAMENTU STANDARDÓW I BEZPIECZEŃSTWA LOTNISK	55
ZAŁĄCZNIK 6 BIBLIOGRAFIA	57

ROZDZIAŁ 1

WSTĘP

1.1 Uwagi ogólne

1.1.1 Artykuł 15 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym zawiera wymaganie, iż wszystkie lotniska udostępnione do użytku publicznego będące pod jurysdykcją danego Państwa Członkowskiego powinny zapewnić jednolite warunki dla statków powietrznych innych Państw Członkowskich ICAO. Ponadto Artykuł 28 i 37 zobowiązuje każde Państwo do zapewnienia na swym terytorium, że porty lotnicze oraz inne urządzenia i służby żeglugi powietrznej są zgodne z normami i zalecanymi metodami postępowania (SARPs) opracowanymi przez ICAO. Tom I Załącznika 14 do Konwencji ICAO zawiera SARPs dotyczące projektowania i eksploatacji lotnisk. Odpowiedzialność za zapewnienie bezpieczeństwa, regularności i efektywności operacji statków powietrznych na lotniskach, spoczywa indywidualnie na poszczególnych Państwach, pod których jurysdykcją się znajdują. Jest zatem sprawą zasadniczą, aby w przypadku, gdy odpowiedzialność za funkcjonowanie portów lotniczych została przekazana podmiotom zarządzającym, Państwo nadal zachowało odpowiedzialność za nadzór i zapewniło, że zarządzający lotniskiem stosuje się do odpowiednich SARPs ICAO oraz mających zastosowanie przepisów krajowych.

1.1.2 Najbardziej efektywne i przejrzyste środki do osiągnięcia powyższych celów to:

- a) utworzenie oddzielnego organu nadzoru nad bezpieczeństwem oraz dokładne określenie mechanizmu nadzoru nad bezpieczeństwem, wsparte stosownymi aktami prawnymi, który będzie dokonywał certyfikacji lotnisk oraz sprawował funkcję regulacyjną i kontrolną w odniesieniu do bezpieczeństwa na lotniskach;
- b) wdrożenie procedur certyfikacji lotnisk, zgodnie z którymi Państwo certyfikuje lotnisko poprzez zatwierdzenie / akceptację Instrukcji operacyjnej lotniska (INOP) przedłożonej przez zarządzającego lotniskiem.

1.2 Potrzeba certyfikacji

1.2.1 W celu spełnienia ogólnych obowiązków wynikających z Konwencji ICAO, Państwa powinny uchwalić podstawowe akty prawne, które będą uwzględniać tworzenie i rozpowszechnianie przepisów lotnictwa cywilnego w tym przepisów lotniskowych zgodnych z przyjętymi Załącznikami ICAO. Zawarcie wymagań dla certyfikacji lotnisk w odpowiednich przepisach krajowych zapewni, iż zarządzający lotniskami będą mogli spełnić swoje obowiązki w zgodzie z zasadami i warunkami certyfikatu lotniska. Władze Nadzorujące otrzymają dzięki temu niezbędne uprawnienia pozwalające na egzekwowanie stosowania obowiązujących przepisów. Potrzeba ustanowienia takich przepisów jest dalej podkreślona przez rosnący trend w kierunku prywatyzacji lotnisk lub tworzenia korporacji a także wzrastającą tendencję do przyjmowania przez Państwa rozwiązań typu „Buduj, użytkuj, przekaz (BOT²); „Buduj i użytkuj własne (BOO³)” i innych ich wariantów dla rozwoju nowych lotnisk i rozbudowy istniejących.

² BOT – Build, Operate, Transfer

³ BOO – Build, Operate, Own

1.2.2 Ponieważ bezpieczeństwo, regularność i efektywność operacji statków powietrznych na lotniskach jest sprawą pierwszorzędnej wagi, wymagania dla certyfikacji lotnisk powinny być stosowane jednakowo do organizacji rządowych zarządzających lotniskami, będącymi własnością Państwa. Podobnie lotniska zarządzane przez jednostki takie jak: władze portu lotniczego lub korporacje będące w całości lub częściowo własnością Państwa oraz lotniska będące własnością lub zarządzane przez samorządy lokalne, miasta i władze miejskie, nie powinny być zwolnione ze stosowania wymagań odnośnie certyfikacji lotnisk.

1.2.3 Podczas, gdy ogólna odpowiedzialność za bezpieczeństwo lotniskowe spoczywa na Państwach, uznaje się, iż odpowiedzialność za bezpieczeństwo na lotnisku jest w coraz większym stopniu przekazywana przez Państwa zarządzającym lotniskami. Stosowność takiego rozwiązania może być uzasadniona poprzez silny system zarządzania bezpieczeństwem (patrz [definicje](#) zawarte w ust. 3A. 2.) Jednakże przyjęcie systemu zarządzania bezpieczeństwem nie wyklucza konieczności spełnienia wymogów SARPs zawartych w Załączniku 14, Tom 1, oraz mających zastosowanie przepisów krajowych.

1.2.4 W celu udzielenia wytycznych Państwom, które nie wprowadziły jeszcze systemu certyfikacji i nadzoru lotnisk, w [Rozdziale 3](#) niniejszego podręcznika przedstawiono przepisy wzorcowe wraz z uwagami wstępnymi, poprzedzającymi każdy zestaw przepisów, które mają zostać przyjęte lub dostosowane przez Państwa. W [Rozdziale 4](#) zawarto wytyczne dotyczące procedur certyfikacji lotnisk, a [Rozdział 5](#) obejmuje aspekty organizacyjne dla Władz Nadzorujących związane z wdrożeniem systemu nadzoru.

1.2.5 Zakres niniejszego podręcznika ogranicza się do aspektów bezpieczeństwa, regularności i efektywności w odniesieniu do obiektów, urządzeń, usług, wyposażenia i procedur operacyjnych lotnisk. Podręcznik nie obejmuje aspektów związanych z systemem informacji lotniczej, meteorologii lotniczej, administrowania finansami lotniska oraz obsługą pasażerów i towarów. Służby ruchu lotniczego (ATS⁴) posiadają zwykle swoje własne ramy prawne, w związku z czym przepisy dotyczące ATS nie są ujęte w niniejszym podręczniku. Jednakże służby ruchu lotniczego są integralną częścią operacji wykonywanych na lotnisku i dlatego przepisy dotyczące ATS powinny być skoordynowane z przepisami dotyczącymi lotnisk i uwzględnione w procesie certyfikacji. Można to osiągnąć na kilka sposobów, z wykorzystaniem Instrukcji operacyjnej lotniska jako łącznika, zgodnie z opisem w Sekcji 3C.3. Ponadto, ponieważ właściwe władze odpowiedzialne za ochronę lotnictwa mogą stanowić odrębną instytucję niż organizacja, której zadaniem jest certyfikacja lotnisk, materiały na ten temat zamieszczone w niniejszym podręczniku ograniczają się do obszarów mających wpływ na bezpieczeństwo operacyjne statków powietrznych, takich jak ogrodzenie zewnętrzne terenu lotniska oraz oświetlenie strefy lotniskowej.

1.2.6 Przy opracowywaniu materiałów do niniejszego podręcznika, a w szczególności przepisów wzorcowych i aspektów organizacyjnych dotyczących Władz Nadzorujących uznano, że wymagania te nie muszą być identyczne dla wszystkich Państw. Zaprezentowana struktura przepisów wzorcowych pozwoli na ich dostosowanie oraz uwzględnienie szczególnych wymagań związanych z uwarunkowaniami lotnictwa cywilnego w poszczególnych Państwach.

1.2.7 W niniejszym podręczniku określenie „Państwo” odnosi się do najwyższych władz państwowych ustanawiających Władze Lotnictwa Cywilnego⁵ (WLC), na czele której stoi Dyrektor Generalny Lotnictwa Cywilnego (DGCA⁶) z uprawnieniami do sprawowania władzy w zakresie lotnictwa cywilnego zgodnie z prawem danego Państwa.

⁴ j. ang. *Air Traffic Services*

⁵ j. ang. *Civil Aviation Authority (CAA)* - w Polsce odpowiednikiem jest Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC)

⁶ j. ang. *Director General of Civil Aviation (DGCA)* - w Polsce funkcję tę pełni Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

ROZDZIAŁ 2

SYSTEM CERTYFIKACJI I NADZORU LOTNISK

2.1 Warunki wstępne do wprowadzenia systemu nadzoru

Istnieją dwa warunki wstępne do wprowadzenia systemu certyfikacji i nadzoru lotnisk. Są to:

- a) istnienie stosownych zapisów w podstawowym prawie lotniczym danego Państwa dotyczących opracowywania i obwieszczania przepisów dotyczących lotnisk, oraz
- b) istnienie odpowiedniego organu Państwowego, któremu powierzono odpowiednią władzę do zapewnienia przestrzegania przepisów. Organ taki, może być w różnych Państwach nazywany w odmienny sposób. Dla celów niniejszego podręcznika organ taki zwany będzie dalej Władzami Lotnictwa Cywilnego (WLC).

2.2 Podstawowe prawo lotnicze

Podstawowe prawo lotnicze danego Państwa powinno, między innymi:

- a) autoryzować, tam gdzie ma to zastosowanie, ustanowienie Władz Lotnictwa Cywilnego kierowanych przez osobę, której tytuł dla potrzeb niniejszego podręcznika będzie brzmiał: Dyrektor Generalny Lotnictwa Cywilnego (DGCA);
- b) umożliwić przyjęcie przepisów certyfikacji lotnisk, zwanych w dalszej części niniejszego podręcznika "przepisami";
- c) powierzyć Dyrektorowi Generalnemu Lotnictwa Cywilnego obowiązki i odpowiedzialność za wydawanie, aktualizację, przeniesienie, odmowę wydania i unieważnienie certyfikatów lotniska; oraz opracowywanie, wydawanie i zmianę zarządzeń, zaleceń, biuletynów itp. w zakresie funkcjonowania lotnisk, zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz ustanowienie organu wspomagającego wykonywanie funkcji i obowiązków DGCA;
- d) wymagać, aby WLC, jako władze certyfikacyjne, sprawdziły czy posiadacz certyfikatu lotniska jest kompetentny, aby zapewnić, że lotnisko wraz z przyległą przestrzenią powietrzną i procedurami operacyjnymi jest bezpieczne do użytku dla statków powietrznych;
- e) umożliwić niezbędną koordynację z innymi agencjami i podmiotami zapewniającymi usługi takie jak: służby informacji lotniczej, służby ruchu lotniczego, wyznaczone służby meteorologiczne oraz służby odpowiedzialne za ochronę lotniska, w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji statków powietrznych;
- f) umożliwić egzekwowanie oraz nakładanie sankcji za nieprzestrzeganie przepisów;
- g) umożliwić, aby upoważniony personel WLC miał prawo dostępu do wszystkich miejsc, które są niezbędne do przeprowadzenia audytów bezpieczeństwa, inspekcji i testów - zgodnie z obowiązującymi przepisami.

2.3 Podstawowe zasady dotyczące przepisów certyfikacji lotnisk

Przepisy danego Państwa powinny zawierać wymagania dotyczące:

- a) obowiązkowej certyfikacji wszystkich lub wybranych kategorii lotnisk, zgodnie z kryteriami przyjętymi przez dane Państwo. Państwo może na przykład, zdecydować o wyłączeniu lotnisk obsługujących statki powietrzne z mniejszą niż ustalona liczbą miejsc pasażerskich z obowiązku certyfikacji i może zamiast tego zamieścić w przepisach inne wymagania mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa operacji na lotniskach niecertyfikowanych, które to wymagania mogą dotyczyć np. pola ruchu naziemnego lub pomocy wzrokowych;
- b) procedur certyfikacji;
- c) obowiązków i zakresu odpowiedzialności zarządzających lotniskami;
- d) audytów bezpieczeństwa, inspekcji i testów;
- e) nakładania sankcji za naruszenie lub nieprzestrzeganie jakichkolwiek wymagań obowiązujących przepisów;
- f) użytkowania lotnisk wojskowych przez lotnictwo cywilne.

2.4 Wprowadzenie przepisów w życie

Wprowadzenie w życie przepisów certyfikacji lotnisk będzie wymagało utworzenia w strukturze Władz Lotnictwa Cywilnego komórki organizacyjnej dysponującej odpowiednim personelem i środkami finansowymi. Przepisy wewnętrzne danego Państwa mogą stawiać wymóg wniesienia stosownej opłaty za wydanie, odnowienie bądź przeniesienie certyfikatu lotniska.

ROZDZIAŁ 3

PRZEPISY WZORCOWE DOTYCZĄCE CERTYFIKACJI LOTNISK

3.1. Wstęp

W niniejszym rozdziale przedstawiono zbiór przepisów wzorcowych dotyczących certyfikacji lotnisk, aby pomóc Państwom w tworzeniu własnych - krajowych przepisów w tym zakresie. W Sekcjach A – D przepisów wzorcowych zamieszczono uwagi wprowadzające.

3.2. Przepisy wzorcowe dotyczące certyfikacji lotnisk

Przepisy wzorcowe dotyczące certyfikacji lotnisk podzielone zostały w niniejszym rozdziale na pięć części:

- Sekcja A – PRZEPISY OGÓLNE
- Sekcja B – CERTYFIKACJA LOTNISK
- Sekcja C – INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA
- Sekcja D – OBOWIĄZKI ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM
- Sekcja E – ZWOLNIENIA

SEKCJA A

INFORMACJE OGÓLNE

Uwagi wstępne

1. *Niniejsza sekcja zawiera przepisy wzorcowe dotyczące składania wniosków, definicji oraz lotniskowych norm i stosowanych metod postępowania.*
2. *Niniejsze przepisy przeznaczone są do stosowania dla lotnisk lądowych.*
3. *Państwa mogą, jeżeli uznają to za stosowne, wprowadzić do swych przepisów zapisy dotyczące użytkowania lotnisk wojskowych przez cywilne statki powietrzne.*
4. *Określenia użyte w niniejszych przepisach mają na celu ułatwienie stosowania tych przepisów.*
5. *Załącznik 14 ICAO, Tom 1, zawiera normy i zalecane metody postępowania (SARPs) dotyczące projektowania i funkcjonowania lotnisk. Artykuł 38 Konwencji nakłada na Państwa Członkowskie obowiązek informowania ICAO o wszelkich różnicach pomiędzy krajowymi przepisami i praktykami, a normami międzynarodowymi zawartymi w Załączniku i wszelkich do niego poprawkach. Oprócz obowiązku nałożonego przez Artykuł 38 Konwencji, Załącznik 15 nakłada na Państwa członkowskie obowiązek publikowania odstępstw pomiędzy przepisami krajowymi i stosowanymi praktykami, a odpowiednimi normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO za pośrednictwem służb informacji lotniczej (AIS), jeżeli informacja o takich odstępstwach jest istotna dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.*

PRZEPISY WZORCOWE

3A.1 Zastosowanie

Sekcje od A do E włącznie mają zastosowanie do lotnisk lądowych.

3A.2 Definicje

W niniejszym podręczniku mają zastosowanie następujące definicje.

Lotnisko (*Aerodrome*). Określony obszar na lądzie (w tym wszelkie budynki, instalacje i wyposażenie) przeznaczony do wykorzystania w całości lub w części dla potrzeb przylotu, odlotu oraz ruchu naziemnego statków powietrznych.

Certyfikat lotniska (*Aerodrome certificate*). Certyfikat zezwalający na działanie lotniska, wydany przez właściwe władze zgodnie z zapisami [Sekcji B](#) niniejszych przepisów po akceptacji lub zatwierdzeniu Instrukcji operacyjnej danego lotniska.

Obiekty i urządzenia lotniskowe (*Aerodrome facilities and equipment*). Obiekty i urządzenia znajdujące się w granicach lub poza granicami lotniska, które są wybudowane, zainstalowane i utrzymywane dla potrzeb przylotów, odlotów oraz ruchu naziemnego statków powietrznych.

Instrukcja operacyjna lotniska (*Aerodrome manual*). Dokument, który zgodnie z niniejszymi przepisami stanowi część wniosku o wydanie certyfikatu lotniska i wraz z ze wszystkimi zmianami podlega akceptacji lub zatwierdzeniu przez Władze Lotnictwa Cywilnego.

Zarządzający lotniskiem (*Aerodrome operator*). W odniesieniu do lotniska certyfikowanego oznacza posiadacza certyfikatu tego lotniska.

Płyta postojowa (Apron). Określony obszar lotniska lądowego przeznaczony do postoju statków powietrznych, w celu wyjścia lub wejścia pasażerów na pokład, załadunku i rozładunku towarów i poczty, tankowania, parkowania oraz obsługi statków powietrznych.

Lotnisko certyfikowane (Certified aerodrome). Lotnisko, którego zarządzający otrzymał certyfikat lotniska.

Pole manewrowe (Manoeuvring area). Część lotniska używana do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych z wyłączeniem płyt postojowych.

Oznacznik (Marker). Obiekt wystawiony powyżej powierzchni ziemi w celu oznaczenia przeszkody lub wyznaczenia linii granicznej.

Oznakowanie (Marking). Symbol lub grupa symboli widoczna na powierzchni pola manewrowego w celu przekazania informacji lotniczej.

Maksymalna ładowność (Maximum carrying capacity). W odniesieniu do statku powietrznego, oznacza maksymalną liczbę miejsc pasażerskich lub maksymalny ładunek użyteczny dozwolony w certyfikacie typu danego statku powietrznego.

Maksymalna liczba miejsc pasażerskich (Maximum passenger-sitting capacity). W odniesieniu do statku powietrznego, oznacza maksymalną liczbę miejsc siedzących dla pasażerów dozwoloną w certyfikacie typu danego statku powietrznego.

Pole ruchu naziemnego (Movement area). Część lotniska używana do startów, lądowań i kołowania statków powietrznych, składająca się z pola manewrowego lotniska i płyt postojowych.

Przeszkoda (Obstacle). Wszystkie nieruchome (tymczasowe lub stałe) lub ruchome obiekty lub ich części, które znajdują się w strefie przeznaczonej dla ruchu naziemnego statków powietrznych, albo które wystają ponad określoną powierzchnię przeznaczoną dla zapewnienia bezpieczeństwa statków powietrznych w locie.

Strefa wolna od przeszkód (Obstacle free zone) przestrzeń powietrzna usytuowana powyżej powierzchni wewnętrznej podejścia, powierzchni wewnętrznych przejściowych, powierzchni nieudanego podejścia do lądowania oraz tej części pasa drogi startowej ograniczonego przez te powierzchnie, w której nie występuje żadna przeszkoda stała z wyjątkiem obiektów lekkich i łamliwych, niezbędnych dla celów nawigacji lotniczej.

Powierzchnie ograniczające przeszkody (Obstacle limitation surfaces). Kilka powierzchni wyznaczających objętość przestrzeni powietrznej nad lotniskiem i wokół niego, która ma być wolna od przeszkód w celu umożliwienia bezpiecznego wykonywania zamierzonych operacji statków powietrznych oraz w celu ochrony lotniska przed niekontrolowanym wzrostem liczby przeszkód wokół lotniska, który prowadzi do utraty możliwości wykonywania operacji.

Pas drogi startowej (Runway strip). Wyznaczona powierzchnia obejmująca drogę startową i zabezpieczenie przerwane startu (*stopway*), jeśli istnieje, przeznaczona do:

- zmniejszenia ryzyka uszkodzenia statku powietrznego w przypadku zjazdu z drogi startowej, oraz
- zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego przelatującego nad tą powierzchnią w czasie operacji startu lub lądowania.

