

РЕГУЛАТИВА (ЕУ) 2021/2148 НА КОМИСИЈАТА

од 8 октомври 2020 година

за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014 во однос на безбедноста на полетно – слетната патека и воздухопловните податоци

(Текст со важност за ЕЕО)

ЕВРОПСКАТА КОМИСИЈА,

имајќи го предвид Договорот за функционирањето на Европската Унија,

имајќи ја предвид Регулативата (ЕУ) бр. 2018/1139 на Европскиот парламент и на Советот, од 4 јули 2018 година, за заеднички правила во областа на цивилното воздухопловство и за основање на Агенција на Европската Унија за безбедност во воздухопловството, и за изменување и дополнување на регулативите (ЕЗ) бр. 2111/2005, (ЕЗ) бр. 1008/2008, (ЕУ) бр. 996/2010, (ЕУ) бр. 376/2014 и директивите 2014/30/ЕУ и 2014/53/ЕУ на Европскиот парламент и на Советот, и за укинување на регулативите (ЕЗ) бр. 552/2004 и (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот и Регулатива (ЕЕЗ) бр. 3922/91⁽¹⁾ на Советот, и особено член 39(1) од истата,

со оглед на тоа што:

- (1) Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014⁽²⁾ ги утврдува условите и административните постапки во врска со аеродромите, вклучувајќи го и нивното управување, работење, сертификација и надзор.
- (2) Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014 на Комисијата ги содржи општите услови за аеродромските оператори во однос на управувањето со воздухопловните податоци и воздухопловните информации. За да се одржат или да се зголемат постојните нивоа на безбедност на аеродромските операции, аеродромските оператори треба да обезбедат висококвалитетни воздухопловни податоци и воздухопловни информации во рамките на синцирот што го покрива процесот од создавање до нивно обезбедување со цел обезбедување на услуги на воздухопловно информирање. За таа цел, барањата за квалитет на податоците треба да се дополнат на оперативно ниво слично на оние што се применуваат за давателите на услуги во воздухопловната навигација ATM/ANS, особено во однос на заштитата на податоците, каталогизација на податоци и размената на податоци.
- (3) Безбедноста на полетно – слетните патеки е една од категориите определени од Меѓународната организација за цивилно воздухопловство (ICAO) како високо ризични за несреќи. Несреќите категоризирани како поврзани со безбедноста на полетно – слетните патеки го сочинуваат најголемиот дел од несреќи на глобално ниво. Затоа, Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014 треба да се измени и дополни за да се намали бројот на таквите несреќи

⁽¹⁾ Сл. весник. L 212, 22.8.2018 година, стр. 1.

⁽²⁾ Регулатива (ЕУ) бр. 139/2014 на Комисијата од 12 февруари 2014 година, за утврдување на услови и управните постапки во врска со аеродромите во согласност со Регулатива (ЕЗ) бр. 216/2008 на Европскиот парламент и на Советот (Сл. весник бр. L 44, 14.2.2014 година, стр. 1).

и сериозни инциденти кои вклучуваат неовластени упаѓања на полетно – слетната патека, но исто така и други настани поврзани со безбедноста на полетно – слетната патека, како што се употребата на погрешна полетно – слетна патека, судир на земја и излетувања од полетно – слетната патека.

- (4) Програмите за обука и проверките на оспособеност на оперативниот персонал, вклучувајќи ја и почетната и периодичната обука, треба да се усогласат кај сите земјичленки со воспоставување на заеднички услови за обука кои треба да се почитуваат од аеродромските оператори.
- (5) Аеродромските оператори треба да водат евиденција за завршената обука, овластувања за управување со возило, одобреноста за возила и познавањето на јазикот и јазичната оспособеност.
- (6) Сегашната регулаторна рамка не вклучува барање аеродромскиот оператор да создаде NOTAM (итно известување – Notice to Airman). Тоа доведе до правна несигурност за тоа кога, од кои причини и под кои услови аеродромскиот оператор треба да создаде NOTAM за нешто што може да влијае на безбедноста. Според тоа, измената треба да ја комплетира регулаторната рамка за создавањето и објавувањето на NOTAM од страна на аеродромскиот оператор, земајќи ги предвид одредбите од Анекс 15 на Конвенцијата за меѓународно цивилно воздухопловство, потпишана во Чикаго на 7 декември 1944 година („Чикашката конвенција“).
- (7) Истрагите за несреќи покажуваат дека стандардите за проценка и известување за површината на полетно – слетната патека не се усогласени и дека ова е важен фактор кој придонесува за излетувања од полетно – слетната патека, особено кога полетно – слетната патека е влажна или контаминирана. Како резултат на тоа ICAO измени голем број на стандарди и препорачани практики (SARPs) во неколку анекси од Чикашката конвенција и издаде сеопфатни упатства за воспоставување на глобално усогласен формат за проценка на состојбата на површината на полетно – слетната патека и известување за тоа.
- (8) Затоа, Регулативата (EУ) бр.139/2014 треба да се измени и дополни, за да се имплементираат применливите SARP на ICAO за проценка на условите на површината на полетно – слетната патека и известување, вклучувајќи дополнителни дефиниции за нови термини.
- (9) Со цел да се намали ризикот од појава на наесакан настан како резултат на когнитивни пристраности за време на примопредавање на оперативните активности, персоналот на аеродромот треба да има ажурирани информации за оперативната ситуација во времето на примопредавање.
- (10) Остатоците од страни предмети (FOD) на површините за маневрирање и на платформата претставуваат значаен безбедносен ризик за операциите на аеродромите. Мерките за ефективно намалување на овој ризик треба да се засноваат на SARP на ICAO, упатствата и меѓународно прифатените практики.
- (11) Возачите на возилата, состојбата и соодветноста на возилата како и нивната опрема за комуникација и надзор исто така преставуваат фактори кои влијаат на настани поврзани со безбедноста на полетно – слетната патека и оштетувања на воздухопловите. Условите за овластување на возачите и возилата треба да се засилат и да се утврдат нови правила

за движење на возилата по аеродромски површини и по останатите оперативни области на аеродромот.