System zarządzania bezpieczeństwem (Safety management system) System umożliwiający zarządzanie bezpieczeństwem na lotniskach, obejmujący strukturę organizacyjną, zakres obowiązków, procedury, procesy i zasady wdrażania polityki bezpieczeństwa przez zarządzającego lotniskiem, który umożliwia kontrolę bezpieczeństwa oraz bezpieczne użytkowanie lotniska.

Pas drogi kołowania (Taxiway strip). Powierzchnia obejmująca drogę kołowania, przeznaczona do ochrony statków powietrznych kołujących po tej drodze i ograniczenia ryzyka uszkodzenia statku powietrznego, który przypadkowo zjechałby z drogi kołowania.

Strefy wyłączone z użytkowania (Unserviceable area). Część pola ruchu naziemnego, która jest nieprzystosowana i niedostępna dla statków powietrznych.

Strefa robót (Work area). Część lotniska, w której prowadzone są prace obsługowe lub budowlane.

3A.3 Normy i zalecane metody postępowania

Wszelkie odniesienia do norm i stosowanych metod postępowania zawarte w niniejszych przepisach, dotyczą norm i zalecanych metod postępowania (SARPs⁷) określonych w najnowszej wersji Załącznika 14 (Tom 1) do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, jak również krajowych przepisów i stosowanych metod postępowania, wraz z wprowadzanymi do nich co pewien czas zmianami.

⁷ *Standards and Recommended Practices*

SEKCJA B

CERTYFIKACJA LOTNISK

Uwagi wstępne

1. Niniejsza sekcja zawiera przepisy wzorcowe obejmujące wymagania dla certyfikacji lotnisk; wniosek o wydanie certyfikatu lotniska, przyznanie certyfikatu, potwierdzenia warunków zawartych w certyfikacie, okres ważności certyfikatu, zrzeknięcie się certyfikatu, przekazanie certyfikatu, przyznanie certyfikatu tymczasowego oraz zmiana certyfikatu.

2. Specyfikacje zawarte w Załączniku 14 ICAO, Tom I, jeżeli nie wskazano inaczej w szczególnym kontekście, mają zastosowanie do wszystkich lotnisk użytku publicznego zgodnie z postanowieniami Artykułu 15 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (odniesienie: Załącznik 14, Tom I, Rozdział 1, ust. 1.2.2) Odpowiedzialność za zapewnienie bezpieczeństwa i porządku na wszystkich lotniskach otwartych do użytku publicznego spoczywa na Państwach, pod których jurysdykcją się znajdują. W przypadku, gdy wymóg certyfikacji nie jest stosowany przez dane Państwo do wszystkich lotnisk podlegających jego jurysdykcji, to jednak lotniska wykorzystywane do operacji w ruchu międzynarodowym nie mogą być z tego wymogu zwolnione. W tym celu Państwa muszą ustanowić odpowiednie kryteria.

3. W jednym z Państw korzystanie z lotniska certyfikowanego jest obowiązkowe dla każdej operacji, w której uczestniczy statek powietrzny o maksymalnej masie startowej MTOW większej niż 2370 kg, wykonujący publiczny przewóz pasażerski lub statek powietrzny o maksymalnej masie startowej MTOW mniejszej niż 2370 kg wykonujący publiczny przewóz pasażerski nocą lub wykonujący rozkładowy publiczny przewóz pasażerski albo publiczny przewóz pasażerski, który zaczyna się i kończy na tym samym lotnisku, bądź też wykonywane są loty szkoleniowe i testujące (obloty).

4. W drugim Państwie wymagane jest, aby zarządzający lotniskiem posiadał certyfikat lotniska, jeżeli na tym lotnisku wykonywane są rozkładowe operacje przewozu pasażerskiego przez przewoźnika użytkującego statki powietrzne posiadające więcej niż 30 miejsc pasażerskich. Jeżeli na lotnisku, wykonywane są nierozkładowe operacje przewozu pasażerskiego przez przewoźnika użytkującego statki powietrzne posiadające więcej niż 30 miejsc pasażerskich to zarządzający lotniskiem powinien posiadać "certyfikat z ograniczeniami wykonywania operacji na tym lotnisku". Operacje lotnicze wykonywane lokalnie oraz "na żądanie" mogą się odbywać wyłącznie na lotniskach przystosowanych do takich operacji (łącznie z określonym oświetleniem do lotów nocnych).

5. W trzecim Państwie wymaga się "certyfikowania" lotnisk udostępnionych dla operacji regularnego przewozu publicznego, jeżeli maksymalna liczba miejsc pasażerskich statku powietrznego, z którego korzysta się w czasie operacji przekracza 30 miejsc. Dla lotnisk nie-certyfikowanych określone są specjalne wymagania dotyczące raportowania; pewne określone elementy, takie jak pole ruchu naziemnego i pomoce wzrokowe muszą odpowiadać standardom określonym dla lotnisk certyfikowanych, ponadto statki powietrzne wykonujące regularny przewóz publiczny nie powinny posiadać więcej niż 30 miejsc pasażerskich. W przypadku lotnisk certyfikowanych odpowiedzialność za ocenę właściwego stanu lotniska ciąży na zarządzającym lotniskiem, natomiast na lotniskach nie-certyfikowanych odpowiedzialność ta spoczywa na użytkowniku statku powietrznego.

6. Przepisy czwartego Państwa nie wiążą wymogu certyfikacji lotniska z liczbą miejsc pasażerskich statków powietrznych obsługiwanych na tym lotnisku. Lotnisko jest uważane za "port lotniczy", gdy zarządzający lotniskiem złożył wniosek i otrzymał certyfikat lotniska, który obejmuje operacje wykonywane w tym porcie lotniczym. Lotnisko może zostać po prostu "zarejestrowane", jeżeli zarządzający dostarczy pewne ograniczone informacje. Informacje o zarejestrowanym lotnisku zostają opublikowane, dopiero po przeprowadzeniu inspekcji lotniska potwierdzającej, że wszystkie warunki rejestracji zostały spełnione, co między innymi, obejmuje spełnienie określanych wymogów dotyczących oznakowania, oświetlenia, wyposażenia i funkcjonowania lotnisk.

7. Pkt 3B.1.1 przepisów wzorcowych nakłada wymóg certyfikacji lotnisk zgodnie z wymaganiami krajowymi danego Państwa. Dane Państwo może jednak zdecydować się na ograniczenie wymagań, w stopniu uznanym za odpowiedni, biorąc pod uwagę warunki bezpieczeństwa na lotniskach podlegających jego

jurysdykcji. Punkty 3B1.2 i 3B1.3 przepisów wzorcowych zostały włączone jako opcje, które mogą być przyjęte w podanej postaci lub w razie potrzeby odpowiednio dostosowane. Jeżeli ograniczenia dotyczące certyfikacji zostały określone, wówczas przepisy danego Państwa muszą zawierać dodatkowe postanowienia mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa i porządku na lotniskach niewymagających certyfikacji. Przepisy wzorcowe zawarte w niniejszym podręczniku nie mają zastosowania do lotnisk, które nie podlegają certyfikacji.

8. Należy stworzyć wymaganie, aby zarządzający lotniskiem, który ubiega się o certyfikat, składał odpowiedni wniosek o wydanie certyfikatu lotniska na formularzu określonym przez Władze Lotnictwa Cywilnego. [Załącznik 2](#) zawiera przykład wniosku używanego przez jedno z Państw, natomiast w [Załączniku 4](#) znajduje się przykład certyfikatu dla lotniska stosowany w innym Państwie. Ponieważ Instrukcja operacyjna lotniska stanowi integralną część certyfikatu lotniska, jej przygotowanie i złożenie w czasie ubiegania się o wydanie certyfikatu należy określić, jako wymóg podstawowy.

9. Przed wydaniem certyfikatu dla lotniska Władze Lotnictwa Cywilnego powinny sprawdzić czy Instrukcja operacyjna lotniska dokładnie opisuje obiekty, służby i wyposażenie lotniska i czy zawiera wszelkie szczegóły i informacje, które wyszczególniono w [Sekcji C](#) niniejszych przepisów. Władze Lotnictwa Cywilnego powinny także sprawdzić, czy obiekty, urządzenia i wyposażenie lotniska odpowiadają normom i stosowanym metodom postępowania wymienionym w przepisie 3A.3. Władze Lotnictwa Cywilnego powinny również uzyskać ogólne przekonanie, że lotnisko będzie oferowało bezpieczne warunki dla operacji statków powietrznych, dla których zostało przeznaczone i że zarządzający lotniskiem posiada niezbędne kompetencje i doświadczenie, aby zapewnić właściwe zarządzanie i utrzymanie lotniska.

10. W przypadku wystąpienia odstępstw od norm i stosowanych metod postępowania określonych w przepisie 3A.3, po przeprowadzeniu studium aeronautycznego dla zapewnienia bezpieczeństwa, (gdy zezwalają na to normy i stosowane metody postępowania), Władze Lotnictwa Cywilnego mogą podjąć decyzję o wydaniu certyfikatu, obciążonego pewnymi warunkami i procedurami do spełnienia przez zarządzającego lotniskiem. Materiały z wytycznymi na temat wykonywania studium aeronautycznego znajdują się w [Załączniku 3](#).

11. Certyfikat może być wydany bezterminowy lub mieć ściśle wyznaczony okres ważności. Jedno z Państw określiło pięcioletni okres ważności certyfikatu, inne Państwo ustaliło trzyletni okres ważności, podczas gdy niektóre Państwa nie określiły stałego okresu ważności. W przypadku, gdy zarządzający lotniskiem posiada wdrożony, odpowiedni system raportowania i przeprowadzania inspekcji, wydanie certyfikatu na czas nieokreślony może być właściwe. Przepisy wzorcowe zawierają obie opcje.

12. Zarządzający lotniskiem może dobrowolnie zrezygnować z posiadanego certyfikatu lotniska. Powinien zatem istnieć stosowny przepis określający sposób powiadamiania Władz Lotnictwa Cywilnego w celu rozpatrzenia takiego wniosku i unieważnienia certyfikatu. Po unieważnieniu certyfikatu lotnisko może zostać zamknięte do czasu wydania nowego certyfikatu innemu zarządzającemu lotniskiem; ewentualnie, lotnisko może pozostać otwarte do użytku publicznego, jako lotnisko niecertyfikowane. W takim przypadku Państwo musi wprowadzić do swoich przepisów stosowne wymagania.

13. Przeniesienie certyfikatu lotniska od jednego zarządzającego lotniskiem do drugiego jest możliwe po uzgodnieniu i zatwierdzeniu przez Władze Lotnictwa Cywilnego. Władze Lotnictwa Cywilnego powinny sprawdzić czy proponowany nowy zarządzający lotniskiem, będzie w stanie zapewnić prawidłowe funkcjonowanie i utrzymanie lotniska.

14. Może okazać się koniecznym, by do czasu zakończenia procesu przyznawania lub przeniesienia certyfikatu lotniska, wydać certyfikat tymczasowy dla wnioskującego o wydanie certyfikatu lotniska lub nowego zarządzającego ubiegającego się o przejęcie certyfikatu. Władze Lotnictwa Cywilnego muszą mieć pewność, że leży to w interesie publicznym, że po zakończeniu procesu certyfikacji zostanie wydany certyfikat lotniska, oraz że takie działanie nie będzie szkodliwe dla bezpieczeństwa lotniczego.

15. Dokonanie zmian w wydanym certyfikacie lotniska może być wymagane w przypadku zmiany prawa własności lub zmiany struktury zarządzania, zmian zasad użytkowania, funkcjonowania lub granic lotniska, bądź gdy zarządzający lotniskiem wnioskuje o wprowadzenie takiej zmiany.

PRZEPISY WZORCOWE

3B.1 Wymagania dotyczące certyfikatu lotniska

3B.1.1 Zgodnie z wymaganiami krajowymi zarządzający lotniskiem przeznaczonym do użytku publicznego powinien posiadać certyfikat lotniska.

3B.1.2 Certyfikat lotniska jest wymagany, jeżeli maksymalna liczba miejsc pasażerskich w samolotach korzystających z lotniska przekracza (...) miejsc.

Uwaga: Ewentualnie, certyfikat lotniska może być wymagany, jeżeli maksymalna masa startowa obsługiwanych statków powietrznych (MTOW) przekracza 2730 kg lub jeśli lotnisko jest przeznaczone do użytku w nocy.

3B.1.3 Zarządzający lotniskiem, dla którego nie jest wymagany certyfikat lotniska może mimo to wystąpić o wydanie takiego certyfikatu, za co może być pobierana opłata.

3B.2 Wniosek o wydanie certyfikatu lotniska

Wnioskujący o wydanie certyfikatu lotniska powinien złożyć wniosek do zatwierdzenia przez Władze Lotnictwa Cywilnego na formularzu określonym przez te władze. Do ww. wniosku powinna zostać załączona Instrukcja operacyjna lotniska – opracowana dla danego lotniska.

3B.3 Wydanie certyfikatu lotniska

3B.3.1 Zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach 3B.3.2 i 3B.3.3 Władze Lotnictwa Cywilnego mogą zatwierdzić wniosek i zaakceptować / zatwierdzić Instrukcję operacyjną lotniska, dostarczoną jak w pkt. 3B.2 i wystawić certyfikat lotniska dla wnioskodawcy.

3B.3.2 Przed wydaniem certyfikatu lotniska Władze Lotnictwa Cywilnego powinny sprawdzić czy:

- a) wnioskodawca i jego personel posiadają niezbędne kompetencje i doświadczenie, aby zapewnić właściwe funkcjonowanie i utrzymanie lotniska;
- b) Instrukcja operacyjna lotniska przygotowana dla lotniska wnioskodawcy i złożona wraz z wnioskiem zawiera wszystkie niezbędne informacje;
- c) obiekty, urządzenia, służby i wyposażenie lotniska spełniają normy i metody postępowania określone przez Państwo;
- d) procedury operacyjne lotniska zapewniają zadawalające warunki dla bezpieczeństwa statków powietrznych;
- e) lotnisko posiada wdrożony, zaakceptowany system zarządzania bezpieczeństwem.

3B.3.3 Władze Lotnictwa Cywilnego mogą odmówić wnioskodawcy wydania certyfikatu lotniska. W takich przypadkach WLC powinny na piśmie powiadomić wnioskodawcę o przyczynach odmowy, nie później niż w terminie (...) dni od daty podjęcia takiej decyzji.

3B.4 Wprowadzenie wymagań certyfikacyjnych

Po pozytywnym zakończeniu procedury rozpatrywania wniosku i przeprowadzeniu inspekcji lotniska Władze Lotnictwa Cywilnego wydając certyfikat lotniskowy określają warunki dla danego rodzaju użytkowania lotniska oraz inne szczegóły jak pokazano w [Załączniku 4](#) do niniejszych przepisów.

3B.5 Okres ważności certyfikatu lotniska

Certyfikat lotniska zachowuje ważność aż do chwili jego zawieszenia lub unieważnienia, lub ewentualnie certyfikat będzie ważny przez okres (...) lat albo do czasu jego zawieszenia lub unieważnienia w zależności co nastąpi wcześniej.

3B.6 Zrzeczenie się certyfikatu

3B.6.1. Posiadacz certyfikatu lotniskowego jest zobowiązany powiadomić na piśmie Władze Lotnictwa Cywilnego o dacie zrzeczenia się certyfikatu nie później niż na (...) dni przed tą datą, w celu przeprowadzenia działań związanych z odpowiednim obwieszczeniem tego faktu..

3B.6.2. Władze Lotnictwa Cywilnego unieważnią certyfikat z dniem określonym w ww. piśmie.

3B.7 Przekazanie certyfikatu lotniska.

3B.7.1. Władze Lotnictwa Cywilnego mogą wyrazić zgodę na przekazanie certyfikatu lotniska innemu zarządzającemu i wydać w tej sprawie odpowiednią decyzję, gdy:

- a) aktualny posiadacz certyfikatu lotniska powiadomi władzę lotnictwa cywilnego na piśmie, co najmniej (...) dni przed zaprzestaniem zarządzania lotniskiem, że zamierza zakończyć zarządzanie lotniskiem w dniu określonym w piśmie;
- b) aktualny posiadacz certyfikatu poinformuje WLC na piśmie o nazwie przejmującego;
- c) przejmujący wystąpi do WLC z wnioskiem na piśmie, o przekazanie certyfikatu, na co najmniej (...) dni przed zakończeniem zarządzania lotniskiem przez aktualnego posiadacza, aby umożliwić przekazanie certyfikatu lotniska przyjmującemu;
- d) przejmujący certyfikat spełnia wymagania zawarte w przepisach 3B.3.2.

3B.7.2. Jeśli WLC nie wyrażają zgody na przekazanie certyfikatu lotniska, wówczas powinny powiadomić na piśmie przejmującego o przyczynach odmowy, nie później niż w terminie (...) dni od daty podjęcia takiej decyzji.

3B.8 Tymczasowy certyfikat lotniska

3B.8.1 Władze Lotnictwa Cywilnego mogą wydać tymczasowy certyfikat lotniska wnioskodawcy, o którym mowa w pkt. 3B.2. lub podmiotowi zamierzającemu przejąć certyfikat lotniska, o którym mowa w przepisie 3B.7.1, upoważniający wnioskodawcę lub przejmującego do zarządzania lotniskiem, jeżeli WLC są przekonane, że:

- a) certyfikat dla danego lotniska zostanie wydany danemu wnioskodawcy, bądź przekazany przejmującemu - niezwłocznie po zakończeniu procedury rozpatrywania wniosku o wydanie lub przekazanie certyfikatu lotniska;
- b) wydanie tymczasowego certyfikatu leży w interesie publicznym i nie jest szkodliwe dla bezpieczeństwa lotniczego.

3B.8.2 Tymczasowy certyfikat lotniska wydany na podstawie przepisu 3B.8.1. wygasa:

- a) z dniem wydania lub przekazania certyfikatu lotniska, lub
- b) z dniem upływu terminu ważności określonego w certyfikacie tymczasowym;

w zależności od tego, co nastąpi wcześniej.

3B.8.3 Niniejsze przepisy mają zastosowanie w równym stopniu do tymczasowego certyfikatu lotniska jak i do certyfikatu lotniska.

3B.9 Zmiany w certyfikacie lotniska

Jeżeli spełnione są wymagania przepisów 3B.3.2, 3C.5 i 3C.6 Władze Lotnictwa Cywilnego mogą dokonać zmiany w certyfikacie lotniska w przypadku, gdy:

- a) wystąpi zmiana tytułu własności lub struktury zarządzania lotniskiem;
 - b) wystąpi zmiana warunków korzystania z lotniska lub sposobu jego funkcjonowania;
 - c) wystąpią zmiany w granicach lotniska; lub
 - d) posiadacz certyfikatu lotniska wystąpi z wnioskiem o wprowadzenie zmiany.
-

SEKCJA C

INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA

Uwagi wstępne

1. Cel i zakres Instrukcji operacyjnej lotniska.

Instrukcja operacyjna lotniska jest fundamentalnym wymaganiem w procesie certyfikacji. Zawiera ona wszystkie potrzebne informacje na temat położenia lotniska, obiektów, urządzeń, służb, wyposażenia, procedur operacyjnych, organizacji i zarządzania - włącznie z systemem zarządzania bezpieczeństwem. Informacje przedstawione w Instrukcji operacyjnej powinny wskazywać, że lotnisko spełnia normy i zalecane metody postępowania wymagane przy certyfikacji i nie ma wyraźnych mankamentów mogących negatywnie wpłynąć na bezpieczeństwo operacji lotniczych. Instrukcja operacyjna jest dokumentem odniesienia, dostarczającym listę kontrolną koniecznych do spełnienia standardów certyfikacyjnych lotniska oraz określa poziom świadczonych usług w strefie operacyjnej lotniska. Informacje zawarte w Instrukcji umożliwiają Władzom Lotnictwa Cywilnego (WLC) ocenę stopnia dostosowania lotniska do rodzaju operacji na nim przewidywanych i pozwalają osądzić czy wnioskodawca spełnia wymagania do otrzymania certyfikatu. Instrukcja operacyjna lotniska jest podstawowym przewodnikiem do przeprowadzenia inspekcji lotniska przed przyznaniem certyfikatu oraz w czasie późniejszych inspekcji bezpieczeństwa. Instrukcja stanowi dokument odniesienia, uzgodniony pomiędzy zarządzającym lotniskiem a WLC w zakresie standardów, warunków i poziomu usług, jakie powinny być zapewniane na lotnisku.

2. Struktura i zawartość Instrukcji operacyjnej lotniska

W celu ujednolicenia formy i ułatwienia Władzy Lotnictwa Cywilnego przeglądu i akceptacji / zatwierdzenia Instrukcji operacyjnej lotniska, niniejsze przepisy powinny określić układ i zawartość Instrukcji. Przykłady szczegółowych informacji, które powinny być zamieszczone w Instrukcji operacyjnej lotniska, jako harmonogram przepisów certyfikacji lotniska, wyszczególniono w [Załączniku 1](#) tego podręcznika. Wnioskujący o wydanie certyfikatu lotniska jest całkowicie odpowiedzialny za dokładność informacji zamieszczanych w Instrukcji operacyjnej lotniska.

3. Instrukcja operacyjna lotniska - jako „żyjący” dokument

Instrukcja operacyjna lotniska podlega ciągłym zmianom, aby zapewnić, że zawiera aktualne i dokładne informacje. Posiadacz certyfikatu lotniska powinien być zatem, odpowiedzialny za wprowadzanie zmian do Instrukcji, a także za informowanie Władz Lotnictwa Cywilnego o tych zmianach. Zawartość Instrukcji operacyjnej powinna być traktowana zgodnie z obowiązującymi w danym Państwie przepisami dotyczącymi ochrony informacji niejawnych.

PRZEPISY WZORCOWE

3C.1 Przygotowanie Instrukcji operacyjnej lotniska

3C.1.1 Zarządzający lotniskiem certyfikowanym musi posiadać dokument, który nazywany jest Instrukcją operacyjną tego lotniska.

3C.1. 2 Instrukcja operacyjna lotniska powinna:

- a) być napisana na maszynie bądź wydrukowana, oraz podpisana przez zarządzającego lotniskiem;
- b) mieć formę pozwalającą na łatwe wprowadzanie zmian;
- c) posiadać system zapisywania aktualności stron i wprowadzanych zmian, w tym osobną stronę do rejestracji wprowadzonych zmian;
- d) być zorganizowana w sposób, który ułatwi proces przygotowania, przeglądania oraz akceptacji/zatwierdzenia.

3C.2 Miejsce przechowywania Instrukcji operacyjnej lotniska

3C.2.1. Zarządzający lotniskiem musi dostarczyć Władzom Lotnictwa Cywilnego (WLC) jeden aktualny i kompletny egzemplarz Instrukcji operacyjnej lotniska.

3C.2.2. Zarządzający lotniskiem powinien posiadać, co najmniej jeden aktualny i kompletny egzemplarz Instrukcji operacyjnej na lotnisku oraz jeden egzemplarz w głównej siedzibie zarządzającego, jeśli mieści się poza lotniskiem.

3C.2.3. Zarządzający lotniskiem jest zobowiązany udostępnić egzemplarze Instrukcji, o których mowa w pkt. 3C.2.2. dla potrzeb kontroli prowadzonych przez upoważnionych inspektorów WLC.

3C.3 Informacje jakie powinna zawierać Instrukcja operacyjna lotniska.

3C.3.1. Zarządzający lotniskiem certyfikowanym powinien umieścić w Instrukcji operacyjnej następujące informacje szczegółowe w stopniu mającym zastosowanie dla danego lotniska, w niżej podanych częściach:

Część 1.

Informacje ogólne przedstawione w Części 1 harmonogramu przepisów certyfikacji lotnisk (patrz [Załącznik 1](#)), dotyczące celu i zakresu Instrukcji operacyjnej lotniska; wymagania prawne dla certyfikatu lotniska i Instrukcji operacyjnej zgodnie z przepisami krajowymi; warunki użytkowania lotniska; dostępne służby informacji lotniczej i procedury rozpowszechniania informacji; system rejestracji ruchu statków powietrznych i obowiązki zarządzającego lotniskiem jak wyszczególniono w [Sekcji D](#) niniejszych przepisów.

Część 2.

Dane szczegółowe o położeniu lotniska jak to przedstawiono w Części 2 harmonogramu przepisów certyfikacji lotnisk ([Załącznik 1](#)).

Część 3.

Dane szczegółowe dotyczące lotniska wymagane do publikacji przez służbę informacji lotniczej (AIS) jak przedstawiono w Części 3 harmonogramu przepisów certyfikacji lotnisk ([Załącznik 1](#)).

Część 4.

Procedury operacyjne lotniska i środki bezpieczeństwa jak przedstawiono w Części 4 harmonogramu przepisów certyfikacji lotnisk ([Załącznik 1](#)). Mogą one zawierać odniesienia do procedur ruchu lotniczego takich jak wykonywanie operacji w warunkach ograniczonej widzialności. Procedury zarządzania ruchem lotniczym są zwykle publikowane w instrukcjach operacyjnych organów kontroli ruchu lotniczego z odsyłaczami do Instrukcji operacyjnej lotniska.

Część 5.

Szczegóły dotyczące administracji lotniska oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem jak przedstawiono w Części 5 harmonogramu przepisów certyfikacji lotnisk ([Załącznik 1](#)).

3C.3.2. Jeżeli, zgodnie z przepisem 3E.1.1 Władze Lotnictwa Cywilnego zwolnią zarządzającego lotniskiem ze spełnienia jakiegokolwiek z wymogów przedstawionych w przepisie 3B.3.2, w Instrukcji operacyjnej lotniska należy podać numer identyfikacyjny nadany takiemu zwolnieniu przez WLC, datę wejścia w życie takiego zwolnienia, a także wszelkie warunki i procedury stanowiące podstawę udzielenia zwolnienia.

3C.3.3. Jeśli jakieś dane szczegółowe nie zostały zamieszczone w Instrukcji operacyjnej, ponieważ nie dotyczą danego lotniska, to wówczas zarządzający lotniskiem powinien zamieścić w Instrukcji wyjaśnienie, dlaczego dana informacja nie ma zastosowania.

3C.4 Wprowadzanie zmian do Instrukcji operacyjnej lotniska

3C.4.1. Zarządzający lotniskiem certyfikowanym, gdy tylko jest to konieczne, ma obowiązek wprowadzania zmian lub poprawek do Instrukcji operacyjnej lotniska, aby zapewnić aktualność i dokładność zawartych w niej danych.

3C.4.2. Mając na uwadze utrzymanie aktualności i dokładności danych zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska, WLC mogą wydać pisemne zalecenie dla zarządzających lotniskami określające sposób i procedurę wprowadzania zmian i poprawek do Instrukcji.

3C.5 Powiadamianie o zmianach w Instrukcji operacyjnej lotniska

Zarządzający lotniskiem jest zobowiązany do powiadomienia Władz Lotnictwa Cywilnego, tak szybko jak to jest możliwe o wszelkich zmianach, jakie zamierza dokonać w Instrukcji operacyjnej lotniska.

3C.6. Zatwierdzenie / akceptacja Instrukcji operacyjnej lotniska przez WLC

Władze Lotnictwa Cywilnego powinny zatwierdzić / zaakceptować Instrukcję operacyjną lotniska oraz wszelkie wprowadzane do niej zmiany, pod warunkiem, że spełniają one wymagania przepisów zawartych w niniejszej sekcji.

SEKCJA D

OBOWIĄZKI ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM

UWAGI WSTĘPNE

Wydanie certyfikatu lotniska zobowiązuje zarządzającego lotniskiem do zapewnienia bezpieczeństwa, regularności i efektywności operacji na lotnisku, umożliwienia upoważnionym przedstawicielom Władz Lotnictwa Cywilnego dostępu do lotniska w celu przeprowadzenia audytów bezpieczeństwa, inspekcji i testów oraz czyni zarządzającego odpowiedzialnym za powiadamianie i raportowanie zgodnie z obowiązującymi zasadami.

PRZEPISY WZORCOWE

3D.1 Zgodność z normami i zalecanymi metodami postępowania

Zarządzający lotniskiem powinien stosować się do norm i zalecanych metod postępowania określonych w przepisie 3.A.3 oraz warunków określonych w certyfikacie zgodnie z przepisami zawartymi w pkt. 3B.4 i 3E.1.1.

3D.2 Kompetencje personelu operacyjnego i obsługi technicznej.

3D.2.1 Zarządzający lotniskiem powinien zatrudnić odpowiednią liczbę wykwalifikowanego i kompetentnego personelu do wykonania wszystkich działań koniecznych dla właściwego funkcjonowania i utrzymania lotniska.

3D.2.2 Jeżeli Władze Lotnictwa Cywilnego lub inny właściwy organ Władzy Państwowej wymaga posiadania licencji lub świadectwa kwalifikacji od personelu, o którym mowa w przepisie 3D.2.1, zarządzający lotniskiem powinien zatrudniać tylko osoby posiadające ww. uprawnienia.

3D.2.3 Zarządzający lotniskiem powinien wdrożyć program mający na celu podnoszenie kwalifikacji personelu, o którym mowa w pkt. 3D.2.1.

3D.3 Funkcjonowanie i utrzymanie lotnisk

3D.3.1 Stosując się do zarządzeń, które mogą być wydawane przez Władze Lotnictwa Cywilnego, zarządzający lotniskiem powinien kierować i utrzymywać lotnisko zgodnie z procedurami zawartymi w Instrukcji operacyjnej lotniska.

3D.3.2 Aby zapewnić bezpieczeństwo statków powietrznych, Władze Lotnictwa Cywilnego mogą wydać w formie pisemnej zarządzenia lub decyzje dla zarządzającego lotniskiem nakazujące zmianę procedur zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska.

3D.3.3 Zarządzający lotniskiem powinien zapewnić odpowiednie utrzymanie i sprawne działanie urządzeń lotniskowych.

3D.3.4 Posiadacz certyfikatu lotniska powinien dokonać koordynacji z instytucją zapewniającą służby ruchu lotniczego (ATS), aby mieć pewność, że odpowiednie służby ruchu lotniczego są dostępne dla zapewnienia bezpieczeństwa statków powietrznych w przestrzeni powietrznej związanej z lotniskiem. Koordynacja taka powinna obejmować także inne obszary związane z bezpieczeństwem, takie jak: służby informacji lotniczej, służby ruchu lotniczego, wyznaczone władze meteorologiczne oraz służby odpowiedzialne za ochronę.

3D.4 System zarządzania bezpieczeństwem na lotnisku

3D.4.1 Zarządzający lotniskiem powinien ustanowić system zarządzania bezpieczeństwem dla lotniska, określający strukturę organizacyjną, zakres obowiązków, uprawnień i odpowiedzialności osób funkcyjnych w organizacji, aby zapewnić, że operacje na lotnisku prowadzone są w kontrolowany i dający się udowodnić sposób oraz są ulepszone w razie potrzeby.

3D.4.2 Zarządzający lotniskiem powinien zobowiązać wszystkich użytkowników lotniska, w tym przewoźników mających stałe przedstawicielstwa na lotnisku, agentów handlingowych oraz inne organizacje prowadzące niezależnie działalność na lotnisku związaną z zabezpieczeniem lotu lub obsługą statków powietrznych, aby stosowali się do wymagań w zakresie bezpieczeństwa na lotnisku ustanowionych przez zarządzającego lotniskiem. Zarządzający lotniskiem powinien monitorować spełnianie ww. wymagań.

3D.4.3 Zarządzający lotniskiem powinien wymagać od wszystkich użytkowników lotniska, w tym od przewoźników mających stałe przedstawicielstwa na lotnisku, agentów handlingowych oraz innych organizacji, o których mowa w pkt. 3D.4.2, aby włączyli się do współpracy w ramach programu promowania bezpieczeństwa na lotnisku i bezpiecznego użytkowania lotniska poprzez niezwłoczne informowanie o wszelkich wypadkach, incydentach, zdarzeniach i usterkach mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo.

3D.5 Wewnętrzne audyty bezpieczeństwa prowadzone przez zarządzającego lotniskiem i raporty bezpieczeństwa

3D.5.1 Zarządzający lotniskiem powinien ustalić zasady prowadzenia audytów systemu zarządzania bezpieczeństwem, włącznie z inspekcją obiektów i urządzeń lotniskowych. Audyt powinien obejmować działalność leżącą w gestii zarządzającego lotniskiem. Zarządzający lotniskiem powinien także uzgodnić program zewnętrznych audytów i inspekcji mający na celu ocenę innych użytkowników, w tym przewoźników mających stałe przedstawicielstwa na lotnisku, agentów handlingowych oraz innych organizacji, o których mowa w pkt. 3D.4.2.

3D.5.2 Audyty, o których mowa w pkt. 3D.5.1. powinny być przeprowadzane, co (...) miesięcy lub rzadziej, zgodnie z uzgodnieniami dokonanymi z Władzami Lotnictwa Cywilnego.

3D.5.3 Zarządzający lotniskiem powinien zapewnić, że raporty z audytów, włącznie z raportem na temat obiektów, służb i urządzeń lotniskowych są przygotowywane przez odpowiednio wykwalifikowanych ekspertów do spraw bezpieczeństwa.

3D.5.4 Zarządzający lotniskiem powinien zachować kopie raportów, o których mowa w przepisie 3D.5.3 przez okres uzgodniony z Władzami Lotnictwa Cywilnego. WLC mogą zwrócić się z prośbą o udostępnienie kopii raportu w celu zapoznania się z nim i ustosunkowania się do jego treści.

3D.5.5 Raporty, o których mowa w pkt. 3D.5.3, muszą być sporządzone i podpisane przez osoby, które przeprowadziły dany audyt lub inspekcję.

3D.6 Dostęp do lotniska

3D.6.1 Personel upoważniony przez Władze Lotnictwa Cywilnego może dokonywać inspekcji i przeprowadzać testy obiektów lotniskowych, służb i urzędzeń, kontrolować dokumentację i rejestry zarządzającego lotniskiem oraz potwierdzać działanie systemu zarządzania bezpieczeństwem przed przyznaniem lub przedłużeniem ważności certyfikatu lotniska a później, w dowolnym czasie dla zapewnienia bezpieczeństwa na lotnisku.

3D.6.2 Zarządzający lotniskiem, na prośbę osoby wymienionej w pkt. 3D.6.1, powinien zezwolić na dostęp do każdej części lotniska lub obiektów lotniskowych, w tym urzędzeń, rejestrów, dokumentów i personelu, w celu, o którym mowa w pkt. 3D.6.1.

3D.6.3 Zarządzający lotniskiem powinien współpracować przy wykonywaniu czynności, o których mowa w pkt. 3D.6.1.

3D.7 Powiadamianie i raportowanie

3D.7.1 Zarządzający lotniskiem powinien stosować się do wymagań odnośnie składania raportów i powiadamiania Władz Lotnictwa Cywilnego, organu kontroli ruchu lotniczego (ATC⁸) oraz pilotów, w określonym czasie i zgodnie z wymogami stawianymi w tych przepisach.

3D.7.2 **Powiadamianie o niezgodnościach w publikacjach służb informacji lotniczej (AIS⁹).** Zarządzający lotniskiem powinien dokonywać przeglądu wszystkich publikacji AIS takich jak: Zbiór Informacji Lotniczych (AIP¹⁰), suplementy do AIP, zmiany do AIP, zawiadomienia NOTAM¹¹, Biuletyn Informacji przed Lotem¹² oraz okólniki (AIC¹³) wydawane przez służby informacji lotniczej bezpośrednio po ich otrzymaniu i niezwłocznie powiadamiać służby informacji lotniczej o jakichkolwiek niezgodnościach zawartych w takich informacjach odnoszących się do lotniska.

3D.7.3 **Powiadamianie o zmianach dotyczących obiektów, urzędzeń i poziomu usług, które planowane są z wyprzedzeniem.** Zarządzający lotniskiem powinien powiadomić na piśmie służby informacji lotniczej (AIS) oraz Władze Lotnictwa Cywilnego, co najmniej (...) dni przed wprowadzeniem jakiegokolwiek zmiany w obiektach bądź urządzeniach lotniskowych lub poziomie usług na lotnisku, które zostały zaplanowane z wyprzedzeniem i jest prawdopodobne, że będą miały wpływ na dokładność informacji zawartych w jakiegokolwiek publikacji AIS, o której mowa w pkt. 3D.7.2.

3D.7.4 **Sprawy wymagające natychmiastowego powiadamiania.** Z uwzględnieniem wymagań określonych w pkt. 3D.7.5, zarządzający lotniskiem powiadamia służby informacji lotniczej (AIS) oraz dokonuje uzgodnień ze służbami kontroli ruchu lotniczego i jednostkami zabezpieczającymi operacje lotnicze, aby zapewnić, że zostaną niezwłocznie powiadomione o jakiegokolwiek z poniższych okoliczności, na temat której zarządzający posiada wiedzę:

- a) przeszkody, utrudnienia i zagrożenia:
 - 1) jakiegokolwiek wystawanie obiektu ponad powierzchnię ograniczającą przeszkody związaną z danym lotniskiem;
 - 2) istnienie jakiegokolwiek przeszkody bądź warunków zagrożenia mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych na lotnisku lub w jego pobliżu;
- b) poziom usług:

⁸ Air Traffic Control

⁹ Aeronautical Information Services

¹⁰ Aeronautical Information Publication

¹¹ Notice to Air-Man

¹² Pre-Flight Information Bulletin

¹³ Aeronautical Information Circular

obniżenie poziomu usług na lotnisku w stosunku do jakiegokolwiek publikacji Służb Informacji Lotniczej, o których mowa w pkt. 3D.7.2;

c) strefa ruchu naziemnego:

zamknięcie jakiegokolwiek części strefy ruchu naziemnego na lotnisku;

d) jakiegokolwiek inne warunki, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych na lotnisku, wobec których nakazane jest podjęcie środków ostrożności.

3D.7.5 Natychmiastowe powiadamianie pilotów. Jeżeli zarządzający lotniskiem nie ma możliwości spowodowania, by służby kontroli ruchu lotniczego oraz jednostki zabezpieczające operacje lotnicze zostały powiadomione o okolicznościach, o których mowa w pkt. 3D.7.4 i zgodnie z zawartymi w nim przepisami, zarządzający lotniskiem zobowiązany jest do natychmiastowego, bezpośredniego powiadomienia pilotów, których ww. okoliczności mogą dotyczyć.

3D.8 Inspekcje specjalne

Zarządzający lotniskiem powinien przeprowadzać inspekcję lotniska, zależnie od okoliczności, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotniczego:

- a) tak szybko, jak to możliwe do wykonania, po jakimkolwiek wypadku lub incydencie statku powietrznego, w rozumieniu definicji zawartych w Załączniku 13 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym;
- b) w dowolnej fazie prac budowlanych lub napraw obiektów bądź urządzeń lotniskowych mających krytyczne znaczenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych;
- c) w każdym innym przypadku, gdy na lotnisku zaistnieją warunki mogące mieć wpływ na bezpieczeństwo lotnicze.