- (12) Врз основа на безбедносните препораки и повратните информации од земјите-членки и засегнатите страни, Комисијата ја утврди потребата за зајакнување на свесноста за состојбата помеѓу пилотите, персоналот кој дава услуги на воздушен сообраќај и возачите на возилата на површината за маневрирање за да се спречат неовластени упади на полетно – слетната патека. поради тоа се наметна потреба за воведување на одредби за да се обезбеди да познавањето на англискиот јазик на возачите на возила на површината за маневрирање на аеродромот одговара на оперативното ниво. Сепак, можно е на некои аеродроми да користењето на таквиот јазик не влијае врз подобрување на безбедноста на операциите на полетно – слетната патека. Затоа, на надлежните органи треба да им биде дозволено да отстапуваат од барањата за познавање на англискиот јазик, доколку е поддржано од проценка за безбедност за еден или повеќе аеродроми.
- (13) Бројот на возила на аеродром треба да се ограничи на оние возила кои се важни за безбедноста на работењето. Како би го реши проблемот на конфузија со знаците за повикување, овие возила треба да имаат соодветна опрема, вклучително и радио или светла. Исклучоци треба да се предвидат за возила кои не ги исполнуваат условите за работа, но треба привремено да влезат и да работат на аеродромот. За да се осигура дека законодавството на Унијата е во согласност со стандардите на ИКАО, правилата за возење на аеродромите треба да се засноваат на анексите 2 и 14 на Чикашката конвенција и Упатствата на ИКАО содржани во Документот 4444 PANS-ATM.
- (14) Истрагите за несреќи и сериозни инциденти за време на операциите на влечење на воздухоплови покажуваат недостаток на прегледот на свесноста за ситуацијата, недоволно одобренија за воздухоплови и недоволно или несоодветно осветлување на воздухопловите кои се влечат во ноќни услови, се фактори кои придонесуваат за оштетување на воздухопловите. Затоа, треба да се воведат мерки за подобрување на безбедноста за време на операциите на влечење на воздухоплови, во смисла на рути, насочување, осветлување, процедури за комуникација, координација на различни актери, како и посебни мерки во случај на неповолни временски или метеоролошки услови.
- (15) Треба да се воведат правила за да се разјасни кои мобилни објекти, различни од возила, треба да бидат осветлени на аеродромот. Ова вклучува елиминирање на недоследностите во однос на областа на аеродромот на која се применуваат условите за обележување и осветлување на превозните средства.
- (16) За да се зголеми безбедноста, регуларноста и ефикасноста на работењето, треба да се воспостават стандардни рути за возење на аеродромите. Треба да се земат предвид и воздушните транспондери доколку се поврзани со аеродромскиот систем за водење и контролирање на насоки на движење по површината.
- (17) Истрагите за несреќи и инциденти кои произлегуваат од упад на полетно – слетната патека покажуваат дека има недостатоци во процедурите за комуникација помеѓу службите за воздушниот сообраќај и возачите на возилата, но и неинформираниите пешаци. Затоа треба да се воспостават координирани процедури за комуникација помеѓу операторите на аеродромите и единицата која дава услуги на воздушниот сообраќај за регулирање на прашањата како што се употреба на јазик, фреквенција, работа со пешаци на површина за маневрирање, употреба на сигнали и други средства за комуникација во случај на

проблеми во комуникацијата. Овие процедури треба да вклучуваат ширење на релевантни информации поврзани со аеродромот преку радиокомуникациски средства.

- (18) Со цел да се спречат понатамошни настани предизвикани од присуство на пешаци на површина за маневрирање, се забранува влез на неовластен персонал на површината за маневрирање и во другите контролирани области. Потребно е да се преземаат мерки за контрола на движењето на пешаците.
- (19) Регулатива (ЕУ) бр. 139/2014 изрично не пропишува обврски за аеродромскиот оператор за време на операциите во зимски услови. Со цел законодавството на Унијата да се усогласи со стандардите на ICAO наведени во анексите 14 и 15 на Чикашката конвенција, потребно е да се воведат обврски кои влијаат на аеродромите кои се предмет на продолжен зимски период со полетно - слетни патеки покриени со компактен снег или мраз. Овие обврски треба да се засноваат на постоечки практики и повратни информации од производители на авиони и од ICAO.
- (20) Со цел да се гарантира усогласеност на законодавството на Унијата со стандардите на ICAO, потребно е од операторот на аеродромот да се бара да ја процени состојбата на површината на полетно – слетната патека и да додели RWYCC (код за состојбата на полетно – слетната патека).
- (21) Програмата за одржување на аеродромот треба да гарантира дека објектите, системите, возилата и опремата неопходни за работа на аеродромите не ја намалуваат безбедноста, регуларноста и ефикасноста на воздухопловната навигација. Програмата за одржување треба да ги следи/набљудува принципите за човечки фактори во согласност со Анекс 14 на Чикашката конвенција, а операторот на аеродромот треба да има достапни средства за ефективно спроведување на програмата за одржување.
- (22) Барањата од Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014 во врска со одржувањето на коловозот, особено во однос на карактеристиките на триење на површината на полетно – слетната патека треба да се усогласат со стандардите на ICAO за да се намали ризикот од излетување од полетно – слетната патека, како и ризикот од присуството на FOD.
- (23) Врз основа на релевантните одредби од Анекс 14 на Чикашката конвенција, Регулатива (ЕУ) бр. 139/2014 треба да се дополни со подобрени барања за одржување на системот за снабдување со електрична енергија на аеродромот и нови барања во врска со одржувањето на системот за осветлување на аеродромот. Дополнително, треба да се воведат посебни барања за одржување на аеродромски знаци и ознаки.
- (24) Агенција за безбедност во воздухопловството на Европската Унија подготви нацрт правила за спроведување и ги достави заедно со Мислењата бр. 02/2018 и бр. 03/2019 во согласност со точките (б) и (в) од член 75(2) и член 76 (1) на Регулативата (ЕУ) 2018/1139.
- (25) Затоа Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014 треба соодветно да се измени.
- (26) Имајќи го предвид влијанието на епидемијата COVID - 19 врз ресурсите на надлежните органи и засегнатите оператори, и со цел итно да им се помогне и да се овозможи соодветна подготовка, примената на барањата кои се однесуваат на известување за контаминација на површината, за состојбата на површината на полетно – слетната патека и за зимските операции треба да се одложат до 12 август 2021 година, а примената на правилата за системот за управување со квалитет треба да се одложи до 27 јануари 2022 година,

ЈА ДОНЕСЕ ОВАА РЕГУЛАТИВА:

Член 1

Измени и дополнувања на Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014

Анексите I, III и IV кон Регулативата (ЕУ) бр. 139/2014 се изменуваат и дополнуваат во согласност со Анексот кон оваа регулатива.

Член 2

Датум на влегување во сила и примена

Оваа регулатива влегува во сила на дваесеттиот ден по нејзиното објавување во *Службен весник на Европската Унија*.

Точките 3(г), 3(д), 3(ж) и точка 3(њ) од Анексот кон оваа регулатива како и точката ADR.OPS.A.057(г)(4) од Анекс IV од Регулатива (ЕУ) бр. 139/2014 се применуваат од 12 август 2021 година.

Точките 2(а), 3 (а) и (б) од Анексот се применуваат од 27 јануари 2022 година.

Оваа регулатива е целосно обврзувачка и директно применлива во сите земји—членки.

Брисел, 8 октомври 2020 година.

За Комисијата

Претседател

Урсула ВОН ДЕР ЛЕЈЕН

АНЕКС

Анексите I, III и IV се изменуваат и дополнуваат како што следува:

(1) Анекс I се изменува и дополнува како што следува:

(а) се додаваат следниве точки (6а), (6б) и (6в):

(6а) „воздухопловен информативен циркулар (*Aeronautical Information Circular (AIC)*)“ е известување што содржи информации кои не се издаваат со NOTAM или што не влегуваат во AIP, а се од административна природа и се однесуваат на воздухопловната навигација, техничко-административни работи, на одредби од прописите или на безбедноста на летањето. или законодавните работи/прашања;

(6б) „производ од воздухопловни информации (*aeronautical information product*)“ се воздухопловни податоци и воздухопловни информации кои се достапни како збирки на податоци во дигитална форма или во стандардизиран формат на хартија или во електронски медиуми. Производите од воздухопловните информации вклучуваат:

- AIP, вклучувајќи ги и неговите измени и дополнувањата како и додатоци;
- AIC;
- воздухопловни мапи;
- NOTAM;
- збирка на податоци во дигитална форма;

(6в) Зборник на воздухопловни информации на Република Северна Македонија (*Aeronautical Information Publication-AIP*) е публикација која содржи воздухопловни информации од траен карактер, есенцијални за воздушниот сообраќај, а која е изготвена од давателот на ATM/ANS услуги и е одобрена од Агенцијата за цивилно воздухопловство;

(б) се додава следнава точка (15а):

(15а) „контаминирана полетно – слетната патека (*contaminated runway*)“ е полетно – слетна патека, чија површина (без разлика дали е тоа во изолираните области или не е) во склоп на должината и ширината, е покриена со една или повеќе од супстанците кои се наброени како идентификатори за состојба на површината на полетно – слетната патека`;