3D.9 Usuwanie przeszkód z powierzchni lotniska

Zarządzający lotniskiem powinien usuwać z powierzchni lotniska, każdy pojazd lub inną przeszkodę, która może stanowić zagrożenie.

3D.10 Ostrzeżenia

W przypadku, gdy statki powietrzne nisko przelatujące nad lotniskiem lub w jego pobliżu, bądź statki powietrzne kołujące na lotnisku, mogą stanowić zagrożenie dla ludzi lub ruchu pojazdów zarządzający lotniskiem:

- a) powinien wystawić tablice ostrzegające o zagrożeniu na każdej drodze publicznej, sąsiadującej z polem manewrowym lotniska; lub
- b) jeżeli taka droga publiczna nie podlega zarządzającemu lotniskiem, powinien on zwrócić się do właściwych władz odpowiedzialnych za ustawienie odpowiednich znaków ostrzegawczych na ww. drodze publicznej, gdzie istnieje zagrożenie.

SEKCJA E

ZWOLNIENIA

PRZEPISY WZORCOWE

3E.1.1 Władze Lotnictwa Cywilnego mogą zwolnić zarządzającego lotniskiem na piśmie ze spełnienia określonych wymagań zawartych w niniejszych przepisach.

3E.1.2 Zanim Władze Lotnictwa Cywilnego podejmą decyzję o udzieleniu zarządzającemu lotniskiem ww. zwolnienia, muszą wziąć pod uwagę wszelkie aspekty związane z bezpieczeństwem.

3E.1.3 Zwolnienie, o którym mowa, jest uwarunkowane wypełnieniem przez zarządzającego lotniskiem warunków i procedur określonych przez Władze Lotnictwa Cywilnego w certyfikacie lotniska jako niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa.

3E.1.4 Jeżeli lotnisko nie spełnia wymagań danej normy lub zalecanych metod postępowania określonych w pkt. 3A.3, Władze Lotnictwa Cywilnego mogą określić, po przeprowadzeniu studium aeronautycznego i tylko w przypadku, gdy zezwalają na to normy i zalecane metody postępowania, warunki i procedury, jakie są niezbędne do zapewnienia poziomu bezpieczeństwa identycznego z poziomem bezpieczeństwa określonym przez odnośną normę lub metodę postępowania.

3E.1.5 Odstępstwa od norm lub zalecanych metod postępowania oraz od warunków i procedur, o których mowa w pkt. 3B.4 powinny zostać wyszczególnione w adnotacji do certyfikatu lotniska.

ROZDZIAŁ 4

PROCEDURY CERTYFIKACJI LOTNISK

4.1. Wstęp

4.1.1 Procedury certyfikacji lotnisk powinny zapewniać pełne stosowanie opublikowanych przez dane Państwo przepisów certyfikacji lotnisk i stanowić narzędzie do kontroli tych przepisów. Procedury proponowane w tym rozdziale są zgodne z przepisami wzorcowymi opisanymi w Rozdziale 3 i podobnie jak przepisy wzorcowe mogą być przystosowane odpowiednio do potrzeb poszczególnych Państw, również procedury proponowane w tym rozdziale mogą zostać przystosowane w odpowiedni sposób.

4.1.2 Stosowanie przepisów krajowych i standardowych procedur zapewni, że wydawanie certyfikatów lotnisk bądź też odmowa ich wydania, rezygnacja lub przeniesienie odbywać się będzie w sposób jednolity dla danego kraju. Wykorzystanie jednej powszechnej formy prawnej ułatwi wdrożenie ww. przepisów oraz efektywne i spójne ich stosowanie.

4.1.3 Procedury zawarte w niniejszym rozdziale odnoszą się do funkcji kontrolnych przepisów wzorcowych opisanych w Rozdziale 3 oraz wskazują typowe wymagania dla personelu Władz Lotnictwa Cywilnego, aby wprowadzić w życie każdą z procedur.

4.1.4 Państwa nieposiadające w strukturze Władz Lotnictwa Cywilnego komórki organizacyjnej z pełną obsadą etatową, odpowiedzialnej za wdrożenie ww. procedur mogą skorzystać z pomocy zewnętrznej w celu wykonania niektórych wymaganych usług technicznych np. oceny obiektów i urządzeń lotniskowych. Takie osoby będą traktowane, jako przedstawiciele WLC, upoważnione do prowadzenia inspekcji obiektów i urządzeń oraz do przeprowadzania testów, itp.

4.2. Proces certyfikacji

Proces certyfikacji lotniska obejmuje:

- a) rozpatrzenie wstępnej deklaracji o zamiarze ubiegania się o certyfikat, złożonej przez przyszłego wnioskodawcę wydania certyfikatu lotniska;
- b) rozpatrzenie formalnego wniosku o wydanie certyfikatu lotniska włącznie z oceną Instrukcji operacyjnej lotniska;
- c) ocenę obiektów, urządzeń i wyposażenia lotniska;
- d) wydanie lub odmowę wydania certyfikatu lotniska;
- e) opublikowanie w AIP informacji o uzyskaniu certyfikatu przez dane lotnisko wraz z innymi wymaganymi szczegółami.

4.3. Rozpatrzenie wstępnej deklaracji

4.3.1 Lotniska podlegające zgodnie z przepisami krajowymi obowiązkowi certyfikacji, muszą posiadać certyfikat lotniska zanim rozpoczną działalność. Jeżeli przepisy dotyczące certyfikacji lotnisk nie zostały jeszcze ustalone, należy dokonać stosownych ustaleń przejściowych pomiędzy Władzami Lotnictwa Cywilnego a aktualnym zarządzającym lotniskiem. Rozpatrzenie wstępnej deklaracji

o zamiarze ubiegania się o certyfikat powinno obejmować ocenę operacji lotniczych dokonaną przez WLC lub inne upoważnione władze, aby sprawdzić czy działalność lotniska w miejscu wskazanym we wniosku nie spowoduje zagrożenia dla bezpieczeństwa operacji lotniczych. Jeżeli wynik tej oceny jest negatywny to nie ma potrzeby prowadzenia dalszego postępowania i już na początkowym etapie wnioskodawca powinien być powiadomiony w odpowiedni sposób, z powołaniem się na przepis wzorcowy 3B.3.3.

4.3.2 Ocena operacji lotniczych powinna brać pod uwagę bliskość położenia lotniska względem innych lotnisk i lądowisk włącznie z lotniskami wojskowymi, przeszkody, ukształtowanie terenu, jakiegokolwiek nadmierne ograniczenia wymogów operacyjnych, wszelkie istniejące ograniczenia, przestrzeń powietrzną kontrolowaną oraz wszelkie istniejące procedury operacji według przyrzędów.

4.3.3 Mogą istnieć inne akty prawne i przepisy krajowe obejmujące zagadnienia takie jak ochrona środowiska, które mogą wymagać zgody władz kompetentnych w danej dziedzinie. Proces rozpatrywania wstępnej deklaracji powinien również obejmować zalecenie konsultacji z kompetentnymi organami władzy państwowej stosownej dokumentacji celem uzyskania koniecznego zezwolenia, np. przeprowadzone przez wnioskodawcę badanie wpływu na środowisko.

4.3.4 Jeżeli rezultaty powyższych ocen będą pozytywne Władze Lotnictwa Cywilnego powinny powiadomić wnioskodawcę na piśmie, że:

- a) powinien złożyć formalny wniosek o wydanie certyfikatu lotniska, zgodny z wymaganiami przepisu 3B.2. WLC powinny przekazać wnioskodawcy stosowny formularz, kopię przepisów certyfikacji lotnisk włącznie z harmonogramem oraz inne związane z tym okólniki i publikacje, jakie zostały wydane przez WLC, łącznie z normami krajowymi dotyczącymi lotnisk;
- b) powinien uzyskać kopie innych istotnych publikacji wydanych przez ICAO oraz organy państwowe inne niż Władze Lotnictwa Cywilnego.

Uwaga. Wnioskodawca może zostać poproszony o pokrycie kosztów formularzy i publikacji.

4.3.5 W piśmie do wnioskodawcy należy wskazać osobę we Władzach Lotnictwa Cywilnego wyznaczoną do bezpośrednich kontaktów z wnioskodawcą.

Wymagania wobec personelu WLC

4.3.6 Wymagania wobec personelu WLC odnośnie wykonywania czynności opisanych w punktach od 4.3.1. do 4.3.5. mogą dotyczyć między innymi: inspektorów lotniskowych, specjalistów ds. przestrzeni powietrznej, inspektorów ds. pożarnictwa i specjalistów od wzrokowych pomocy nawigacyjnych.

4.4. Ocena formalnego wniosku o wydanie certyfikatu lotniska

4.4.1 Przepisy wzorcowe w pkt. 3.B.3.2. określają obowiązki Władz Lotnictwa Cywilnego przed przyznaniem certyfikatu lotniska. Określają one wymagania odnośnie certyfikacji lotnisk z uwzględnieniem zagadnień bezpieczeństwa operacyjnego. Władze Lotnictwa Cywilnego muszą sprawdzić, czy zarządzający lotniskiem posiada odpowiednie kompetencje i doświadczenie, niezbędne do wypełniania obowiązujących wymagań prawnych a także decyzji i zarządzeń wydawanych przez WLC.

4.4.2 Aby zapewnić jednolitość, Władze Lotnictwa Cywilnego mogą nakazać stosowanie standardowego formularza wniosku o wydanie certyfikatu lotniska.

Uwaga: Przykładowy formularz wniosku, używanego przez jedno z Państw członkowskich został zamieszczony dla celów informacyjnych w [Załączniku 2](#).

4.4.3 Proces rozpatrywania formalnego wniosku dokonany przez Władze Lotnictwa Cywilnego powinien obejmować:

- a) ocenę operacji lotniczych, jeżeli nie wykonano jej w trakcie rozpatrywania wstępnej deklaracji. Ocena taka powinna także zawierać studium aeronautyczne, zgodnie z przepisami wzorcowymi w pkt. 3E.1.4, jeżeli występują odstępstwa od norm i zalecanych metod postępowania;
- b) ocenę złożonej przez wnioskodawcę Instrukcji operacyjnej lotniska (INOP) w celu sprawdzenia:
 - 1) czy Instrukcja spełnia wymagania przepisów zawartych w [Sekcji C](#) i w harmonogramie przepisów certyfikacji lotnisk (patrz: [Załącznik 1](#)). Wszelkie weryfikacje danych, które mogą zostać przeprowadzone bądź rozpoczęte w siedzibie władz lotniczych powinny zostać wykonane, włączając w to sprawdzenie danych lotniskowych podlegających publikacji przez służby informacji lotniczej, oraz sprawdzenie pod względem merytorycznym lotniskowych procedur operacyjnych;
 - 2) czy system zarządzania obejmujący również system zarządzania bezpieczeństwem wskazuje, że wnioskodawca będzie w stanie zapewnić odpowiednie funkcjonowanie i utrzymanie lotniska;
- c) inspekcję lotniska, którą szczegółowo opisano w pkt. 4.4.4.

4.4.4 Inspekcja lotniska powinna być przeprowadzona w celu dokonania oceny obiektów lotniskowych, służb i wyposażenia, aby sprawdzić i uzyskać potwierdzenie, że spełniają one określone normy i zalecane metody postępowania. Inspekcja taka powinna obejmować:

- a) dokonaną bezpośrednio na lotnisku weryfikację danych lotniskowych;
- b) kontrolę obiektów, urządzeń i wyposażenia lotniska, w tym sprawdzenie:
 - 1) wymiarów i stanu nawierzchni:
 - dróg startowych;
 - poboczy drogi startowej;
 - pasów startowych;
 - stref bezpieczeństwa na końcu drogi startowej;
 - powierzchni zabezpieczenia przerwanego i wydłużonego startu;
 - dróg kołowania;
 - poboczy dróg kołowania;
 - płyt postojowych;
 - 2) obecności przeszkód lotniczych w obrębie powierzchni ograniczenia przeszkód na lotnisku i w jego sąsiedztwie;
 - 3) niżej wymienionych naziemnych świateł lotniczych, włącznie z ewidencją lotów kontrolnych;
 - oświetlenie drogi startowej i dróg kołowania;
 - oświetlenie podejścia;
 - PAPI/APAPI lub T-VASIS/AT-VASIS;
 - oświetlenie reflektorami płyt postojowych;
 - oświetlenie przeszkód;
 - światła włączane przez pilota, jeżeli są stosowane;
 - wzrokowe systemy naprowadzania przy dokowaniu;
 - 4) zasilania awaryjnego;
 - 5) wskaźników kierunku wiatru;
 - 6) oświetlenia wskaźników kierunku wiatru;
 - 7) oznaczników i oznakowania poziomego lotniska;
 - 8) znaków na polu ruchu naziemnego;

- 9) punktów kotwiczenia statków powietrznych;
- 10) punktów uziemienia;
- 11) sprzętu i instalacji do ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej;
- 12) sprzętu do utrzymania lotniska, w szczególności do utrzymania obiektów w części operacyjnej lotniska, w tym urządzenia do pomiaru współczynnika tarcia nawierzchni drogi startowej;
- 13) urządzeń do zmiatania i odśnieżania drogi startowej;
- 14) sprzętu do usuwania unieruchomionych statków powietrznych;
- 15) procedur i wyposażenia związanego z zarządzaniem zagrożeniami ze strony dzikiej zwierzyny;
- 16) radiostacji do łączności dwukierunkowej zainstalowanych w pojazdach, z których korzysta zarządzający lotniskiem w strefie ruchu naziemnego;
- 17) obecności świateł, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego;
- 18) urządzeń do tankowania.

Wymagania wobec personelu WLC

4.4.5 W skład personelu Władz Lotnictwa Cywilnego przeprowadzającego ocenę formalnego wniosku o przyznanie certyfikatu lotniska wchodzić mogą inspektorzy lotniskowi, specjaliści ds. zarządzania przestrzenią powietrzną, inspektorzy ds. ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej oraz specjaliści od wzrokowych pomocy nawigacyjnych.

4.5. Przyznanie lub odmowa wydania certyfikatu

4.5.1. Przepisy wzorcowe w pkt. 3B.3 określają wymóg, aby Władze Lotnictwa Cywilnego powiadomiły wnioskodawcę o podjętej decyzji przyznania lub odmowy wydania certyfikatu lotniska. Zgodnie z pkt. 3B.4 przepisów wzorcowych WLC mają możliwość zawarcia określonych warunków w przyznanym certyfikacie lotniska, mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa.

4.5.2 W oparciu o wynik oceny formalnego wniosku o wydanie certyfikatu Władze Lotnictwa Cywilnego powinny powiadomić wnioskodawcę, czy wniosek został przyjęty czy odrzucony. Jeżeli wniosek nie został przyjęty, wnioskodawca powinien zostać powiadomiony o tym, jakie dodatkowe kroki powinien podjąć przed rozpoczęciem certyfikacji. Na przykład, Instrukcja operacyjna lotniska może wymagać uzupełnienia, aby uwzględnić zmiany dotyczące obiektów i wyposażenia lotniska wymagane do spełnienia zgodnie z normami i zalecanymi metodami postępowania zawartymi w przepisach.

4.5.3 Jeżeli wniosek został rozpatrzony pozytywnie, to wnioskodawca powinien otrzymać certyfikat lotniska, zawierający w razie potrzeby warunki zgodne z przepisami wzorcowymi w pkt. 3B.4 lub pkt. 3E.1.4, oraz nadany numer identyfikacyjny.

Uwaga. [Załącznik 4](#) zawiera przykładowy certyfikat, stosowany w jednym z Państw.

4.5.4 Jeśli po otrzymaniu powiadomienia o konieczności podjęcia przez wnioskodawcę dodatkowych kroków w celu usunięcia niedociągnięć, o jakich mowa w pkt 4.5.2. wnioskodawca w dalszym ciągu nie jest w stanie sprostać wymaganiom określonym w przepisach, to wówczas WLC mogą odmówić wydania certyfikatu. Odmowa może być oparta na jednej lub kilku z poniższych przesłanek, które powinny być uzupełnione o niezbędne szczegóły:

- a) inspekcja obiektów i wyposażenia lotniska wykazała, że nie dają one satysfakcjonującej gwarancji dla bezpieczeństwa operacji lotniczych;
- b) ocena procedur operacyjnych lotniska wykazała, że nie dają one satysfakcjonującej gwarancji dla bezpieczeństwa operacji lotniczych;
- c) ocena Instrukcji operacyjnej lotniska wykazała, że nie zawiera ona szczegółowych informacji

określonych w przepisach wzorcowych w pkt. 3C.3.1 oraz w harmonogramie przepisów certyfikacji lotnisk ([Załącznik 1](#)).

- d) ocena wyżej wymienionych faktów i innych czynników (należy je wymienić) wykazała, że wnioskodawca nie będzie w stanie zapewnić właściwego funkcjonowania i utrzymania lotniska zgodnie z wymaganiami przepisów wzorcowych pkt. 3.B.3.2. a).

Jeżeli podstawowe przepisy prawne dają możliwość dokonania ponownego rozpatrzenia wniosku, to należy zamieścić taką informację w piśmie do wnioskodawcy o odmowie wydania certyfikatu.

Wymagania wobec personelu WLC

4.5.5 Wymagania dla personelu Władz Lotnictwa Cywilnego, do przeprowadzenia czynności określonych w punktach od 4.5.1 do 4.5.4, mogą dotyczyć:

- a) wybranych osób z kierownictwa WLC; tzn. dyrektora bądź kierownika komórki organizacyjnej ds. standardów lub podobnej, Dyrektora Generalnego Władz Lotnictwa Cywilnego¹⁴; oraz
- b) inspektorów lotniskowych.

Koszty

4.5.6 Państwo może wymagać aby wnioskodawca pokrywał koszty związane z certyfikacją lotniska.

4.6. Publikacja w AIP informacji o uzyskaniu certyfikatu oraz innych danych o lotnisku

Po pomyślnym zakończeniu procesu certyfikacji, należy przekazać służbom informacji lotniczej informacje na temat lotniska w celu ich publikacji.

4.7. Przeniesienie certyfikatu lotniska

4.7.1 Przeniesienie certyfikatu lotniska może być wymagane, zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi, w przypadku zmiany prawa własności lub gdy obowiązki związane z zarządzaniem lotniskiem przekazywane są przez jednego zarządzającego lotniskiem innemu zarządzającemu. Ustanowienie standardowej procedury dla takiego przeniesienia zapewni, że przeniesienie certyfikatu lotniska będzie przebiegać w sposób poprawny, spójny, i zgodny z powszechnie obowiązującymi w danym kraju ramami prawnymi.

4.7.2 Przyczyny, dla których przeniesienie ma miejsce mogą obejmować sprzedaż lub przeniesienie odpowiedzialności za zarządzanie lotniskiem z instytucji rządowej na utworzony przez państwo podmiot taki jak: zarząd lotniska, miejskie lub terenowe organy administracji państwowej, bądź też podmiot powstały w rezultacie prywatyzacji lub innych przekształceń własnościowych. Tytuł własności lub odpowiedzialność za zarządzanie lotniskiem może także zostać przeniesiona z jednego podmiotu prywatnego na drugi.

4.7.3 Przepisy wzorcowe w pkt. 3B.7.1. określają między innymi wymaganie uzyskania zgody Władz Lotnictwa Cywilnego na przeniesienie certyfikatu, oraz że prawo do przeniesienia powinno być powierzone WLC. WLC udziela zgody na przeniesienie certyfikatu lotniska tylko wówczas, gdy sprawdzi, że proponowany nowy zarządzający lotniskiem jest w stanie zapewnić właściwe zarządzanie i utrzymanie lotniska oraz, że nie wystąpią żadne znaczące zmiany w codziennej działalności lotniska. Oznacza to, że obiekty, służby i wyposażenie lotniska powinny pozostać w zasadniczym stopniu niezmienione, kluczowy personel operacyjny i techniczny powinien pozostać na swoich stanowiskach lub zostać zastąpiony personelem o podobnych kwalifikacjach, doświadczeniu i poziomie umiejętności; system zarządzania bezpieczeństwem powinien być nadal skuteczny a procedury zawarte w Instrukcji operacyjnej lotniska powinny w zasadniczym stopniu pozostać niezmienione.

¹⁴ Uwaga: w Polsce – Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

4.7.4 Władze Lotnictwa Cywilnego mogą nie wydać zgody na proponowane przeniesienie, jeżeli nie są przekonane, że nowy zarządzający lotniskiem będzie w stanie zarządzać i utrzymywać lotnisko w odpowiedni sposób lub jeśli w wyniku przeniesienia nastąpią znaczące zmiany w aspekcie operacyjnym lotniska, bądź też zostaną wprowadzone przez nowego zarządzającego (np. zredukowanie ilości sprzętu do zabezpieczenia drogi startowej, dróg kołowania lub płyt postojowych; zmiany w warunkach istniejącego certyfikatu nie do zaakceptowania przez WLC; niewystarczające bądź nieodpowiednie zasady odnośnie zatrudniania nowego personelu lub znaczące zmiany w Instrukcji operacyjnej lotniska).

4.7.5 Jeżeli Władze Lotnictwa Cywilnego odmówią wydania zgody, wówczas powinny powiadomić o tym na piśmie, ubiegającego się o przejęcie certyfikatu nowego zarządzającego w terminie określonym w przepisie wzorcowym 3.B.7.2, podając przyczyny odmowy.

Wymagania wobec personelu WLC

4.7.6 Wymagania dotyczące personelu Władz Lotnictwa Cywilnego zajmującego się przeniesieniem certyfikatu mogą dotyczyć:

- a) wybranych osób z kierownictwa WLC; tzn. dyrektora bądź kierownika biura odpowiedzialnego za certyfikację lotnisk; oraz
- b) inspektorów lotniskowych.

4.8. Rezygnacja z certyfikatu lotniska

4.8.1 Przepisy wzorcowe w punktach: 3B.6.1 i 3B.6.2 przewidują możliwość unieważnienia certyfikatu lotniska w przypadku, gdy zarządzający lotniskiem dobrowolnie prześle na piśmie stosowne powiadomienie Władzom Lotnictwa Cywilnego.

4.8.2 Po otrzymaniu takiego powiadomienia Władze Lotnictwa Cywilnego powinny:

- a) zweryfikować dane o zarządzającym lotniskiem, który występuje o unieważnienie certyfikatu jako posiadacz certyfikatu;
- b) zweryfikować, czy otrzymane od zarządzającego lotniskiem powiadomienie jest zgodne z wymogami określonymi w punktach: 3B.6.1 i 3B.6.2;
- c) sprawdzić, czy w ww. powiadomieniu zarządzający lotniskiem zawarł następujące informacje:
 - 1) czy lotnisko ma pozostać otwarte i czy został wydany odpowiedni NOTAM informujący o zmianie statusu;
 - 2) czy lotnisko ma zostać zamknięte dla wszelkiego ruchu oraz czy zarządzający lotniskiem podjął odpowiednie środki bezpieczeństwa, takie jak usunięcie rękawów kierunku wiatru, oznakowania, zapewnił odpowiednie oznakowanie poziome i oznaczniki świadczące o zamknięciu lotniska oraz inne pomoce wzrokowe w razie potrzeby.

4.8.3 Jeżeli wniosek o unieważnienie certyfikatu jest poprawny, upoważniony urzędnik Władz Lotnictwa Cywilnego powinien wystawić pismo unieważniające certyfikat z mocą od dnia określonego w powiadomieniu przekazanym przez posiadacza certyfikatu.

4.8.4 Jeżeli lotnisko ma pozostać otwarte do użytku jako lotnisko niecertyfikowane to Władze Lotnictwa Cywilnego powinny zapewnić, że wymagania bezpieczeństwa obowiązujące dla takich lotnisk zostaną spełnione.

4.8.5 Służby informacji lotniczej powinny zostać powiadomione o ww. fakcie, aby podjąć stosowne działania dotyczące statusu lotniska niecertyfikowanego lub zamknięcia lotniska, zgodnie z Załącznikiem 15 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym.

ROZDZIAŁ 5

WŁADZE LOTNICTWA CYWILNEGO

5.1 Organizacja

5.1.1 We wszystkich Państwach konieczne jest utworzenie komórki organizacyjnej w strukturze Władz Lotnictwa Cywilnego, aby zapewnić, że spełniane są wymagania określone w Rozdziale 1, punkty: 1.2. i 1.3. Załącznika 14 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym ICAO (Tom I). Struktura organizacyjna i obsada etatowa takiej komórki, zwanej dalej Departamentem Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk (DSBL¹⁵), będzie się różniła w zależności od poziomu aktywności lotnictwa cywilnego w danym kraju.

5.1.2 Podstawowym zadaniem Departamentu Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk powinno być zapewnienie że:

- a) lotniska będące pod jurysdykcją danego Państwa oferują bezpieczne warunki funkcjonowania zgodnie z Konwencją ICAO;
- b) dane Państwo realizuje obowiązek, wynikający z art. 38 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, powiadamiania ICAO o różnicach pomiędzy przepisami krajowymi i stosowanymi w praktyce metodami postępowania a międzynarodowymi normami zawartymi w Załączniku 14 ICAO, Tom I. Zaleca się również, aby ICAO była powiadamiana o różnicach pomiędzy zalecanymi metodami postępowania określonymi w Załączniku 14 a krajowymi przepisami i stosowanymi w praktyce metodami postępowania.

5.1.3 Typowa struktura organizacyjna Departamentu Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk jest przedstawiona w [Załączniku 5](#) niniejszych przepisów. Departament może mieć dwa wydziały, z których jeden zajmuje się normami lotniskowymi a drugi bezpieczeństwem lotnisk. Wydział Norm Lotniskowych może składać się z dwóch sekcji, z których jedna zajmuje się projektowaniem lotnisk, a druga specyfikacjami technicznymi. Wydział Bezpieczeństwa Lotnisk może składać się z trzech sekcji, z których jedna zajmuje się certyfikacją lotnisk, druga sprawdza wdrożenie i spełnianie wymagań przepisów i trzecia stanowiąca bibliotekę techniczną, która może być jednocześnie odpowiedzialna za zbieranie i archiwizację danych lotniskowych związanych z bezpieczeństwem.

5.1.4 W zależności od poziomu aktywności lotniczej w danym Państwie, liczby lotnisk, obciążenia pracą w Departamencie Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk, funkcje sekcji w ramach wydziału mogą być łączone, a nawet istnieje możliwość łączenia funkcji dwóch wydziałów.

5.1.5 W Państwach mających dużą liczbę lotnisk pod swą jurysdykcją, może zaistnieć konieczność powołania regionalnych biur lotniskowych wyposażonych w określony zakres uprawnień i zadań.

5.1.6 Wykonywanie zadań związanych z certyfikacją lotnisk i późniejszymi inspekcjami bezpieczeństwa wymaga udziału specjalistów do spraw techniki lotniskowej oraz inspektorów operacji lotniczych WLC. Departament Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk powinien zatem ściśle współpracować z Departamentem Operacji Lotniczych WLC. Funkcje Departamentu Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk opisane w pkt. 5.2. obejmują również przedsięwzięcia związane z certyfikacją lotnisk i inspekcjami bezpieczeństwa realizowanymi przez Departament Operacji Lotniczych.

¹⁵ ang. - Directorate of Aerodromes Standards and Safety (DASS)

5.2 Zadania Departamentu Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk

5.2.1 Certyfikacja lotnisk

Do zadań i obowiązków DSBL związanych certyfikacją lotnisk należy:

- a) przyjęcie, rejestracja, rozpatrzenie i realizacja we współpracy z Departamentem Operacji Lotniczych WLC wstępnej deklaracji, złożonej przez przyszłego wnioskodawcę, o zamiarze ubiegania się o certyfikat lotniska.
- b) przyjęcie, rejestracja, rozpatrzenie i realizacja we współpracy z Departamentem Operacji Lotniczych WLC formalnego wniosku o wydanie certyfikatu lotniska, łącznie z przeprowadzeniem wstępnej inspekcji obejmującej przegląd Instrukcji operacyjnej lotniska, inspekcję lotniska wraz z weryfikacją na miejscu danych lotniskowych oraz testowaniem obiektów, urządzeń i wyposażenia, w tym także przeprowadzenie studium aeronautycznego, tam gdzie zezwalają na to normy i zalecane metody postępowania określone w punktach 4.4.3 i 4.4.4;
- c) wydanie lub odmowa wydania certyfikatu lotniska;
- d) szacunkowe wyliczenie, rejestracja i zebranie od wnioskodawców należności za usługi (jeżeli ma to zastosowanie zgodnie z przepisami);
- e) przyjęcie, rejestracja, rozpatrzenie i realizacja wniosków o przeniesienie certyfikatu lotniska;
- f) przyznanie lub odmowa wydania zgody na przeniesienie certyfikatu;
- g) przyjęcie, rejestracja, rozpatrzenie i realizacja wniosków o rezygnację z certyfikatu lotniska;
- h) unieważnienie lub zawieszenie ważności certyfikatu lotniska;
- i) wydanie tymczasowego certyfikatu lotniska;
- j) analiza czynników, wymagających dokonania zmiany w certyfikacie lotniska i wydanie decyzji o zatwierdzeniu wymaganych zmian.

5.2.2 Powiadamianie służb informacji lotniczej i innych organizacji

Do zadań i obowiązków w tym zakresie należy:

- a) powiadamianie służb informacji lotniczej (AIS) o uzyskaniu statusu lotniska certyfikowanego i przekazanie do AIS szczegółowych informacji dotyczących lotniska opisanych w części trzeciej [Załącznika 1](#) do niniejszego podręcznika – podlegających publikacji przez służby informacji lotniczej;
- b) analiza wszelkich zmian w Instrukcji operacyjnej lotniska i powiadamianie służb informacji lotniczej o konieczności wprowadzenia zmian w publikacjach AIS;
- c) koordynacja ze służbami informacji lotniczej (AIS) w zakresie analizy wszystkich zgłoszeń zarządzającego lotniskiem przysyłanych do publikacji przez AIS, dotyczących m.in.: niezgodności danych w publikacjach AIS; planowanych z wyprzedzeniem zmian obiektów, wyposażenia i poziomu usług; przeszkód lotniczych, utrudnień i zagrożeń; zamknięcia jakiegokolwiek części pola ruchu naziemnego, nagłego obniżenia poziomu usług na lotnisku oraz innych warunków mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo na lotnisku lub w jego sąsiedztwie, a także środków ostrożności, jakie należy podjąć;

- d) koordynacja działań z innymi agencjami i podmiotami świadczącymi usługi takimi jak, służby informacji lotniczej (AIS), służby ruchu lotniczego (ATS¹⁶), upoważnione władze meteorologiczne oraz służby odpowiedzialne za ochronę lotniska.

5.2.3 Audyty bezpieczeństwa

5.2.3.1 Ogólne zadania i obowiązki w tym zakresie mogą obejmować:

- a) okresowe lub specjalne audyty systemu zarządzania bezpieczeństwem na lotnisku, obejmujące porównanie stanu lotniska i danych lotniskowych publikowanych w Zbiorze Informacji Lotniczych (AIP¹⁷) oraz inspekcje obiektów, urządzeń lotniskowych i wyposażenia oraz procedur operacyjnych;
- b) przegląd raportów i dokumentacji z przeprowadzanych przez zarządzającego lotniskiem codziennych i specjalnych audytów bezpieczeństwa oraz działań podjętych po ich przeprowadzeniu.

Uwaga: Program audytów lotniskowych powinien opierać się na tej zasadzie, że wewnętrzne audyty realizowane przez posiadacza certyfikatu lotniska mają podstawowe znaczenie, natomiast celem audytów przeprowadzanych przez Władze Lotnictwa Cywilnego jest sprawdzenie i ocena realizacji tego programu oraz niezależne sprawdzenie i weryfikacja danych lotniskowych przekazywanych do publikacji w AIP, jak również procedur operacyjnych, środków bezpieczeństwa, obiektów i wyposażenia lotniska.

5.2.3.2 Okresowe inspekcje prowadzone przez WLC są zatem konieczne, aby sprawdzić czy posiadacz certyfikatu lotniska wypełnia obowiązki określone przez warunki certyfikatu, zgodnie z przepisami wzorcowymi zawartymi w [Sekcji D](#) oraz wymaganiami zaakceptowanej / zatwierdzonej Instrukcji operacyjnej lotniska.

5.2.3.3 Częstotliwość przeprowadzania takich inspekcji może zależeć od kategorii lotniska, zgodnie z klasyfikacją dokonaną przez dane Państwo. Na przykład w jednym z Państw wymagane jest, aby lotniska certyfikowane sklasyfikowane jako duże, średnie i małe a pełniące rolę HUB-ów były poddane inspekcjom co roku, natomiast częstotliwość inspekcji jest zmniejszona do jednej na 18 miesięcy w przypadku lotnisk, które nie są HUB-ami. W przypadku lotnisk posiadających certyfikaty z pewnymi ograniczeniami, zalecane jest przeprowadzanie inspekcji raz na dwadzieścia cztery miesiące, z możliwością wydłużenia tego okresu do 36 miesięcy, jeżeli wymagają tego okoliczności.

5.2.3.4 Zadania i obowiązki związane z okresowymi inspekcjami opisane są w pkt. 5.5.4. Mogą one być realizowane w następujących fazach:

- a) **Spotkanie otwierające inspekcję** - z zarządem lotniska, uwzględniające koordynację z personelem wieży kontroli ruchu lotniczego.
- b) **Inspekcja administracyjna** systemu zarządzania bezpieczeństwem lotniska, obejmująca takie zagadnienia jak:
- plany odśnieżania i kontroli oblodzenia (jeżeli ma zastosowanie),
 - aktualne NOTAM-y,
 - dokumentacja ze szkolenia medycznego oraz w zakresie ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej (RFF¹⁸),
 - dokumentacja bezpieczeństwa dotycząca dostawców paliwa lotniczego,
 - certyfikaty podmiotów odpowiedzialnych za tankowanie,

¹⁶ Air Traffic Services

¹⁷ Aeronautical Information Publication

¹⁸ Rescue and Fire-Fighting

- dokumentacja ze szkolenia przeciwpożarowego,
- dokumentacja z corocznego przeglądu lotniskowego planu postępowania w sytuacjach zagrożenia włącznie z kompleksowymi ćwiczeniami działań kryzysowych,
- dokumentacja zarządzającego lotniskiem z zewnętrznymi audytów bezpieczeństwa przeprowadzonych u przewoźników lotniczych mających stałe przedstawicielstwa na lotnisku, naziemnych agencji handlingowych oraz innych podmiotów prowadzących działalność w strefie operacyjnej lotniska.

c) **Inspekcja pola ruchu naziemnego** obejmująca:

Kontrolę i sprawdzenie elementów takich jak:

- drogi startowe i drogi kołowania w celu sprawdzenia stanu ich nawierzchni,
- oznakowanie poziome,
- oświetlenie,
- znaki pionowe,
- pobocza,
- pasy dróg startowych,
- zabezpieczenia końców drogi startowej.

Sprawdzenie potencjalnych zagrożeń w przypadku prowadzonych prac budowlanych, takich jak:

- wykopy,
- kopanie rowów,
- składowanie materiałów,
- niewystarczające oznakowanie terenu robót,
- urządzenia budowlane na polu ruchu naziemnego,
- niewystarczające oznakowanie poziome,
- oświetlenie tymczasowych progów drogi startowej.

Kontrolę poruszania się pojazdów w polu ruchu naziemnego w celu sprawdzenia:

- czy dostęp do tej strefy mają wyłącznie pojazdy do tego uprawnione,
- czy przestrzegane są wymagane procedury,
- czy pojazdy takie są właściwie oznakowane,
- czy kierowcy tych pojazdów znają i używają stosownej terminologii korzystając ze środków łączności.

Sprawdzenie czy pasażerowie i inne osoby są chronione przed nieuprawnionym wejściem do strefy ruchu naziemnego i przed niebezpieczeństwem związanym z podmuchem silników odrzutowych bądź śmigieł.

Sprawdzenie zagrożeń ze strony dzikiej zwierzyny oraz innych czynników związanych ze środowiskiem naturalnym.

Sprawdzenie wskaźników kierunku lądowania i wskaźników kierunku wiatru.

d) **Śłużby ratownicze i straż pożarna**, sprawdzenie dokumentacji szkoleniowej; wyrywkowe

sprawdzenie wiedzy strażaków; sprawdzenie czy sprzęt znajduje się na właściwym miejscu, czy działa i czy spełnia wymagania określone dla danej kategorii; sprawdzenie sposobu działania i czasu osiągnięcia gotowości po ogłoszeniu alarmu, sprawdzenie systemu alarmowego, sprawdzenie i kontrola ubiorów wysokotemperaturowych, sprawdzenie innej odzieży ochronnej oraz narzędzi używanych do gaszenia pożarów i w czasie akcji ratowniczych oraz zapasów magazynowych.

- e) **Urządzenia do tankowania paliwa**, sprawdzenie raportów z kontroli przeprowadzanych przez wykwalifikowany i autoryzowany personel, w szczególności sprawdzanie, czy lotniskowe normy ochrony przeciwpożarowej są w pełni ujęte na liście kontrolnej do inspekcji oraz wybiórcze kontrole włącznie z wrywkowym badaniem próbek paliwa na zgodność z obowiązującymi normami.
- f) **Inspekcja nocna** mająca na celu ocenę i sprawdzenie zgodności z normami dotyczącymi:
 - oświetlenia,
 - oznakowania drogi startowej, drogi kołowania i płyty postojowej;
 - oznakowania poziomego nawierzchni,
 - latarni lotniskowej,
 - oświetlenia wskaźników kierunku wiatru,
 - oświetlenia przeszkód,
 - oznakowania i oświetlenia terenu prac budowlanych.
- g) **Spotkanie zamykające inspekcję** z kierownictwem lotniska, w tym min. określenie stosownych działań naprawczych dla każdej stwierdzonej niezgodności z obowiązującymi przepisami.

5.2.4 Inne zadania związane z bezpieczeństwem

Do innych zadań i obowiązków w zakresie bezpieczeństwa można zaliczyć:

- a) bezpośrednią ocenę przebiegu kompleksowych ćwiczeń ratowniczych i działań w sytuacjach zagrożenia w porcie lotniczym w celu wykrycia ewentualnych problemów i niedociągnięć;
- b) udzielanie wytycznych w fazie projektowania i budowy lotnisk, a w szczególności przy złożonych projektach lub poważniejszych pracach, które mogą mieć wpływ na zgodność z przepisami;
- c) końcową inspekcję zakończonych projektów stanowiących złożone i znaczące prace, w celu zidentyfikowania problemów i niedociągnięć, które należy poprawić, aby spełniały wymagania obowiązujących przepisów;
- d) organizacja i udział w seminariach dotyczących bezpieczeństwa lotnisk i w innych programach szkoleniowych promujących kulturę bezpieczeństwa.