(в) се додава следнава точка (17а):

(17а) „збирка на податоци (*data set*)“ е збир од податоци кои можат да се идентификуваат`;

(г) се додава следнава точка (18а):

(18а) „сува (*dry*)“ во однос на полетно – слетната патека значи дека површината на полетно слетната патека е без видлива влага и не е контаминирана во рамките на областа која е планирана за користење`;

(д) се додава следнава точка (19а):

(19а) „остатоци од страни предмети (*FOD – Foreign Object Debris*)“ е нежив предмет на површината за маневрирање кој нема оперативна или воздухопловна функција и претставува потенцијална опасност за работењето на воздухопловот`;

(f) се додаваат следниве точки (24а) и (24б):

(24а) сигурност на системот за осветлување (*lighting system reliability*) е веројатност дека целата инсталација работи во рамки на утврдени толеранции и дека системот е оперативно употреблив;

(24б) индикатори за локација (*location indicators*) е најновото издание на „Индикатори за локација“ (Док. 7910), одобрено и објавено од Меѓународната организација за цивилно воздухопловна;

(е) се додаваат следниве точки (34а) и (34б):

(34а) „итно известување (*notice to airmen (NOTAM)*) е известување дистрибуирано преку телекомуникации кое содржи информации во врска со воспоставувањето, состојбата или промената на кој било воздухопловен објект, услуга, процедура или опасност, чиешто навремено доставување е од суштинска важност за учесниците во воздушниот сообраќај;

(34б) „Код NOTAM (*NOTAM code*)“ е код содржан во последното важечко издание на документот, „Процедури за услуги во воздухопловната навигација - ICAO Кратенки и кодови“ (PANS ABC – Док. 8400), одобрен и објавен од Меѓународната организација за цивилно воздухопловство;

(ж) се додаваат следниве точки (38а), (38б), (38в), (38г), (38д), (38ф), (38е) и (38ж):

(38а) „матрица за проценка на состојба на полетно - слетната патека (*runway condition assessment matrix (RCAM)*) е матрица која овозможува проценка на кодот за условите на полетно – слетна патека (RWYCC), со користење на поврзаните процедури, од збир на набљудувања на површината на полетно - слетната патека до извештај на пилотот за сопирањето;

(38б) „код за условите на полетно – слетна патека (*runway condition code (RWYCC)*)“ е број што се користи во извештајот за условите на површината на полетно – слетната патека (RCR) и го опишува ефектот на условите на површината на полетно – слетната патека врз способноста за забавување и страничната контрола на воздухопловот;

(38в) „извештај за условите на полетно – слетната патека (*runway condition report (RCR)*)“ е сеопфатен стандардизиран извештај кој е поврзан со условите на површината на полетно – слетната патека и нивното влијание врз перформансите на авионите при слетувањето и полетувањето, кои се опишани со користење на код за условите на полетно – слетната патека;

(38г) безбедна зона во продолжетокот на полетно – слетна патека (*runway end safety area (RESA)*) е област симетрична во однос на продолжената централна линија на полетно – слетна патека која се протега на крајот од основната патека и првенствено има за цел да го намали ризикот од оштетување на воздухоплов при излетување од полетно – слетна патека;

(38д) „позиција за чекање на полетно–слетната патека (*runway–holding position*)“ е определена позиција наменета за заштита на полетно–слетната патека, површина со ограничување на препреки, или критични/чувствителни области на систем за слетување по инструменти (ILS) или микробранов систем за слетување (MLS), на која воздухопловите кои возат по земја и возилата мора да запрат или да чекаат, освен ако аеродромската контролна кула не издаде поинакво одобрение;

(38f) „основна патека на полетно – слетна патека (*runway strip*) е дефинирана површина околу полетно – слетна патека и патеката за запирање (ако постои) вклучувајќи ја површината на полетно – слетната патека, односно патеката за запирање, а е наменета за:

а) намалување на опасноста од оштетување на воздухоплов кој заминува од полетно – слетната патека; и

б) заштита на воздухоплов кој лета над полетно – слетната патека и патеката за запирање, ако постои, за време на полетување или слетување

(38e) „услови на површината на полетно – слетна патека (*runway surface condition*)“ е опис на условите на површината на полетно – слетна патека што се користи во RCR и служи како основа за одредување на RWYCC за целите на перформансите на воздухопловот;

(38ж) „дескриптори за површината на полетно слетната патека (*runway surface condition descriptors*)“ е една од следниве супстанции на површината на полетно – слетната патека:

(а) компактен снег (*compacted snow*): снег кој е набиен во компактна маса така да гумите од авионот, при оперативен притисок и отплетување, возат по површината без значајно понатамошно набивање или создавање бразди;

(б) сув снег (*dry snow*): снег од кој не може да се направи снежна топка;

(в) иње (*frost*): ледени кристали кои се формираат на површината а потекнуваат од влагата во воздухот чија температура е еднаква или пониска од точката на замрзнување; разликата помеѓу мразот и ињето е во тоа што кристалите на ињето се формираат независно еден од друг и затоа имаат повеќе грануларна структура;

(г) мраз (*ice*): вода која замрзнала или компактен/набиен снег кој се претворил во мраз при ладни и суви услови;

(д) лапавица (*slush*): снег кој е толку заситен со вода, што водата се цеди од него кога се зема во рака или се разлива доколку на него силно се стапне;

(f) стоечка вода (*standing water*): вода со длабочина поголема од 3мм;

(e) влажен мраз (*wet ice*): мраз со вода на неговата површината или мраз кој се топи;

(ж) влажен снег (*wet snow*): снег кој содржи доволно вода за да биде во состојба да се направи збиена, цврста снежна точка, но водата да не се цеди од неа`;

(з) се додаваат следниве точки (41а), (41б) и (41в):

`(41а) „лизгава влажна полетно – слетна патека (*slippery wet runway*) е влажна полетно – слетна патека за која е утврдено дека коефициентот на триење е значително намален;

(41б) „SNOWTAM“ е:

(а) со важност од 7 јануари 2021 година до 12 август 2021 година, специјално издание на NOTAM што информира, во посебен формат, за опасните услови предизвикани од присуството на снег, мраз, лапавица или стоечка вода со снег, лапавица и мраз на површина за маневрирање како и за престанок на таквите услови;

(б) со важност од 12 август 2021 година, специјално издание на NOTAM што информира, во стандарден формат, за присуството на условите предизвикани од присуството на снег, мраз, лапавица или стоечка вода со снег, лапавица и мраз на површина за маневрирање како и за отсуство на таквите услови;`;

(41в) полетно – слетна патека посебно подготвена за зимски услови (*specially prepared winter runway*) е полетно слетна патека со сува замрзната површина формирана од компактен/набиен снег или мраз, или и двете, посипани со песок или ситен чакал или механички обработени за да се зголеми триењето на полетно – слетната патека;`

(s) точката (47) се заменува како што следува:

`(47) „услови на уверението (*terms of certificate*)“ се следниве:

- индикатори на ICAO за локација,
- услови за работа (VFR/IFR, ден/ноќ),
- операции на аеродром на полетно – слетна патека посебно подготвена за зимски услови,
- полетно-слетна патека
- прогласени должини,
- типови на полетно-слетни патеки и обезбедени приоди,
- референтен код на аеродромот,
- опсег на операциите на воздухоплови со повисок референтен код на аеродромот,
- обезбедување услуги за управување на платформата (да/не),
- спасувачко и противпожарно ниво на заштита;`;

(и) точката (48) се заменува како што следува:

`(48) „визуелни помагала (*visual aids*)“ се индикатори и уреди за сигнализирање, ознаки, светла, знаци и маркери или комбинација од нив.`;

(j) се додава следнава точка (49):

`(49) влажна полетно – слетна патека (*wet runway*) е полетно – слетна патека чија површина е видливо мокра или покриена со слој вода кој не е повеќе од 3 мм во областа наменета за употреба.`;

(2) Анекс III се изменува и дополнува како што следува:

(a) точката ADR.OR.D.007 се заменува со следново:

`ADR.OR.D.007 Управување со воздухопловни податоци и воздухопловни информации

(a) Како дел од својот систем за управување, операторот на аеродром воведува и одржува систем за управување со квалитет, кој ги опфаќа:

(1) неговите активности поврзани со воздухопловни податоци;

(2) неговите активности поврзани со воздухопловни информации.