5.2.5 Stosowanie i egzekwowanie przepisów

5.2.5.1 Odpowiedzialność za spełnianie wymagań przepisów certyfikacji lotnisk spoczywa na zarządzających lotniskami. Bezpieczeństwo operacji na lotniskach zależy głównie od dobrowolnego stosowania się zarządzających lotniskami do tych wymagań. Promowanie stosowania się do obowiązujących przepisów poprzez edukację, szkolenia oraz doradztwo jest sprawą kluczowej wagi, i tylko wówczas, gdy wysiłki te nie przyniosą spodziewanych rezultatów, należy podejmować formalne działania zmierzające do egzekwowania takich przepisów. Sankcje mogą być administracyjne bądź prawne, w zależności od wagi naruszonych przepisów i wpływu na bezpieczeństwo lotnicze. Uznaje się, że poszczególne Państwa mogą posiadać swoją własną politykę w dziedzinie egzekwowania przepisów.

5.2.5.2 Działanie administracyjne w formie pisma ostrzegawczego lub pisma wzywającego do wprowadzenia poprawek może być wystarczające w przypadkach, gdy działania prawne wydają się być zbędne. Celem działania administracyjnego zmierzającego do egzekucji przepisów jest zwrócenie zarządzającemu lotniskiem uwagi na fakt naruszenia przepisów, udokumentowanie działań naprawczych oraz żądanie przestrzegania ww. przepisów w przyszłości. Działania takie mogą być podejmowane, jeżeli naruszenie nie skutkuje znaczącym obniżeniem warunków bezpieczeństwa, nie jest wynikiem braku kompetencji lub stosownych kwalifikacji po stronie zarządzającego lotniskiem, nie zostało spowodowane umyślnie a zarządzający lotniskiem okazuje konstruktywne i pozytywnie nastawienie, aby stosować się do istniejących przepisów i do tej pory nie odnotowano podobnych naruszeń spowodowanych przez zarządzającego.

5.2.5.3 Formalne działania prawne mające na celu egzekwowanie przepisów mogą być uzasadnione, aby zapobiec naruszeniom ww. przepisów w przyszłości. Działania takie mogą polegać na wydaniu polecenia zaprzestania i zaniechania, nakazu sądowego oraz nałożenia sankcji karnych w celu powstrzymania dalszych naruszeń. Sankcje mogą przyjąć również formę unieważnienia, zawieszenia bądź zmiany certyfikatu. Działania prawne zmierzające do egzekwowania przepisów prowadzone są zgodnie z odpowiednimi ustawowymi zapisami w prawodawstwie danego Państwa dotyczącym lotnictwa cywilnego.

5.2.5.4 Przy określeniu odpowiedniego rodzaju i rozmiaru sankcji, należy wziąć pod uwagę między innymi czynniki takie jak:

- charakter naruszenia,
- czy naruszenie było celowe czy nieumyślnie,
- rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotnictwa spowodowane przez takie naruszenie,
- stopień odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem,
- przypadki naruszeń w przeszłości,
- stosunek zarządzającego do naruszenia,
- czy zarządzający dobrowolnie ujawnił naruszenie,
- czy zarządzający podjął działania naprawcze,
- wpływ proponowanej sankcji na naruszającego przepisy, oraz
- jej wartość jako czynnika odstraszającego dla innych zarządzających lotniskami.

5.2.5.5 Sankcje prawne odnoszące się do certyfikatu mogą mieć znaczący wpływ na usługi lotnicze i powodować inne reperkusje. Jednakże, skoro interes publiczny oraz bezpieczeństwo lotnictwa są głównymi celami przepisów certyfikacji lotnisk, środki w postaci nakładania takich sankcji mają podstawy wyłącznie w przypadku, gdy wszystkie inne kroki zmierzające do rozwiązania problemów związanych z naruszeniami w zakresie bezpieczeństwa nie przyniosły efektu w postaci przestrzegania przepisów.

5.2.5.6 Zawieszenie certyfikatu lotniska może być rozważane w przypadku, gdy:

- a) system zarządzania bezpieczeństwem stosowany przez zarządzającego lotniskiem jest nieodpowiedni;
- b) wymaga tego bezpieczeństwo operacji lotniczych;
- c) wszelkie inne środki podjęte w celu usunięcia, w określonym czasie, niebezpiecznych warunków lub zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych nie przyniosły pożądanych rezultatów;
- d) możliwości techniczne lub kwalifikacje zarządzającego lotniskiem do wykonywania obowiązków

związanych z zapewnieniem krytycznych wymagań bezpieczeństwa określonych w przepisach okażą się niewystarczające;

- e) zarządzający lotniskiem powstrzymuje się lub nie wykazuje gotowości podjęcia działań zmierzających do naprawy lub złagodzenia warunków wpływających na bezpieczeństwo lotnicze;
- f) zarządzający lotniskiem celowo nie wykonuje uzgodnionych działań naprawczych, a zawieszenie certyfikatu stanowi ostateczny krok celem uniknięcia niebezpiecznych operacji w strefie ruchu naziemnego lotniska.

5.2.5.7 Cofnięcie certyfikatu lotniska może być uzasadnione, jeżeli zarządzający lotniskiem:

- a) nie jest w stanie bądź nie zamierza podjąć czynności naprawczych lub popełnił ponownie poważne naruszenia;
- b) wykazał brak odpowiedzialności np. poprzez umyślne i rażące przypadki nieprzestrzegania przepisów bądź fałszowanie dokumentacji narażające bezpieczeństwo lotnicze;
- c) w sposób przekonywujący wykazał, iż dalsze kierowanie przez niego operacjami na lotnisku będzie szkodliwe dla interesu publicznego.

5.2.6 Normy lotniskowe

Do ogólnych zadań i obowiązków w tym zakresie można zaliczyć:

- a) zapoznavanie się z pismami ICAO kierowanymi do państw członkowskich w sprawie lotnisk, przygotowywanie odpowiedzi na takie pisma i podejmowanie stosownych działań;
- b) tworzenie oraz ciągły przegląd i aktualizacja krajowych norm i zalecanych metod postępowania w zakresie projektowania, funkcjonowania i utrzymania oraz specyfikacji technicznych lotnisk;
- c) opracowywanie i wydawanie zarządzeń, przepisów, okólników informacyjnych i materiałów doradczych dotyczących norm lotniskowych i stosowanych metod postępowania;
- d) analiza planów i projektów nowych lotnisk lub rozbudowy bądź modyfikacji istniejących, przedkładanych do zatwierdzenia przez WLC, w celu sprawdzenia pod względem zgodności z normami i zalecanymi metodami postępowania (SARPs) ICAO oraz wymaganiami odpowiednich przepisów krajowych;
- e) udzielanie porad inspektorom lotniskowym, w zależności od potrzeb, w zakresie obowiązujących norm i zalecanych metod postępowania.

5.3 Archiwum i biblioteka techniczna

5.3.1 Aby umożliwić personelowi Departamentu Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk dostęp do aktualnej wiedzy na temat projektowania lotnisk, specyfikacji, funkcjonowania i utrzymania lotnisk, koniecznym jest utworzenie odpowiednio zorganizowanej i administrowanej biblioteki technicznej. Biblioteka taka powinna posiadać wszystkie wydane przez ICAO dokumenty odnoszące się do projektowania, funkcjonowania i utrzymania obiektów i urządzeń lotniskowych oraz wszelkie krajowe normy i przepisy, zarządzenia, okólniki, materiały informacyjne oraz wytyczne. Ponadto, wskazane jest, aby w bibliotece znajdowały się również normy i przepisy stosowane w innych Państwach, które są powszechnie używane jako materiały odniesienia, a także inne wydawnictwa i czasopisma na ten temat.

Ważne jest, aby dokumenty znajdujące się w bibliotece były odpowiednio uzupełniane i aktualizowane.

5.3.2 Departament Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk musi przechowywać akta dokumentów dotyczących każdego lotniska krajowego, w tym lotnisk certyfikowanych. Akta każdego lotniska certyfikowanego powinny zawierać dokumenty, poczynając od wstępnej deklaracji ubiegania się o certyfikat lotniska, poprzez wydanie lub odmowę wydania certyfikatu i powinny być na bieżąco uzupełniane o dalsze dokumenty i korespondencję na ten temat. Ponadto, należy prowadzić rejestr certyfikatów lotniskowych dla każdego z lotnisk, a także teczkę spraw zawierającą wykaz ważnych pism, formularzy i numerów certyfikatów z datą ich wydania.

5.3.3 Zaleca się ścisłą współpracę z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) w celu uzyskiwania danych o wypadkach, incydentach i zdarzeniach z udziałem statków powietrznych na lotniskach lub w ich sąsiedztwie do wykorzystania przez Departament Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk dla potrzeb codziennej działalności.

5.4 Personel

Struktura i liczba pracowników Departamentu Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk (DSBL) zależy od ilości natężenia zadań do wykonania. DSBL powinien być kierowany przez wykwalifikowaną i doświadczoną osobę. Wydział Standardów Lotniskowych powinien być obsadzony przez wykwalifikowanych inżynierów budownictwa i inżynierów elektryków posiadających doświadczenie w projektowaniu, budowie i utrzymaniu lotnisk. Wydział Bezpieczeństwa Lotnisk powinien być obsadzony przez inspektorów lotniskowych. Szczegółowe wymagania w zakresie kwalifikacji oraz zakres uprawnień i obowiązków inspektorów lotniskowych znajdują się w pkt. 5.5.

5.5 Kwalifikacje oraz zadania i obowiązki inspektorów lotniskowych

5.5.1 Inspektorzy lotniskowi mogą być inżynierami o specjalności budownictwa lub elektrycznej, posiadać odpowiednie doświadczenie w planowaniu, funkcjonowaniu i utrzymaniu lotnisk oraz powinni posiadać dogłębną wiedzę z zakresu Załącznika 14 ICAO (tom I), odpowiednich podręczników publikowanych przez ICAO oraz krajowych norm i stosowanych metod postępowania. Do kwalifikacji požądanych należy zaliczyć: szkolenia lotnicze, doświadczenie w zarządzaniu lotniskiem i znajomość nowoczesnych systemów zarządzania bezpieczeństwem.

5.5.2 Władze Lotnictwa Cywilnego mogą także zatrudniać osoby, posiadające inne kwalifikacje, doświadczenie i wiedzę - odpowiednie do wykonywania obowiązków inspektora lotniskowego, zgodnie z warunkami stawianymi przez WLC w odniesieniu do kwalifikacji doświadczenia i wiedzy takich osób. Osoby te mogą posiadać doświadczenie zawodowe w zarządzaniu portem lotniczym, wykonywaniu operacji lotniczych lub w kontroli ruchu lotniczego. Szkolenia z właściwych dziedzin techniki lotniskowej, związanych z charakterem przeprowadzanych inspekcji powinny stanowić istotny wymóg.

5.5.3 Inspektorzy lotniskowi składają raporty Dyrektorowi Departamentu Standardów i Bezpieczeństwa Lotnisk za pośrednictwem naczelnika Wydziału Bezpieczeństwa Lotnisk i są odpowiedzialni za wykonywanie zadań opisanych w punktach od 5.2.1. do 5.2.5. Przed powierzeniem inspektorowi całego zakresu zadań i obowiązków należących do inspektora lotniskowego, należy zapewnić mu odpowiednie szkolenie na stanowisku pracy.

5.5.4 Do typowych zadań inspektora lotniskowego należy między innymi:

- a) sprawdzenie aktualności danych lotniskowych zawartych w Instrukcji operacyjnej lotniska, w tym szczególnie takie jak:
 - 1) lokalizacja lotniska;

- 2) nazwa i adres zarządzającego lotniskiem;
 - 3) pole ruchu naziemnego;
 - 4) deklarowane długości dostępnej drogi startowej;
 - 5) naziemne światła lotnicze;
 - 6) służby naziemne;
 - 7) ustalenia odnośnie szczególnych warunków i procedur, jeśli takie występują.
- b) weryfikacja na miejscu oraz audyty procedur operacyjnych lotniska obejmujące:
- 1) cały system zarządzania bezpieczeństwem lotniska;
 - 2) lotniskowy plan działania w sytuacjach zagrożenia oraz okresowe lotniskowe ćwiczenia działania w sytuacjach awaryjnych;
 - 3) ratownictwo i straż pożarna;
 - 4) inspekcje i utrzymanie naziemnego oświetlenia lotniczego;
 - 5) obwieszczanie zmian do publikowanych informacji lotniskowych;
 - 6) zapobieganie wstępu na teren lotniska osobom nieuprawnionym, w szczególności do strefy ruchu naziemnego oraz zabezpieczenie osób postronnych przed podmuchami z silników odrzutowych i turbośmigłowych;
 - 7) codzienne inspekcje lotniska dokonywane przez zarządzającego lotniskiem;
 - 8) planowanie i prowadzenie prac budowlanych i konserwacyjnych na lotnisku z uwzględnieniem przestrzegania stosownych wymagań w zakresie bezpieczeństwa;
 - 9) zarządzanie płytą postojową i kontrola parkowania;
 - 10) kontrola pojazdów poruszających się w polu ruchu naziemnego lub w jego pobliżu;
 - 11) zarządzanie zagrożeniami ze strony dzikich zwierząt;
 - 12) monitorowanie powierzchni ograniczających przeszkody lotnicze i powiadamianie o nich;
 - 13) usuwanie unieruchomionych statków powietrznych;
 - 14) materiały niebezpieczne, włącznie z paliwem lotniczym;
 - 15) ochrona radarów i pomocy nawigacyjnych;
 - 16) operacje w warunkach ograniczonej widzialności;
- c) sprawdzanie i testowanie na miejscu urządzeń, obiektów i wyposażenia lotniska obejmujące:
- 1) wymiary i stan nawierzchni dróg startowych, dróg kołowania, zabezpieczenia przerwanego startu, stref bezpieczeństwa końca drogi startowej, pasów dróg startowych i dróg kołowania, poboczy i płyt postojowych;
 - 2) systemy naziemnych światel lotniczych wraz z dokumentacją z lotów kontrolnych;

- 3) zasilanie awaryjne;
 - 4) wskaźniki kierunku lądowania, wskaźniki kierunku wiatru, oznakowanie poziome i oznaczniki;
 - 5) znaki pionowe informacyjne i ostrzegawcze w polu ruchu naziemnego;
 - 6) sprzęt do utrzymania lotniska;
 - 7) plan usuwania unieruchomionych statków powietrznych;
 - 8) sprzęt do przeciwdziałania zagrożeniom ze strony dzikich zwierząt;
 - 9) obecność przeszkód w obrębie powierzchni ograniczających przeszkody lotnicze;
 - 10) urządzenia do pomiaru widzialności wzdłuż drogi startowej;
 - 11) istnienie innych świateł stwarzających zagrożenie;
 - 12) sprzęt służący do ratownictwa i ochrony przeciwpożarowej;
 - 13) urządzenia do tankowania;
 - 14) sprzęt do pomiaru współczynnika tarcia na drodze startowej;
- d) ocena lotów oraz studium aeronautycznego na lotniskach:
- we współpracy z Departamentem Operacji Lotniczych WLC i w razie potrzeby z innymi specjalistami, dokonywanie oceny operacji lotniczych na lotniskach oraz przeprowadzanie studium aeronautycznego, jeżeli zezwalają na to normy i zalecane metody postępowania;
- e) zadania ogólne:
- wszelkie inne funkcje związane z certyfikacją lotnisk w tym:
- przyjęcie i rozpatrzenie wstępnej deklaracji i wniosku o wydanie certyfikatu lotniska,
 - rozpatrywanie wniosków o dokonanie zmian w certyfikacie; przeniesienie lub rezygnację z certyfikatu oraz wydanie certyfikatu tymczasowego,
 - przekazywanie informacji służbom informacji lotniczej,
 - inicjowanie wydania NOTAM-ów, oraz
 - określanie odpowiednich działań w przypadku nieprzestrzegania przepisów.
-

ZAŁĄCZNIK 1

RAMOWY ZAKRES PRZEPISÓW CERTYFIKACJI LOTNISK – SZCZEGÓŁOWA ZAWARTOŚĆ INSTRUKCJI OPERACYJNEJ LOTNISKA

CZĘŚĆ 1

INFORMACJE OGÓLNE

Informacje ogólne, takie jak:

- a) cel i zakres instrukcji operacyjnej lotniska;
- b) wymagania prawne dla certyfikatu lotniska i instrukcji operacyjnej lotniska jak określano w przepisach krajowych;
- c) warunki korzystania z lotniska – oświadczenie wskazujące, iż lotnisko w czasie, gdy jest dostępne do startów i lądowań dla statków powietrznych, jest dostępne dla wszystkich osób na równych zasadach i warunkach;
- d) dostępny system informacji lotniczej oraz procedury rozpowszechniania informacji;
- e) system rejestrowania ruchu statków powietrznych;
- f) obowiązki zarządzającego lotniskiem.

CZĘŚĆ 2

DANE DOTYCZĄCE LOKALIZACJI LOTNISKA

Informacje ogólne, zawierające między innymi:

- a) plan lotniska pokazujący główne elementy infrastruktury lotniskowej, urządzenia i wyposażenie potrzebne do zabezpieczenia operacji na tym lotnisku, a w szczególności położenie każdego ze wskaźników kierunku wiatru;
- b) plan lotniska wskazujący jego granice;
- c) plan pokazujący odległości lotniska od najbliższego miasta, miejscowości lub innego zaludnionego obszaru oraz położenie wszelkich urządzeń lotniskowych leżących poza granicami lotniska;
- d) szczegółowe dane odnośnie tytułu własności lotniska. Jeśli granice lotniska nie są zdefiniowane w akcie własności lotniska, to wówczas dane na temat tytułu własności lub udziału w nieruchomości, na której lotnisko jest zlokalizowane oraz plan pokazujący granice i położenie lotniska.

CZEŚĆ 3

DANE DOTYCZĄCE LOTNISKA WYMAGANE DO ZGŁASZANIA SŁUŻBOM INFORMACJI LOTNICZEJ (AIS)

3.1. INFORMACJE OGÓLNE

- a) nazwa lotniska;
- b) położenie lotniska;
- c) współrzędne geograficzne punktu odniesienia lotniska, określone według zasad obowiązujących w układzie Światowego Systemu Geodezyjnego – 1984 (WGS-84¹⁹);
- d) wzniesienie lotniska i undulacja geoidy;
- e) wzniesienie każdego z progów wraz z undulacją geoidy, wzniesienie końca drogi startowej oraz znacząco wysokich i niskich punktów wzdłuż drogi startowej, najwyższe wzniesienie w strefie przyziemienia drogi startowej z podejściem precyzyjnym;
- f) temperatura odniesienia lotniska;
- g) dane dotyczące latarni lotniskowej;
- h) nazwa zarządzającego lotniskiem, adres i numery telefonów, pod którymi jest dostępny przez cały czas.