(б) Операторот на аеродромот воспоставува систем за управување со безбедноста во рамките на својот систем за управување за да ја гарантира безбедноста на оперативните податоци што ги прима или создава или користи, така што само овластени лица да имаат пристап до тие оперативни податоци.

(в) Системот за управување со безбедноста на операторот на аеродром ги дефинира следниве елементи:

- (1) процедурите кои се однесуваат на проценката и ублажување на ризикот за безбедноста на податоците, следење и подобрување на безбедноста, безбедносни ревизии и ширење на ново знаење;
- (2) средствата дизајнирани за откривање на безбедносни упади и за предупредување на персоналот со соодветни безбедносни тревожења;
- (3) начините за контролирање на ефектите од безбедносните упади и воспоставување на процедури за закрепнување и ублажување, се со цел да се спречи повторување на ситуацијата.

(г) Операторот на аеродромот обезбедува безбедносна проверка на својот персонал во однос на безбедноста на воздухопловните податоци.

(д) Операторот на аеродромот ги презема неопходните мерки за да ги заштити своите воздухопловни податоци од закани по сајбер безбедноста.;

(б) точката ADR.OR.D.017 се заменува со следново:

`ADR.OR.D.017 Програми за обука и проверка на стручност

(а) Операторот на аеродром воспоставува и спроведува програма за обука на персоналот вклучен во работењето, одржувањето и управувањето на аеродромот за да се гарантира нивната континуирана компетентност и дека овој персонал е свесен за правилата и процедурите релевантни за работата на аеродромот и поврзаноста на нивните функции и задачи со работата на аеродромот како целина.

(б) Обуката наведена во точката (а):

- (1) вклучува почетна, периодична, обука за освежување на знаењето и континуирана обука;
- (2) е соодветна за функциите и задачите што ги извршува персоналот;
- (3) ги вклучува применливите процедури за работа и барањата за предметниот аеродром, како и управувањето со возила.

(в) Операторот на аеродром обезбедува дека сиот персонал, вклучувајќи го и персоналот од други организации кои работат или обезбедуваат услуги на аеродромот на кои им е дозволен пристап без придружба на површината за движење или на други оперативни површини на аеродромот, се соодветно обучени и квалификувани за таквиот пристап без придружба.

(г) Обуката наведена во точката (в):

(1) вклучува почетна, периодична, обука за освежување на знаењето и континуирана обука;

(2) ги вклучува применливите процедури за работа и барањата за предметниот аеродром, како управувањето со возила.

(д) Операторот на аеродромот гарантира дека персоналот наведен во точките (а) и (в) успешно ја завршил потребната почетна обука пред да му биде дозволено:

(1) да врши должности без надзор;

(2) пристап до површината за маневрирање и оперативните области на аеродромот без придружба.

Почетната обука се состои од теоретска и практична обука со соодветно времетраење и проценка на стручноста на персоналот по завршувањето на обуката.

(ѓ) Со цел персоналот наведен во точките (а) и (в) да продолжи да ги извршува своите должности без надзор и да има пристап без придружба до површината за маневрирање и до оперативните области на аеродромот, освен ако не е поинаку предвидено во овој дел и Дел-ADR.OPS, операторот на аеродромот мора да гарантира дека овој персонал е запознаен со правилата и процедурите релевантни за работата на аеродромот со успешно завршување на:

(1) периодична обука, во интервали не подолги од 24 месеци по завршувањето на почетната обука. Доколку периодичната обука се посетува во текот на последните три календарски месеци од интервалот, а новиот интервал се пресметува од датумот на истекување на првичниот интервал;

(2) обуката за освежување на знаењето, пред започнување на извршување на нивните должности без надзор или пред да им биде дозволен пристап до оперативните области на аеродромот без придружба, доколку отсутствувале од должност најмалку 3, а најмногу 12 последователни месеци. Во случај на отсуство од повеќе од 12 последователни месеци, таквиот персонал мора да помине почетна обука во согласност со точката (в);

(3) континуирана обука во случај на промени во нивната работна средина или доделени задачи, како што е соодветно.

(е) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува програма за тестирање на способноста за персоналот наведен во точката (а) и гарантира дека персоналот наведен во точката (в) ја покажал својата способност да ги извршува своите должности, во согласност со програмата за проверка за стручност, со цел да се гарантира:

(1) континуирана оспособеност на тој персонал;

(2) дека таквиот персонал е запознаен со правилата и процедурите кои се релевантни за нивните функции и задачи.

Освен ако не е поинаку наведено во овој дел и во Дел - ADR.OPS, операторот на аеродромот мора да гарантира дека лицата наведени во точките (а) и (в) поминуваат проверки на стручноста во интервали не подолги од 24 месеци по завршувањето на почетната обука.

(ж) Операторот на аеродром гарантира дека:

(1) се користат соодветно квалификувани и искусни инструктори за спроведување на обуката и оценувачи за оценување и проверка на стручноста;

(2) за спроведување на проверка на стручноста, а зависно од примената, се користат соодветни објекти, средства и опрема.

(з) Операторот на аеродром гарантира воспоставување и имплементира процедури за програми за обука и проверка на стручноста и:

(1) води евиденција за соодветните квалификации, обуката и проверките на професионална подготовка, преку кои се докажува усогласеноста со овој услов,

(2) на барање, ја става на располагање таа евиденција на засегнатиот персонал и

(3) ако некое лице е вработено од друг работодавач, на барање, ја обезбедува евиденцијата за тоа лице на новиот работодавач.;

(в) точката ADR.OR.D.035(г) се изменува и дополнува како што следува:

(i) точката (6) се заменува со следново:

“(6) тековната верзија на регистарот на опасности;”;

(ii) се додаваат следниве точки (7) и (8):

“(7) овластувањата за управување со возило и, доколку е применливо, уверенијата за познавање на јазикот, се чуваат најмалку четири години по престанокот на работниот однос на вработениот или трајното одземање или одземање на овластувањата за управување со возило, или додека не се изврши ревизија на областа од страна на надлежниот орган;

(8) овластувањата за возила и евиденцијата за одржување на возилата на операторите на аеродромот се чуваат најмалку четири години откако возилото е повлечено од работа, или додека не се изврши ревизија на областа од страна на надлежниот орган.“;

(3) Анекс IV се изменува и дополнува како што следува:

(а) точката ADR.OPS.A.010 се заменува со следново:

“ADR.OPS.A.010 Барања за квалитетот на податоците

Операторот на аеродромот има формални договори со организациите со кои разменува воздухопловни податоци или воздухопловни информации и треба да гарантира дека:

(а) сите релевантни податоци за аеродромот и достапните услуги се обезбедуваат со потребниот квалитет; барањата за квалитетот на податоците (DQR) се почитуваат при креирање на податоците и се чуваат при преносот на податоците;

(б) прецизноста на воздухопловните податоци е како што е наведено во каталогот за воздухопловни податоци;

(в) интегритетот на воздухопловните податоци се запазува во текот на процесот на обработка на податоците од нивното создавање до преносот, врз основа на класификацијата за интегритет наведена во каталогот за воздухопловни податоци. Дополнително, треба да се воспостават процедури поради сленово:

- (1) за рутинските податоци, се избегнува оштетување на податоците во процесот на нивна обработка.
 - (2) за суштинските податоци, не е дозволена појава на оштетување во ниту една фаза од целиот процес и дека се вклучуваат дополнителни процеси, како што е соодветно, за да се спречат потенцијалните ризици во севкупната системска архитектура и за да се гарантира интегритетот на податоците на тоа ниво;
 - (3) за критични податоци, не е дозволена појава на оштетување во ниту една фаза од целиот процес и дека се вклучени дополнителни процеси за да се гарантира интегритет за целосно ублажување на последиците од грешките, идентификувани како потенцијални ризици, преку детална анализа на севкупната системска архитектура;
- (г) резолуцијата на воздухопловните податоци одговара на прецизноста на вистинските податоците;
- (д) воздухопловните податоци може да се следат;
- (ф) навременоста на воздухопловните податоци, вклучувајќи можни ограничувања за периодот на важност;
- (е) комплетноста на воздухопловните податоци;
- (ж) форматот на доставените податоци е во согласност со утврдените барања.“;
- (б) се додаваат следниве точки од ADR.OPS.A.020 до ADR.OPS.A.055:

ADR.OPS.A.020 Заеднички референтни системи

За целите на воздухопловна навигација, операторот на аеродромот ги користи:

- (а) Светскиот геодетски систем - 1984 година (WGS-84) како хоризонтален референтен систем;
- (б) средното морско ниво (MSL) како вертикален референтен систем;
- (в) Грегоријанскиот календар и координирано универзално време (UTC) како системи за временска референца.

ADR.OPS.A.025 Откривање и автентификација на грешки во податоците

При креирање, обработка или испраќање на податоците до давателот на услуги за воздухопловно информирање (AIS), операторот на аеродромот:

- (а) гарантира дека се применуваат дигитални техники за откривање на грешки во податоци при пренесување и/или складирање на воздухопловните податоци, а сè со цел да се одржи соодветното ниво на интегритет;
- (б) пренесувањето на воздухопловни податоци е предмет на соодветен процес за автентикација, така што им овозможува на примателите да потврдат дали податоците или информациите се пренесени од овластен извор.

ADR.OPS.A.030 Каталог на воздухопловни податоци

При креирање, обработка или пренос на податоци до давателот на AIS, операторот на аеродромот треба да гарантира дека воздухопловните податоци наведени во Додаток 1 од

Анекс III (Дел ATM/ANS.OR) од Регулатива за спроведување (ЕУ) 2017/373 (*) на Комисијата е во согласност со спецификациите од Каталогот за воздухопловни податоци.

ADR.OPS.A.035 Валидација и проверка на податоците

При креирање, обработка или испраќање на податоците до давателот на AIS, операторот на аеродромот треба да гарантира дека се применуваат техниките за валидација и проверка на податоците како би се исполниле условите поврзани со DQR. Во дополнение на тоа:

(а) со проверката се гарантира дека воздухопловните податоци се примени без оштетување и нивната обработка не создава услови за оштетување;

(б) воздухопловните податоци и воздухопловните информации кои се внесуваат рачно се предмет на независна проверка, а сè со цел откривање на било какви грешки кои што можат да се направат;

(в) при користење на воздухопловните податоци за добивање или пресметување на нови воздухопловни податоци, првичните податоци се верификуваат и потврдуваат, освен ако се добиени од релевантен/доверлив извор.

ADR.OPS.A.040 Барања за справување со грешки

Операторот на аеродромот гарантира дека:

(а) грешките идентификувани при создавањето на податоците и по преносот на податоците се земени предвид, коригирани или решени;

(б) приоритет е даден на одговор на грешки во критичните и суштинските воздухопловни податоци.

ADR.OPS.A.045 Метаподатоци

Аеродромскиот оператор гарантира дека метаподатоците вклучуваат, најмалку:

(а) идентификација на организациите или субјектите кои вршат било какви активности поврзани со создавање, пренесување или ракување со воздухопловните податоци ;

(б) преземените активности ;

(в) датумот и времето кога е преземено дејствието.

ADR.OPS.A.050 Пренос на податоци

Операторот на аеродромот гарантира дека воздухопловните податоци се пренесуваат по електронски пат.

ADR.OPS.A.055 Алатки и софтвер

При креирање, обработка или пренос на воздухопловни податоци до давателот на AIS, операторот на аеродромот гарантира дека алатките и софтверот кои се користат за поддршка или автоматизирање на процесите поврзани со воздухопловните податоци ги извршуваат своите функции без негативно да влијаат на квалитетот на воздухопловните податоци.

-----(*) Регулатива за спроведување (ЕУ) 2017/373 на Комисијата од 1 март 2017 година за утврдување на заеднички услови за даватели на услуги за управување со воздушниот сообраќај/даватели на услугите во воздухопловната навигација и останати мрежни функции за управување со воздушниот сообраќај и за нивниот надзор, и за укинување на Регулативата (ЕЗ) бр. 482/2008 и регулативите за

спроведување (ЕУ) бр. 1034/2011, (ЕУ) бр. 1035/2011 и (ЕУ) бр. 2016/1377 и за изменување и дополнување на Регулативата (ЕУ) 677/2011, Сл. весник бр. L 62, 8.3.2017 година, стр. 1.)

(в) се додава следнава точка ADR.OPS.A.057:

ADR.OPS.A.057 Креирање на NOTAM

(а) Операторот на аеродромот:

(1) воспоставува и спроведува процедури согласно кои се креира NOTAM издаден од релевантниот давателот на услуги за воздухопловно информирање:

(i) кој содржи информации во врска со воспоставувањето, состојбата или промената на кое било воздухопловно средство, услуга, процедура или опасност, навремено познавање кое е суштинско за персоналот вклучен во операциите на летот;

(ii) кои содржат информации од привремена природа и краткотрајни информации или информации кои се однесуваат на оперативно значајните трајни промени или привремени промени кои се долготрајни, но се воведени на краток рок, освен во случај на обемен текст и/или графика;

(2) назначува персонал на аеродромот, кој успешно ја завршил соодветната обука и ја покажал својата компетентност, да креира NOTAM и да обезбеди релевантни информации на давателите на услуги за воздухопловно информирање со кои има договори;

(3) гарантира дека сите останати вработени во аеродромот чии должности вклучуваат употреба на NOTAM успешно ја завршиле соодветната обука и се покажале компетентни да ја користат.