3.2. WYMIARY LOTNISKA I INFORMACJE Z TYM ZWIĄZANE

Informacje ogólne, do których należy:

- a) droga startowa – rzeczywisty kierunek geograficzny, długość, szerokość i tożsamość drogi startowej, położenie przesuniętego progu, nachylenie, rodzaj nawierzchni, typ drogi startowej, oraz dla drogi startowej z podejściem precyzyjnym istnienie strefy wolnej od przeszkód;
- b) długość, szerokość i rodzaj nawierzchni pasa drogi startowej, strefy bezpieczeństwa na końcach drogi startowej; zabezpieczenie przerwano startu;
- c) długość, szerokość i rodzaj nawierzchni dróg kołowania;
- d) rodzaj nawierzchni na płytach i stanowiskach postojowych;
- e) długość zabezpieczenia wydłużonego startu i profil terenu;
- f) pomoce wzrokowe do procedur podejścia, typ świateł podejścia, typ systemu wzrokowych wskaźników ścieżki podejścia (PAPI/APAPI oraz T-VASIS/AT-VASIS); oznakowanie i oświetlenie dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych; inne pomoce wzrokowe do kierowania i kontroli na drogach kołowania (w tym miejsca oczekiwania na drodze startowej, pośrednie miejsca postojowe oraz poprzeczki zatrzymania) oraz płyty postojowe, lokalizacja i typ wzrokowego systemu dokowania; dostępność zasilania rezerwowego dla potrzeb oświetlenia;
- g) położenie i częstotliwość radiowa lotniskowych stanowisk sprawdzania VOR;
- h) położenie i oznakowanie standardowych dróg kołowania;
- i) współrzędne geograficzne każdego z progów;
- j) współrzędne geograficzne odpowiednich punktów centralnej linii drogi kołowania;
- k) współrzędne geograficzne każdego stanowiska postojowego dla statków powietrznych;
- l) współrzędne geograficzne i najwyższe wysokości znaczących przeszkód w strefach startu

¹⁹ World Geodetic System

i podejścia do lądowania, w strefie kręgu nadlotniskowego oraz w bezpośredniej bliskości lotniska. Najlepszą formą zobrazowania tych informacji są mapy, jakich wymaga się do przygotowania publikacji Służb Informacji Lotniczej, zgodnie zasadami określonymi w Załącznikach 4 i 15 do Konwencji ICAO;

- m) rodzaj nawierzchni oraz siła nacisku przy użyciu metody: Numer Klasyfikacyjny Samolotu - Numer Klasyfikacyjny Nawierzchni (ACN-PCN²⁰);
- n) położenie jednego lub więcej miejsc na płycie postojowej wyznaczonych do sprawdzenia przed lotem nastawy wysokościomierza wraz z określeniem ich wzniesienia;
- o) deklarowane odległości: dostępna długość rozbiegu – TORA²¹, dostępna długość startu – TODA²², dostępna długość przerwany startu – ASDA²³, dostępna długość lądowania – LDA²⁴;
- p) plan usuwania unieruchomionych statków powietrznych: numer telefonu i faksu, adres e-mail lotniskowego koordynatora akcji usuwania unieruchomionego statku powietrznego z pola ruchu naziemnego lub powierzchni z nią sąsiadujących; informacja o zdolności usuwania unieruchomionych statków powietrznych wyrażana poprzez określenie największego typu statku powietrznego jaki lotniskowe służby są w stanie usunąć przy użyciu własnego sprzętu;
- q) ratownictwo i gaszenie pożarów: zapewniany poziom ochrony wyrażony jako kategoria służb ratowniczo - gaśniczych co powinno być wyrażone według najdłuższego statku powietrznego zwykle korzystającego z tego lotniska oraz typu i ilości czynnika gaśniczego, zwykle dostępnego na lotnisku.

Uwaga: Dokładność informacji zawartych w części 3 ma krytyczne znaczenie dla bezpieczeństwa statków powietrznych. Informacje wymagające oceny i pomiarów technicznych powinny być gromadzone i weryfikowane przez wykwalifikowany personel techniczny.

CZĘŚĆ 4

SZCZEGÓŁOWE INFORMACJE NA TEMAT LOTNISKOWYCH PROCEDUR OPERACYJNYCH I ŚRODKÓW BEZPIECZEŃSTWA

4.1 POWIADAMIANIE O ZMIANACH NA LOTNISKU

Szczegółowe procedury zgłaszania zmian danych lotniskowych podlegających zamieszczeniu w AIP oraz procedury żądania wydania NOTAM, zawierające między innymi:

- a) uzgodnienia dotyczące powiadamiania Władz Lotnictwa Cywilnego o wszelkich zmianach na lotnisku oraz rejestrowanie zgłaszanych zmian w czasie i poza normalnymi godzinami operacji lotniska.
- b) nazwiska i zadania osób odpowiedzialnych za powiadamianie o tych zmianach oraz ich numery telefonów w czasie i poza normalnymi godzinami operacji lotniska.
- c) adres i numery telefonów punktu kontaktowego, wskazanego przez WLC do przyjmowania zgłoszeń o ww. zmianach.

²⁰ Aircraft Classification Number – Pavement Classification Number

²¹ Take-off run available

²² Take-off distance available

²³ Accelerate-stop distance available

²⁴ Landing distance available

4.2 DOSTĘP DO POLA RUCHU NAZIEMNEGO

Szczegółowe informacje odnośnie opracowanych procedur, które mają być stosowane w koordynacji z organem odpowiedzialnym za ochronę na lotnisku przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym oraz za zapobieganie nieuprawnionemu wejściu osób, pojazdów, sprzętu, zwierząt i innych rzeczy na pole ruchu naziemnego, zawierające między innymi:

- a) obowiązki w tym zakresie: zarządzającego lotniskiem, przewoźników lotniczych, podmiotów mających stałą bazę na lotnisku, służb ochrony lotniska, Władz Lotnictwa Cywilnego oraz innych organów władzy państwowej, których to dotyczy;
- b) nazwiska i zadania osób funkcyjnych odpowiedzialnych za kontrolę dostępu do lotniska oraz ich numery telefonów kontaktowych dostępne w godzinach i poza godzinami pracy.

4.3 LOTNISKOWY PLAN DZIAŁANIA W SYTUACJACH ZAGROŻENIA

Szczegółowe informacje dotyczące lotniskowego planu działania w sytuacjach zagrożenia, zawierające między innymi:

- a) procedury postępowania w sytuacjach zagrożenia, które mogą wystąpić na lotnisku lub w jego pobliżu takich jak: zgłoszenie niesprawności statku powietrznego w czasie lotu, pożar obiektu; sabotaż, w tym również zagrożenie bombowe (statku powietrznego lub obiektów), bezprawne zajęcie statku powietrznego; oraz zdarzenia na lotnisku związane z działaniami w trakcie trwania sytuacji zagrożenia i po jej zakończeniu.;
- b) dane dotyczące testowania lotniskowych urządzeń i wyposażenia używanego w sytuacjach zagrożenia, oraz częstotliwość przeprowadzania takich testów;
- c) dane dotyczące ćwiczeń mających na celu praktyczne sprawdzenie planów działania w sytuacjach zagrożenia oraz częstotliwość ich przeprowadzania;
- d) lista organizacji, agencji oraz przedstawicieli władz zarówno portu lotniczego jak i podmiotów spoza lotniska ze względu na ich rolę na miejscu akcji; wykaz numerów telefonów, fax-ów, adresów e-mail i SITA oraz częstotliwości radiowe biur, które umożliwią kontakt z ww. osobami;
- e) ustanowienie lotniskowego komitetu do spraw sytuacji zagrożenia zajmującego się organizowaniem ćwiczeń i innych przygotowań do działania w sytuacjach zagrożenia;
- f) wyznaczenie „dowódcy akcji” kierującego na miejscu wszystkimi działaniami w czasie sytuacji zagrożenia.

4.4 RATOWNICTWO I GASZENIE POŻARÓW

Szczegółowe informacje na temat urządzeń, wyposażenia, personelu i procedur spełniających wymagania w zakresie ratownictwa i gaszenia pożarów, w tym nazwiska i zadania osób funkcyjnych odpowiedzialnych za działanie służb ratowniczo - gaśniczych na lotnisku.

Uwaga: Temat ten powinien być także szczegółowo ujęty w lotniskowym planie działania w sytuacjach zagrożenia.

4.5 INSPEKCJE POLA RUCHU NAZIEMNEGO ORAZ POWIERZCHNI OGRANICZAJĄCYCH PRZESZKODY – PROWADZONE PRZEZ ZARZĄDZAJĄCEGO LOTNISKIEM.

Szczegółowe procedury dotyczące inspekcji pola ruchu naziemnego na lotnisku oraz powierzchni ograniczających przeszkody, obejmujące:

- a) ustalenia dotyczące prowadzenia inspekcji, w tym pomiaru współczynnika tarcia i grubości warstwy wody na drogach startowych i drogach kołowania, w godzinach i poza godzinami pracy

lotniska;

- b) ustalone zasady i środki łączności z kontrolą ruchu lotniczego w czasie inspekcji;
- c) zasady prowadzenia dziennika inspekcji i miejsca jego przechowywania;
- d) dane dotyczące czasu trwania inspekcji i przerw między inspekcjami;
- e) lista kontrolna do inspekcji;
- f) ustalenia dotyczące raportowania rezultatów inspekcji oraz podejmowania natychmiastowych działań mających na celu naprawę niebezpiecznych warunków;
- g) nazwiska i zadania osób funkcyjnych odpowiedzialnych za przeprowadzanie inspekcji oraz ich telefony w czasie i poza godzinami pracy lotniska.

4.6 POMOCY WZROKOWE I SYSTEM ZASILANIA ELEKTRYCZNEGO LOTNISKA

Szczegółowe procedury dotyczące eksploatacji i inspekcji świateł lotniczych (w tym oświetlenia przeszkód lotniczych), oznakowania, sygnalizacji oraz systemu zasilania elektrycznego lotniska, zawierające min.:

- a) zasady przeprowadzania inspekcji w czasie i poza godzinami pracy lotniska oraz listę kontrolną do inspekcji;
- b) ustalenia odnośnie dokumentowania rezultatów inspekcji oraz wykonania czynności pokontrolnych w celu naprawy usterek;
- c) ustalenia odnośnie przeprowadzania rutynowych konserwacji i napraw awaryjnych;
- d) ustalenia dotyczące awaryjnego systemu zasilania, jeśli taki istnieje, oraz w razie potrzeby informacje na temat innych metod działania w przypadku całkowitego lub częściowego zaniku zasilania;
- e) nazwiska i zadania osób odpowiedzialnych za inspekcję i utrzymanie systemu oświetlenia oraz numery telefonów kontaktowych tych osób w czasie i po godzinach pracy lotniska.

4.7 UTRZYMANIE POLA RUCHU NAZIEMNEGO

Szczegółowe procedury oraz dane dotyczące urządzeń i wyposażenia do utrzymania pola naziemnego ruchu lotniczego, obejmujące:

- a) ustalenia odnośnie utrzymania nawierzchni sztucznych;
- b) ustalenia odnośnie utrzymania dróg startowych i dróg do kołowania bez nawierzchni sztucznej;
- c) ustalenia odnośnie utrzymania pasów startowych i pasów dróg kołowania,
- d) ustalenia odnośnie utrzymania systemu odwadniania lotniska.

4.8 BEZPIECZEŃSTWO OPERACJI LOTNICZYCH W CZASIE PRAC NA LOTNISKU

Szczegółowe procedury dotyczące planowania i prowadzenia prac budowlanych i konserwacyjnych (w tym także prac przeprowadzanych w trybie pilnym) w polu naziemnego ruchu lotniczego lub w jego pobliżu w bezpieczny sposób, w tym gdy możliwe jest przenikanie płaszczyzny ograniczające przeszkody lotnicze, które zawierają między innymi:

- a) ustalenia odnośnie utrzymywania łączności z kontrolą ruchu lotniczego (ATC) w trakcie wykonywania prac;
- b) nazwiska, numery telefonów i zadania osób funkcyjnych i instytucji odpowiedzialnych za

- planowanie i przeprowadzanie prac oraz ustalenia dotyczące możliwości kontaktowania się z nimi o każdej porze;
- c) nazwy i numery telefonów w godzinach i poza godzinami pracy, użytkowników mających stałe przedstawicielstwo na lotnisku, agentów handlingowych oraz przewoźników lotniczych, których należy poinformować o prowadzonych pracach.
 - d) lista dystrybucyjna do planu prac, jeśli jest wymagana.

4.9 ZARZĄDZANIE PŁYTĄ POSTOJOWĄ

Szczegółowe procedury dotyczące zarządzania płytą postojową, obejmujące między innymi:

- a) ustalenia pomiędzy kontrolą ruchu lotniczego a komórką zarządzającą płytą postojową;
- b) ustalenia odnośnie przydzielania pozycji postojowych dla statków powietrznych;
- c) ustalenia odnośnie procedury uruchamiania silników i wydawania zezwoleń na wypychanie statku powietrznego;
- d) służba koordynatora²⁵ ruchu naziemnego;
- e) służba pojazdów prowadzących²⁶.

4.10 ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM NA PŁYCE POSTOJOWEJ

Procedury zapewniające bezpieczeństwo na płycie postojowej obejmujące między innymi:

- a) ochronę przed podmuchami z silników;
- b) wdrożenie środków bezpieczeństwa w czasie operacji tankowania statków powietrznych;
- c) sprzątanie zanieczyszczeń płynnych z płyty;
- d) czyszczenie płyty;
- e) ustalenia dotyczące zgłaszania incydentów i wypadków na płycie postojowej;
- f) ustalenia dotyczące audytów sprawdzających przestrzeganie zasad bezpieczeństwa przez personel pracujący na płycie.

4.11 KONTROLA POJAZDÓW W CZĘŚCI OPERACYJNEJ LOTNISKA

Szczegółowe procedury dotyczące kontroli ruchu pojazdów poruszających się w polu ruchu naziemnego lub w jego pobliżu, obejmujące między innymi:

- a) informacje dotyczące stosowanych przepisów ruchu (zawierające ograniczenia prędkości i środki egzekwowania przepisów);
- b) metody wydawania zezwoleń na prowadzenie pojazdów w polu ruchu naziemnego.

4.12 PRZECIWDZIAŁANIE ZAGROŻENIOM ZE STRONY DZIKICH ZWIERZĄT

Szczegółowe procedury postępowania z zagrożeniami dla statków powietrznych spowodowanymi obecnością ptaków i ssaków w strefie kręgu nad-lotniskowego lub w polu ruchu naziemnego, obejmujące

²⁵ ang. *marshaller*

²⁶ ang. *follow me*

między innymi:

- a) ustalenia odnośnie dokonywania oceny zagrożeń ze strony dzikich zwierząt;
- b) ustalenia odnośnie wdrożenia programów przeciwdziałania zagrożeniom ze strony dzikich zwierząt;
- c) nazwiska i zadania osób odpowiedzialnych za działania związane z zagrożeniami ze strony dzikich zwierząt, ich numery telefonów w godzinach służbowych i poza godzinami pracy.

4.13 KONTROLA PRZESZKÓD

Szczegółowe procedury dotyczące:

- a) monitorowania płaszczyzn ograniczających przeszkody oraz map typu A pod względem przeszkód na powierzchni wznoszenia;
- b) kontrolowania przeszkód przez zarządzającego lotniskiem;
- c) monitorowania wysokości budynków lub konstrukcji w granicach płaszczyzn ograniczających przeszkody;
- d) kontrolowania rozbudowy infrastruktury w pobliżu lotniska;
- e) powiadamiania Władz Lotnictwa Cywilnego o położeniu i charakterze przeszkód oraz późniejszym rozbudowywaniu lub usuwaniu obiektów w celu podjęcia koniecznych działań, w tym dokonania zmian w publikacjach służby informacji lotniczej (AIS).

4.14 USUWANIE UNIERUCHOMIONYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

Szczegółowe procedury dotyczące usuwania statków powietrznych unieruchomionych w polu ruchu naziemnego lub w strefach do niego przyległych, zawierające między innymi:

- a) obowiązki zarządzającego lotniskiem i posiadacza wpisu do rejestru statków powietrznego;
- b) ustalenia odnośnie powiadamiania posiadacza wpisu do rejestru statków powietrznego;
- c) uzgodnienia odnośnie współpracy z organem kontroli ruchu lotniczego;
- d) uzgodnienia odnośnie pozyskania sprzętu i ludzi niezbędnych do usuwania unieruchomionego statku powietrznego;
- e) nazwiska, zadania i numery telefonów osób odpowiedzialnych za organizowanie usunięcia unieruchomionego statku powietrznego.

4.15 POSTĘPOWANIE Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI

Szczegółowe procedury dotyczące bezpiecznego postępowania i przechowywania materiałów niebezpiecznych na lotnisku, zawierające między innymi:

- a) ustalenia dotyczące stref specjalnych jakie należy stworzyć na lotnisku dla potrzeb przechowywania płynów łatwopalnych (z paliwem lotniczym włącznie) i wszystkich innych materiałów niebezpiecznych;
- b) zasady, które należy stosować w czasie dostawy, składowania, wydawania i obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi.

Uwaga. – Pojęcie materiały niebezpieczne obejmuje materiały łatwopalne płynne i stałe, płyny powodujące korozję, sprężone gazy, materiały radioaktywne i magnetyczne. Ustalenia odnośnie

postępowania w sytuacji przypadkowego wycieku materiałów niebezpiecznych powinny się znaleźć w lotniskowym planie działania w sytuacjach zagrożenia.

4.16 OPERACJE W WARUNKACH OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI

Szczegółowe procedury, które są wprowadzone w przypadku wykonywania operacji w warunkach ograniczonej widzialności, w tym pomiar widzialności wzdłuż drogi startowej oraz sposób powiadamiania o wynikach pomiaru, w razie potrzeby; a ponadto nazwiska i numery telefonów osób odpowiedzialnych za dokonywanie pomiarów widzialności wzdłuż drogi startowej.

4.17 OCHRONA OBIEKTÓW RADIOLOKACYJNYCH I POMOCY NAWIGACYJNYCH

Szczegółowe procedury dotyczące ochrony obiektów radarowych i pomocy radio-nawigacyjnych położonych na lotnisku, które zapewnią, że praca tych urządzeń nie zostanie zakłócona, włączając w to:

- a) ustalenia odnośnie kontrolowania działań prowadzonych w pobliżu instalacji radarowych i pomocy nawigacyjnych;
- b) ustalenia odnośnie obsługi naziemnej prowadzonej w pobliżu tych instalacji;
- c) ustalenia odnośnie dostarczenia i montażu znaków ostrzegających przed niebezpiecznym promieniowaniem mikrofalowym.

Uwaga 1. – Przy pisaniu ww. procedur dla każdej kategorii, powinna być zawarta jasna i precyzyjna informacja na temat:

- kiedy lub w jakich okolicznościach procedura operacyjna powinna być uruchomiona;
- w jaki sposób procedura operacyjna powinna być uruchamiana;
- działania, jakie należy podjąć;
- osoby, które mają prowadzić ww. działania;
- sprzęt niezbędny do prowadzenia ww. działań oraz dostęp do takiego sprzętu.

Uwaga 2. – Jeśli któraś z wymienionych wyżej procedur nie ma zastosowania to należy podać przyczynę.

CZĘŚĆ 5

ADMINISTRACJA LOTNISKA I SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

Administracja lotniska

Szczegółowe informacje dotyczące administracji lotniska, w tym:

- a) schemat struktury organizacyjnej lotniska ukazujący nazwiska i stanowiska kluczowego personelu łącznie z zakresem ich obowiązków;
- b) nazwisko, stanowisko i numer telefonu osoby odpowiedzialnej za ogólne bezpieczeństwo na lotnisku;
- c) komitety lotniskowe.