(б) Операторот на аеродромот креира NOTAM кога е потребно да се обезбедат следните информации:

(1) воспоставување на, затворање на, или значителни промени во работењето на аеродромите или хелиодромите или полетно – слетните патеки;

(2) воспоставување на, повлекување од, или значителни промени во работењето на аеродромските услуги;

(3) воспоставување на, повлекување од, или значителни промени во оперативниот капацитет на воздухопловната навигација и комуникациските услуги воздух-земја за кои е одговорен операторот на аеродромот;

(4) достапноста на резервните и секундарните системи со директно оперативно влијание ;

(5) воспоставување на, повлекување од, или значителни промени кои ги изменуваат визуелните помагала;

(6) прекин на, или враќање во употреба на главните компоненти на системите за осветлување на аеродромот;

(7) воспоставување на, повлекување од, или значителни промени врз процедурите за услугите во воздухопловната навигација за кои е одговорен операторот на аеродромот;

(8) појава или отстранување на големи дефекти или пречки на површината за маневрирање;

- (9) промени и ограничувања во врска со достапноста на гориво, масло и кислород;
- (10) воспоставување, повлекување или враќање во употреба на предупредувачки светла за опасност кои укажуваат на пречки во воздушната навигација;
- (11) планирани ласерски емисии, ласерски дисплеи и светла за пребарување во близина на аеродромот доколку како резултат на тоа може да се намали способноста на пилотот да гледа ноќе;
- (12) поставување или отстранување на, или менување на препреките во воздушната навигација во областите на полетување, искачување, неуспешен приод и приод на основната патека на полетно – слетната патека;
- (13) промена на категоријата за спасување и заштита од пожар на аеродром или хелиодром;
- (14) присуство на, отстранување или од, или значајни промени на, опасните услови поради снег, кашест снег, мраз, радиоактивни материји, токсични хемикалии, наслаги од вулканска пепел или вода на површина за маневрирање;
- (15) постоење на полетно - слетна патека или нејзин дел кој е лизгаво влажен;
- (16) достапноста на полетно - слетната патека поради работи поврзани со обележување; или информации во врска со времето потребно за да се направи достапна таа полетна - слетна патека, доколку опремата што се користи за таквата работи може да се отстрани, доколку е потребно;
- (17) постоење на опасности кои влијаат врз воздухопловната навигација, вклучително и присуство на диви животни, пречки, натписи и важни настани.

(в) За целите на точката (б), операторот на аеродромот обезбедува:

- (1) NOTAM кој е креиран доволно рано за да им овозможи на засегнатите страни да ги преземат неопходните дејствија, освен во случај на неисправност, испуштања на радиоактивни материји, токсични хемикалии и други настани кои не можат да се предвидат;
- (2) NOTAM да ја објавува неупотребливоста на придружната инфраструктура, услуги и навигациски помагала на аеродромот, дава проценка за времетраењето на периодот во кој нема да бидат во употреба или проценетото време на повторно воспоставување на услугата;
- (3) дека, во рок од три месеци од објавувањето на постојаниот NOTAM, информациите содржани во тој NOTAM се вклучени во производите за воздухопловно информирани на кои се однесува;
- (4) дека во рок од три месеци од објавувањето на привремениот NOTAM со подолго траење, информациите содржани во тој NOTAM се вклучени во дополнувањето на AIP;
- (5) дека кога NOTAM со предвиден датум на истекување неочекувано ќе го надминува тримесечниот период, се креира замена за NOTAM, освен ако се очекува причината да трае подолго од дополнителни три месеци; во тој случај, операторот на аеродромот гарантира дека оваа информација е објавена во додатокот AIP.

(г) Дополнително, операторот на аеродромот обезбедува дека:

(1) освен како што е предвидено во точката (г)(4), секој NOTAM што се креира содржи применливи информации по редоследот наведен во форматот NOTAM во Додаток 1 на овој анекс;

(2) текстот на NOTAM се состои од шифри или еднаква/еднолична скратена фразеологија доделена од кодот на ICAO за NOTAM дополнет со кратенки, индикатори, идентификатори, шифри, знаци за повици, фреквенции, броеви и едноставен јазик на ICAO;

(3) NOTAM е креиран на англиски или на националниот јазик во договор со релевантниот давател на услуги за воздухопловно информирање;

(4) дека информациите кои се однесуваат на снег, лапавица, мраз, иње, стоечка вода или вода која асоцира на снег, кашест снег, мраз или иње на површина за маневрирање се објавуваат преку SNOWTAM и содржат информации по редоследот наведен во форматот за SNOWTAM наведен во Додаток 2 од овој анекс;

(5) при грешки во NOTAM, се креира NOTAM со нов број за да се замени погрешниот NOTAM, или погрешниот NOTAM се поништува и се создава нов NOTAM;

(6) кога се креира NOTAM за поништување или го замена на претходниот NOTAM:

(а) се означува серијата и бројот/годината на претходниот NOTAM;

(б) индикаторите за локација и предметот на двата NOTAM-и се исти;

(7) само еден NOTAM е поништен или заменет со нов NOTAM;

(8) секој креиран NOTAM се однесува само на еден предмет и една состојба на тој предмет;

(9) секој креиран NOTAM е што е можно пократок и по концизен, така што неговото значење е јасно без проверка на други документи;

(10) креираниот NOTAM кој содржи постојани или привремени информации со подолго траење вклучува соодветни референци за AIP или додатокот кон AIP;

(11) индикаторот на ICAO за локација наведен во текстот на креираниот NOTAM за аеродромот е оној содржан во Индикатори за Локација. Скратената форма на овие индикатори.

(д) Операторот на аеродромот, по објавувањето на NOTAM што го создал, ја прегледува содржината на тој NOTAM за да гарантира за неговата точност и да обезбеди дека овие информации се дистрибуираат до сите релевантни организации и релевантен персонал на аеродромот.

(f) Операторот на аеродромот води евиденција за:

(1) создадени и издадени NOTAM;

(2) спроведувањето на точките (а)(2) и (3).`;

(г) се додава следнава точка ADR.OPS.A.060:

`ADR.OPS.A.060 Известување за контаминација на површината

Операторот на аеродромот ги информира единиците за давање на услуги за воздухопловно информирање и единиците во службите за контрола на воздушниот сообраќај за оперативни значајни појави кои влијаат на операциите на воздухопловот и на аеродромот во рамките на површината за маневрирање, особено за присуството на следново:

(а) вода;

(б) снег;

(в) лапавица;

(г) мраз;

(д) иње;

(ѓ) течни хемикалии против замрзнување и за одмрзнување и други контаминенти;

(е) наноси од снег или смет.;

(д) се додава следнава точка ADR.OPS.A.065:

ADR.OPS.A.065 Известување за услови на површина на полетно – слетната патека

Операторот на аеродромот известува за состојбата на површината на полетно – слетната патека на секоја третина од неа, користејќи го извештајот за условите на полетно – слетната патека (RCR). Овој извештај мора да го содржи кодот за условите на полетно – слетна патека (RWYCC) со бројки од 0 до 6, степенот и длабочината на загадувањето и опис со користење на следните термини:

(1) КОМПАКТЕН СНЕГ (COMPACTED SNOW);

(2) СУВО (DRY);

(3) СУВ СНЕГ (DRY SNOW);

(4) СУВ СНЕГ ВРЗ КОМПАКТЕН СЛОЈ ОД СНЕГ (DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW);

(5) СУВ СНЕГ ВРЗ СЛОЈ ОД МРАЗ (DRY SNOW ON TOP OF ICE);

(6) СЛАНА (FROST);

(7) МРАЗ (ICE);

(8) ЛИЗГАВО ВЛАЖНО (SLIPPERY WET);

(9) ЛАПАВИЦА (SLUSH);

(10) ПОЛЕТНО – СЛЕТНА ПАТЕКА ПОСЕБНО ПОДГОТВЕНА ЗА ЗИМСКИ УСЛОВИ (SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY);

(11) СТОЕЧКА ВОДА (STANDING WATER);

(12) ВОДА ВРЗ СЛОЈ ОД КОМПАКТЕН СНЕГ (WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW);

(13) ВЛАЖНО (WET);

(14) ВЛАЖЕН МРАЗ (WET ICE);

- (15) ВЛАЖЕН СНЕГ (WET SNOW);
- (16) ВЛАЖЕН СНЕГ ВРЗ СЛОЈ ОД КОМПАКТЕН СНЕГ (WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW);
- (17) ВЛАЖЕН СНЕГ ВРЗ СЛОЈ ОД МРАЗ (WET SNOW ON TOP OF ICE);
- (18) ХЕМИСКИ ТРЕТИРАНА (CHEMICALLY TREATED);
- (19) РАСФРЛАН (ЛАБАВ) ПЕСОК (LOOSE SAND).

(б) Известувањето започнува кога има значителна промена во состојбата на површината на полетно – слетната патека поради присуство на вода, снег, лапавица, мраз или иње.

(в) Известувањето за состојбата на површината на полетно – слетната патека продолжува да вклучува информации за овие значајни промени се додека полетно – слетната патека е контаминирана. Откако ќе се исчисти, операторот на аеродромот издава RCR во која се наведува дека полетно – слетната патека е влажна или сува, во зависност од состојбата.

(г) Мерењата од триењето не се пријавуваат.

(д) Доколку асфалтирана та полетно – слетната патека или дел од неа е лизгаво влажен, операторот на аеродромот тие информации им ги дава на располагање на односните корисници на аеродромот. За таа цел, се креира NOTAM и се опишува локацијата на делот кој е погоден.`;

(ѓ) се додава следниов Додаток 1:

Додаток 1

ОБРАЗЕЦ ЗА NOTAM

| | | | | | | | | | | | | |
|---|--|--------------|-----------|-----|-------|---------------|---------------|---------------------|--|------|-------|---|
| Индикатор за приоритет | | | | | | | | | | | → | |
| Адреса | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | |
| Датум и време на пополнување | | | | | | | | | | | → | |
| Ознака на оригинаторот | | | | | | | | | | | | |
| Серија на пораки, број и идентификатор | | | | | | | | | | | | |
| NOTAM кој содржи нови информации | NOTAMN (серија и број / година) | | | | | | | | | | | |
| NOTAM кој го заменува претходниот NOTAM | NOTAMR (серија и број / година) (серија и број / година на NOTAM кој треба да биде заменет) | | | | | | | | | | | |
| NOTAM кој го откажува претходниот NOTAM | NOTAMC (серија и број / година) (серија и број / година на NOTAM кој треба да биде уништен) | | | | | | | | | | | |
| Податоци за квалификација | | | | | | | | | | | | |
| | FIR | Код на NOTAM | Сообраќај | Цел | Опсег | Долна граница | Горна граница | Координат и, радиус | | | | |
| Q) | | Q | | | | | | | | | | |
| Идентификација на индикаторот на ICAO за локација според кој се наоѓа пријавениот објект, воздушниот простор или состојба | | | | | | | A) → | | | | | |
| Период на важност | | | | | | | | | | | | |
| Од (датум и време) | Б) | | | | | | | | | | → | |
| До (PERM или датум и време) | В) | | | | | | | | | EST* | PERM* | |
| Временски распоред (ако е применливо) | Г) | | | | | | | | | | → | |
| | | | | | | | | | | | | |
| Текст на NOTAM; Се внесува со едноставен јазик (со користење на кратенките од ICAO) | | | | | | | | | | | | |
| Д) | | | | | | | | | | | | |
| Долна граница | ѓ) | | | | | | | | | | | → |
| Горна граница | Е) | | | | | | | | | | | |
| Потпис | | | | | | | | | | | | |

* избриши по потреба`

(е) се додава следниов Додаток 2:

Додаток 2

ОБРАЗЕЦ ЗА SNOWTAM

| | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------------------------------|----------------|----------|---|-----------------------------|--|--|--|-------------------------|--|--|---|------------|--------|--|--|--|
| (СОМ наслов) | (индикатор за ПРИОРИТЕТ) | | (АДРЕСИ) | | | | | | | | | | | | | | |
| | (ДАТУМ И ВРЕМЕ НА ПОПОЛНУВАЊЕ) | | | | (индикатор НА ОРИГИНАТОРОТ) | | | | | | | | | | | | |
| (Скратени наслови) | (СЕРИСКИ БРОЈ НА SWAA*) | | | | (индикатор НА ЛОКАЦИЈА) | | | | ДАТУМ/ВРЕМЕ НА ПРОЦЕНКА | | | | алт. група | | | | |
| | S | W | * | * | | | | | | | | | | | | | |
| SNOWTAM | | (сериски број) | | | | | | | | | | | | | | | |
| Оддел за пресметка на перформансите на авионот | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| (ОЗНАКА НА АЕРОДРОМОТ) | | | | | | | | | | | | M | A) | | | | |
| ДАТА и ВРЕМЕ НА прегледот (време на завршување на проценката по UTC, месец/ден/час..мин) | | | | | | | | | | | | M | B) | —————▶ | | | |
| (ОЗНАКА НА ПСП (помал/поголем број)) | | | | | | | | | | | | M | B) | —————▶ | | | |
| (КОД ЗА СОСТОЈБА НА ПСП (RWYCC) ЗА СЕКОЈА ТРЕТИНА) (според матрицата за состојба на ПСП (RCAM) 0,1,2,3,4,5,или NR) | | | | | | | | | | | | M | G) | —————▶ | | | |
| (ПРОЦЕНТ НА ПОКРИЕНОСТ на ПСП со КОНТАМИНАнти, по ТРЕТИНИ (во проценти или NR) | | | | | | | | | | | | C | D) | —————▶ | | | |
| Дебелина на наслаги на ПСП, по третини (вода или снег: кашест/влажен или сув, во мм) | | | | | | | | | | | | C | G) | —————▶ | | | |
| (ОПИС НА СОСТОЈБАТА НА ЦЕЛАТА ДОЛЖИНА НА ПСП по третини: (гледано од прагот со помала ознака) | | | | | | | | | | | | M | E) | | | | |
| КОМПАКТЕН СНЕГ (COMPACTED SNOW) СУВО (DRY) СУВ СНЕГ (DRY SNOW) СУВ СНЕГ НАД КОМПАКТЕН СЛОЈ ОД СНЕГ (DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW) СУВ СНЕГ ВРЗ СЛОЈ ОД МРАЗ (DRY SNOW ON TOP OF ICE) СЛАНА (FROST) МРАЗ (ICE) КАШЕСТ СНЕГ (SLUSH) | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| СТОЕЧКА ВОДА (STANDING WATER) ВОДА ВРЗ СЛОЈ ОД КОМПАКТЕН СНЕГ (WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW) ВЛАЖНО (WET) ВЛАЖЕН МРАЗ (WET ICE) ВЛАЖЕН СНЕГ (WET SNOW) ВЛАЖЕН СНЕГ ВРЗ СЛОЈ ОД КОМПАКТЕН СНЕГ (WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW) ВЛАЖЕН СНЕГ ВРЗ СЛОЈ ОД МРАЗОТ (WET SNOW ON TOP OF ICE) | | | | | | | | | | | | | | —————▶ | | | |
| (ШИРОЧИНА НА ПСП ЗА КОЈА СЕ ОДНЕСУВА КОДОТ (ДОКОЛКУ Е ПОМАЛА ОД ОБЈАВЕНАТА) | | | | | | | | | | | | O | J) | | | | |
| Дел за проценка на состојбата | | | | | | | | | | | | | | | | | |