System zarządzania bezpieczeństwem (SMS)

Szczegółowe informacje odnośnie systemu zarządzania bezpieczeństwem ustanowionego w celu zapewnienia przestrzegania wszystkich wymagań bezpieczeństwa oraz osiągnięcia stałej poprawy poziomu bezpieczeństwa, którego istotnymi cechami są:

- a) polityka bezpieczeństwa, w zakresie na ile ma zastosowanie, określająca proces zarządzania bezpieczeństwem i jego relacje do procesów operacyjnych i utrzymania lotniska;
- b) struktura lub organizacja SMS w tym obsada etatowa oraz przydział indywidualnych i grupowych obowiązków dotyczących zagadnień bezpieczeństwa;
- c) planowanie i strategia SMS, w tym wytyczanie celów do osiągnięcia poziomów bezpieczeństwa, nadawanie priorytetów wdrażanym inicjatywom związanych z bezpieczeństwem oraz ustalenie podstaw do kontrolowania i utrzymania ryzyka na możliwie najniższym poziomie, mając ciągle na uwadze wymagania norm i zalecanych metod postępowania (SARPs) Załącznika 14 do konwencji ICAO (Tom I) oraz przepisy, normy, zarządzenie i wytyczne krajowe;
- d) wdrożenie SMS, włączając w to niezbędne wyposażenie, metody i procedury efektywnego przekazywania komunikatów dotyczących bezpieczeństwa oraz wdrażania w życie wymagań bezpieczeństwa;
- d) system pozwalający na wprowadzanie w życie i podejmowanie działań w obszarach krytycznych dla bezpieczeństwa, które wymagają wyższego poziomu integralności w zarządzaniu bezpieczeństwem (program środków zaradczych w zakresie bezpieczeństwa);
- e) środki promowania bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom oraz system kontroli ryzyka obejmujący przeprowadzanie odpowiednich analiz oraz zasady postępowania z wypadkami, incydentami, zdarzeniami, skargami, defektami, błędami, rozbieżnościami i usterkami oraz stałe monitorowanie stanu bezpieczeństwa;
- f) system audytu wewnętrznego i przeglądu bezpieczeństwa wyszczególniający systemy i programy dla jakościowej kontroli bezpieczeństwa;
- g) system dokumentowania wszelkich urządzeń i wyposażenia portu lotniczego mających wpływ na bezpieczeństwo oraz dokumentacja operacyjna i obsługowa, w tym informacje dotyczące projektowania i budowy nawierzchni sztucznych dla statków powietrznych oraz oświetlenia lotniskowego. System powinien umożliwiać łatwe odnalezienie potrzebnych zapisów oraz map;
- h) szkolenie i kompetencje personelu, w tym przegląd i ocena skuteczności szkoleń dla personelu z zakresu obowiązków związanych z bezpieczeństwem oraz ocena systemu certyfikacji dla sprawdzania kompetencji personelu;
- i) włączanie do umów o wykonanie prac budowlanych na lotnisku zapisów dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa oraz egzekwowanie ich wypełniania.

ZAŁĄCZNIK 2

PRZYKŁADOWY FORMULARZ WNIOSKU O WYDANIE CERTYFIKATU LOTNISKA²⁷

WNIOSEK O WYDANIE CERTYFIKATU LOTNISKA

1. Dane dotyczące wnioskodawcy

Pełna nazwa wnioskodawcy:	
Adres:	
.....	Kod pocztowy:
Stanowisko:	
Nr telefonu:	Nr faksu:

2. Dane na temat lotniska

Nazwa lotniska:
.....
Opis nieruchomości:
.....
Współrzędne geograficzne ARP:
.....
Kierunek geograficzny i odległość od najbliższego miasta lub terenu zaludnionego:
.....

3. Czy wnioskodawca jest właścicielem lotniska?

TAK ☐	NIE ☐
.....	
.....	
.....	
<u>Jeśli zaznaczono „NIE”, należy podać:</u>	
a) szczegóły praw posiadanych w odniesieniu do gruntu;	
b) nazwa i adres właściciela gruntu oraz jego pisemna zgoda na wykorzystanie gruntu przez wnioskodawcę dla potrzeb lotniska.	

²⁷ Formularz przedrukowano za zgodą australijskich władz lotniczych (Civil Aviation Safety Authority of Australia - CASA)

4. Typ największego statku powietrznego, jaki jest przewidziany do korzystania z tego lotniska:

.....
.....
.....
.....

5. Czy lotnisko będzie wykorzystywane dla potrzeb operacji publicznego, regularnego transportu lotniczego?

TAK ☐ NIE ☐

6. Szczegóły, które mają być zawarte certyfikacie lotniska

Nazwa lotniska:

Zarządzający lotniskiem:

[W imieniu zarządzającego lotniskiem wymienionego wyżej²⁸], niniejszym składam wniosek o wydanie certyfikatu lotniska.

Podpis:

Moim upoważnieniem do działania w imieniu wnioskodawcy jest:

.....

Imię i nazwisko osoby składającej oświadczenie:

.....

Data:/...../.....

7. Informacje dodatkowe:

- Do wniosku należy dołączyć dwie kopie Instrukcji operacyjnej lotniska, opracowanej zgodnie obowiązującymi przepisami i współmiernej do rodzaju przewidywanych operacji statków powietrznych na tym lotnisku.
- Wniosek powinien być złożony w najbliższym terytorialnie biurze WLC.
- Wnioskodawca zostanie powiadomiony o kosztach procesu certyfikacji. WLC nie podejmie żadnych działań związanych z oceną wniosku do momentu otrzymania wpłaty.
- WLC może zażądać dostarczenia odpowiedniej dokumentacji na potwierdzenie wybranych kwestii i danych zawartych we wniosku.

²⁸ Niepotrzebne - skreślić.

ZAŁĄCZNIK 3

STUDIUM AERONAUTYCZNE

CEL

Studium aeronautyczne przeprowadza się w celu dokonania oceny wpływu odstępstw od norm lotniskowych określonych w Załączniku 14 do Konwencji ICAO (Tom 1) oraz w przepisach krajowych, aby określić alternatywne środki zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych, ocenić efektywność każdego z alternatywnych środków i rekomendować procedury kompensujące dla tych odstępstw.

ZASTOSOWANIE

Studium aeronautyczne może zostać przeprowadzone w przypadku, gdy nie można spełnić określonych norm z powodu prowadzonych prac budowlanych lub remontowych. Tego rodzaju studium jest najczęściej sporządzane podczas planowania budowy nowego lotniska lub certyfikowania już istniejącego.

Uwaga: Studium aeronautyczne może nie być przeprowadzone w przypadku odstępstw od norm, które nie są jednoznacznie zalecane w Załączniku 14 ICAO (Tom 1).

DEFINICJA

Studium aeronautyczne jest badaniem problemów lotniczych mającym na celu identyfikację możliwych rozwiązań i wybranie do zaakceptowania najlepszego z nich, które nie obniży poziomu bezpieczeństwa.

ANALIZA TECHNICZNA

Analiza techniczna dostarcza uzasadnienia dla realizacji odstępstw na tej podstawie, że równoważny poziom bezpieczeństwa zostanie zapewniony za pomocą innych środków. Analiza taka ma ogólnie zastosowanie w sytuacjach, kiedy koszty działań korygujących problem naruszający dane normy są niewspółmiernie duże, a negatywne skutki tego problemu dla bezpieczeństwa mogą zostać pokonane za pomocą środków proceduralnych, które dają praktyczne i sensowne rozwiązania.

W czasie przeprowadzania analizy technicznej, inspektorzy powinni opierać się na posiadanym praktycznym doświadczeniu i wiedzy specjalistycznej. Mogą oni również konsultować się ze specjalistami z innych, istotnych dla sprawy dziedzin. W czasie rozpatrywania procedur alternatywnych w ramach procesu zatwierdzania odstępstw, należy koniecznie pamiętać o celach bezpieczeństwa zawartych w przepisach certyfikacji lotnisk oraz mających zastosowanie normach tak, aby intencja tych przepisów nie została ominięta.

AKCEPTACJA ODSTĘPSTW

W niektórych przypadkach, jedynym sensownym sposobem zapewnienia równoważnego poziomu bezpieczeństwa jest przyjęcie odpowiednich procedur i wymaganie jako warunku certyfikacji, że stosowne powiadomienia ostrzegawcze będą ogłaszane we właściwych publikacjach służb informacji lotniczej (AIS).

Określenie wymagań, co do ww. ostrzeżeń będzie głównie zależało od dwóch następujących czynników.

- a) Konieczność dostarczania pilotom informacji na temat potencjalnych zagrożeń.
- b) Obowiązek Władz Lotnictwa Cywilnego w zakresie publikacji odstępstw od norm, za które w innym przypadku odpowiedzialność spoczywałaby zgodnie ze statusem certyfikatu lotniska.

ZAŁĄCZNIK 4

PRZYKŁADOWY CERTYFIKAT LOTNISKA

CERTYFIKAT CYWILNEGO PORTU LOTNICZEGO*

NUMER CERTYFIKATU

NAZWA PORTU LOTNICZEGO

WSPÓŁRZĘDNE GEOGRAFICZNE

Niniejszy certyfikat portu lotniczego jest wydany przez Ministra Transportu zgodnie z Częścią III „*Kanadyjskich Przepisów Lotniczych*”, na podstawie „*Prawa Lotniczego*” i upoważnia zarządzającego określonego w zatwierdzonej Instrukcji operacyjnej lotniska do zarządzania tym portem lotniczym.

Minister może zawiesić lub anulować certyfikat portu lotniczego w każdej chwili, gdy zarządzający nie spełnia wymagań ustanowionych w *Prawie Lotniczym* i w ww. *Przepisach* oraz z innych powodów określonych w *Prawie Lotniczym*.

Certyfikat podlega wszelkim warunkom ustanowionym przez Ministra zgodnie z Sekcją 302.03(3) *Przepisów* oraz warunkom zawartym w zatwierdzonej Instrukcji operacyjnej lotniska.

Certyfikat lotniska nie może być przekazywany i obowiązuje do czasu przeniesienia, zawieszenia lub anulowania.

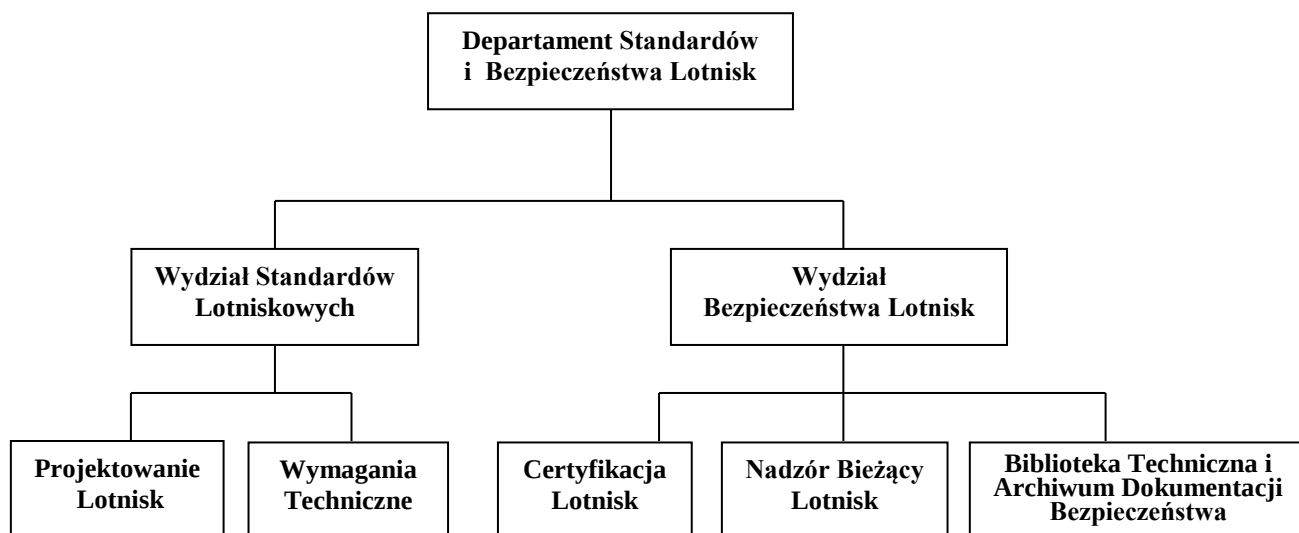
MINISTER TRANSPORTU

DATA WYDANIA CERTYFIKATU

* *Przedrukowano za zgodą Ministerstwa Transportu Kanady.*

ZAŁĄCZNIK 5

STRUKTURA ORGANIZACYJNA TYPOWEGO DEPARTAMENTU STANDARDÓW I BEZPIECZEŃSTWA LOTNISK



ZAŁĄCZNIK 6

BIBLIOGRAFIA

PUBLIKACJE ICAO

Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Doc 7300)

Załącznik 3 ICAO – Służba Meteorologiczna dla Międzynarodowej Żeglugi Powietrznej

Załącznik 4 ICAO – Mapy lotnicze

Załącznik 11 ICAO – Służby ruchu lotniczego

Załącznik 14 ICAO – Lotniska, Tom I – Projektowanie i Eksploatacja Lotnisk

Załącznik 15 ICAO – Służby Informacji Lotniczej

Załącznik 16 ICAO – Ochrona Środowiska, Tom I – Hałas Samolotów

Załącznik 17 ICAO – Ochrona Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji

Podręcznik Służb Portu Lotniczego (Doc 9137)

Część 1 – Służby ratowniczo-gaśnicze

Część 2 – Stan nawierzchni lotniskowych

Część 3 – Kontrola i redukcja zagrożeń ze strony ptactwa

Część 5 – Usuwanie unieruchomionych statków powietrznych

Część 6 – Kontrola przeszkód lotniczych

Część 7 – Planowanie działań w sytuacji zagrożenia na lotnisku

Część 8 – Lotniskowe służby operacyjne

Część 9 – Stosowane praktyki przy utrzymaniu lotniska

Podręcznik prowadzenia i kontroli ruchu naziemnego (SMGCS) (Doc 9476)

Podręcznik Projektowania Lotnisk (Doc 9157)

Część 1 – Drogi Startowe

Część 2 – Drogi kołowania, płyty postojowe, zatoki oczekiwania

Część 3 – Nawierzchnie sztuczne

Część 4 – Pomoce Wzrokowe

Podręcznik Planowania Lotniskowego (Doc 9184)

Część 1 – Master Plan

Część 2 – Wykorzystanie terenu i kontrola środowiska

Podręcznik Światowego Systemu Geodezyjnego – 1984 (WGS-84) (Doc 9674)

INNE PUBLIKACJE

Civil Aviation Authority (CAA), Australia; „Applying for an Aerodrome Licence” (CAAP 89B-1 (0))

Civil Aviation Authority (CAA), Australia; „Safety Regulations of Aerodromes Used in Regular Public Transport: an Overview” (CAAP 89-1 (0))

Civil Aviation Authority (CAA), Wielka Brytania; „Licensing of Aerodromes”, wrzesień 1990

Departament Lotnictwa Cywilnego, Hong Kong; „Aerodrome Licensing Requirement Document”

Civil Aviation Authority, Australia (CAA), „Manual of Aerodrome Procedures”

Australijska Wspólnota Narodów; „Civil Aviation Regulations” 1988 – Zmiana Nr 1 – Grudzień 1998,
Część IX A – Lotniska, Opublikowane przez Civil Aviation Authority CAA) Australii

Transport Kanada, Lotnictwo; „Canadian Regulations Respecting Airports” (Air regulations, Seria III,
Nr 2)

Transport Kanada, Lotnictwo; „Procedures for the Certification of Aerodromes as Airports”,
wydanie drugie, marzec 1991

Departament Transportu USA, Federal Aviation Administration (FAA²⁹), „Airport Certification Program
Handbook”, 7 Październik 1994

Departament Transportu USA, FAA, „Federal Aviation Regulations – Part 139 – Certification and
Operations: Land Airport Serving Certain Air Carriers”, listopad 1996

²⁹ *Federal Aviation Administration*

PUBLIKACJE TECHNICZNE ICAO

W poniższym omówieniu podano informacje o statusie różnych serii publikacji technicznych wydawanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego, jak również opisano w sposób ogólny ich zawartość. Nie ujęto w nim publikacji specjalistycznych, które nie kwalifikują się wyraźnie do żadnej z tych serii, takich jak Katalog Map Lotniczych (*Aeronautical Chart Catalogue*) lub Tablice Meteorologiczne dla Międzynarodowej Nawigacji Lotniczej (*Meteorological Tables for International Air Navigation*).

Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARP's) są przyjmowane przez Radę zgodnie z artykułami 54, 37 i 90 Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym i dla wygody nazywa się je Załącznikami do Konwencji. Jednolite stosowanie przez Umawiające się Państwa warunków technicznych zawartych w normach międzynarodowych uznaje się za niezbędne dla bezpieczeństwa lub prawidłowości międzynarodowej żeglugi powietrznej, natomiast jednolite stosowanie warunków technicznych zawartych w Zalecanych Metodach Postępowania jest traktowane jako pożądane w interesie bezpieczeństwa, prawidłowości lub sprawności międzynarodowej żeglugi powietrznej. Znajomość wszelkich różnic między krajowymi przepisami krajowymi lub praktykami stosowanymi przez Państwo a przepisami i sposobami postępowania ustanowionymi przez normy międzynarodowe jest istotna dla prawidłowości lub sprawności międzynarodowej żeglugi powietrznej. W przypadku niezgodności z normą międzynarodową Państwo jest właściwie zobowiązane, zgodnie z Artykułem 38 Konwencji, powiadomić Radę o wszelkich różnicach. Dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej ważna może być również znajomość różnic w stosunku do zalecanych sposobów postępowania i choć Konwencja nie nakłada w tym względzie żadnych zobowiązań na Umawiające się Państwa, to Rada zachęciła je do powiadamiania o takich różnicach w dodatku do powiadamiania o różnicach dotyczących norm międzynarodowych.

Procedury Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) są zatwierdzane przez Radę do stosowania na całym świecie. W swojej większości obejmują one procedury operacyjne uznawane za takie, które nie osiągnęły jeszcze dostatecznego stopnia dojrzałości, aby mogły zostać przyjęte jako normy międzynarodowe i zalecane metody postępowania, jak również materiał o bardziej trwałym charakterze, który jest uważany za zbyt szczegółowy, by mógł zostać zamieszczony w Załączniku, albo jest zbyt podatny na częste zmiany, dla których wprowadzania procesy opisane w Konwencji byłyby zbyt uciążliwe.

Regionalne Procedury Uzupełniające (SUPPS) mają status podobny do statusu PANS pod tym względem, że są zatwierdzane przez Radę, ale tylko do stosowania w określonych regionach. Są przygotowywane w skonsolidowanej formie, bowiem pewne procedury odnoszą się do regionów pokrywających się lub są wspólne dla dwu lub więcej regionów.

Niżej wymienione publikacje są przygotowywane z upoważnienia Sekretarza Generalnego zgodnie z zasadami i polityką zatwierdzonymi przez Radę.

Podręczniki Techniczne zawierają wskazówki i informacje rozszerzające międzynarodowe normy, zalecane metody postępowania i PANS, których wprowadzenie w życie mają ułatwić.

Plany Żeglugi Powietrznej zawierają szczegółowe wymagania dla urządzeń i służb obsługujących międzynarodową żeglugę powietrzną w odpowiednich regionach żeglugi powietrznej ICAO. Plany te są przygotowywane z upoważnienia Sekretarza Generalnego w oparciu o zalecenia ze spotkań poświęconych żegludzie powietrznej w regionach i działań Rady na tym polu. W celu uwzględniania zmian w wymaganiach i w stanie zaawansowania wdrażania zalecanych urządzeń i służb do planów wnosi są okresowo poprawki.

Okólniki ICAO udostępniają specjalistyczną informację interesującą Umawiające się Państwa. Obejmują również opracowania poświęcone tematom technicznym.

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa
<http://www.ulc.gov.pl>;

Wrzesień, 2011