| | | | |
|---|---|----|--------|
| (РЕДУЦИРАНА ДОЛЖИНА НА ПСП, (во м, ДОКОЛКУ Е ПОМАЛА ОД ОБЈАВЕНАТА) | О | З) | —————> |
| (Движечки (пловечки) снег НА ПСП) | О | С) | —————> |
| (Неврзан (слободен) ПЕСОК НА ПСП) | О | И) | —————> |
| (Третирање на ПСП со ХЕМИСКИ средства) | О | Ј) | —————> |
| (СНЕЖНИ НАНОСИ (соспи) ОД СНЕГ НА ПСП) (ако има), (оддалеченост од ц/л во м, со ознака L, R или LR, ако е применливо) | О | К) | —————> |
| (СНЕЖНИ НАНОСИ (соспи) НА ПАТЕКАТА ЗА ВОЗЕЊЕ) | О | Л) | —————> |
| (СНЕЖНИ НАНОСИ ПОКРАЈ ПСП) | О | Љ) | —————> |
| (УСЛОВИ НА ПАТЕКАТА ЗА ВОЗЕЊЕ) | О | М) | —————> |
| (УСЛОВИ НА ПЛАТФОРМАТА) | О | Њ) | —————> |
| (ИЗМЕРЕН КОЕФИЦИЕНТ ОД КОЧЕЊЕ) | О | О) | —————> |
| (ДРУГИ ЗАБЕЛЕШКИ) | О | П) | |
| ЗАБЕЛЕШКИ: 1. *Се впишуваат буквите од државата кои се дадени од страна на ИСАО согласно дел 2 од документот на 7910 на ИСАО, или друга ознака која се применува за идентификација на аеродромот. 2. Информации за останатите ПСП, повторени од Б до Ж 3. Информации од делот за свесност/преглед на ситуацијата која се повторува за секоја ПСП, патека за возење или платформа. Се повторува, по потреба, кога е пријавено. 4. Зборовите во заградите () не се пренесуваат. 5. За буквите од А) и П) да се видат упатствата за пополнување на образецот од точка б), став 1, од SNOWTAM | | | |

ПОТПИС НА ОРИГИНАТОРОТ (не е за пренос)

(ж) се додава следнава точка ADR.OPS.B.003:

ADR.OPS.B.003 Предавање на активности - обезбедување оперативни информации

(а) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува процедури за предавање на оперативните активности помеѓу персоналот вклучен во работењето и одржувањето на аеродромот за да гарантира дека сите нови членови на персоналот се обезбедени со оперативни информации поврзани со нивните задачи.

(б) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува процедури за да им обезбеди на операторите на аеродромот или на давателите на услуги на аеродромот оперативни информации релевантни за аеродромот кои можат да влијаат на извршувањето на задачите на персоналот од тие организации.;

(з) точка ADR.OPS.B.010 се изменува и дополнува како што следува:

(i) точките (в), (г) и (д) се заменуваат со следново:

(в) програмата за обука се спроведува во согласност со точката ADR.OR.D.017, со следните исклучоци:

(1) периодичната обука вклучува теоретска и континуирана практична обука;

(2) проверките на компетентност се спроведуваат во интервали не подолги од 12 месеци по завршувањето на почетната обука.

(г) обуката на персоналот вклучен во противпожарно-спасувачките служби е планирана за да им обезбеди основни знаења и практични вештини за извршување на нивните должности.

(д) при привремено намалување на нивото на заштита на противпожарно-спасувачките служби на аеродромот, како резултат на непредвидени околности, не се бара претходно одобрение од надлежниот орган.

(ii) Точката (f) се брише.;

(s) се додава следнава точка ADR.OPS.B.016:

ADR.OPS.B.016 Програма за контрола на остатоци од страни предмети

(а) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува програма за контрола на остатоци од страни предмети (FOD) и бара од организациите кои работат или обезбедуваат услуги на аеродромот да учествуваат во таа програма.

(б) Како дел од програмата за контрола на FOD, операторот на аеродромот:

(1) гарантира дека персоналот е свесен и учествува во спречувањето на проблемот и дека тој персонал успешно ја завршил соодветната обука и ја покажал својата стручност;

(2) воспоставува и спроведува мерки за спречување на создавање на FOD;

(3) воспоставува и спроведува процедури за:

(i) откривање на FOD, вклучително и надзор и инспекции на оперативната област или соседните области во согласност со распоредот за инспекцијата и секогаш кога таквата проверка е потребна поради активности, временски услови или настани што може да доведат до создавањето FOD;

(ii) навремено го отстранува, го спречува ширењето и го отстранува FOD и ги обезбедува сите потребни и релевантни ресурси;

(iii) да ги информира операторите на воздухопловите што е можно поскоро доколку се забележат делови од воздухоплов;

(в) собира и анализира податоци и информации со цел да се идентификуваат изворите и трендовите на FOD, и имплементира корективни или превентивни мерки, или и двете, за да се подобри ефикасноста на програмата.;

(и) се додава следнава точка ADR.OPS.B.024:

ADR.OPS.B.024 Одобренија на возачи на возила

(а) Освен како што е предвидено во точката (г), за управување со возило во кој било дел од работната област или други оперативни области на аеродромот потребно е овластување издадено на возачот од страна на операторот на тој аеродром. Овластувањето за управување со возило се издава на лице:

(1) на кое му се доделени задачи кои вклучуваат возење во тие области;

(2) кое поседува важечка возачка дозвола и сите други дозволи потребни за управување со специјализирани возила;

(3) кое успешно ја завршило соодветната програма за обука за управување со возило и ја покажало својата компетентност во согласност со точката (б);

(4) кое покажало познавање на јазикот во согласност со точката ADR.OPS.B.029, доколку тоа лице има намера да управува со возило на површината за маневрирање;

(5) кое поминало обука обезбедена од неговиот работодавач за користење на возило наменето за операции на аеродром.

(б) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува програма за обука за овластување за управување со возило за возачи кои работат на платформа или на други работни површини, освен на површината за маневрирање, и за возачи кои управуваат на површината за маневрирање. Програмата за обука:

(1) е соодветна за карактеристиките на аеродромот и неговите операции, функциите и задачите што треба да ги извршува возачот и областите на аеродромот каде што возачот може да биде овластен;

(2) вклучува:

(i) теоретска и практична обука со соодветно времетраење, барем во следните области:

(А) регулаторна рамка и лични одговорности;

(Б) стандарди за возила, оперативни барања и процедури за аеродром;

(В) комуникации;

(Г) радиотелефонија, за возачи кои работат на површина за маневрирање;

(Д) човечки перформанси;

(Ѓ) запознавање со оперативната средина;

(ii) проценка на стручноста на возачот.

(в) овластувањето за управување со возило издадено во согласност со точката (а) ги наведува деловите од површината за маневрирање или другите оперативни површини на кои на возачот му е дозволено да вози, и ова одобрување важи сè додека:

(1) барањата од точките (а)(1) и (а) (2) се исполнети;

(2) носителот на овластувањето за управување со возило:

(i) присуствувал и успешно ја завршил обуката и проверката на стручност во согласност со точката ADR.OR.D.017 (f) и (e);

(ii) доколку е применливо, ги има потребните јазични вештини во согласност со точката ADR.OPS.B.029.

(г) по исклучок на точката (а), операторот на аеродромот може да дозволи лице привремено да управува со возило на површината за маневрирање доколку:

(1) тоа лице поседува важечка возачка дозвола и каква било друга дозвола потребна за управување со специјализираните возила;

(2) тоа возило е придружувано од возило управувано од возач овластен според точката (а).

(д) Операторот на аеродромот:

(1) воспоставува систем и спроведува процедури за:

(i) издавање на овластување за управување со возило и привремена дозвола за управување на возило;

(ii) обезбедување дека возачите на кои им е издадено овластување за управување со возило продолжуваат да ги исполнуваат барањата од точките (в) (1) и (в) (2);

(iii) следење на услогласеноста на возачите со сите правила за возење што се применуваат на аеродромот и преземање на соодветни мерки, вклучително и привремено и трајно одземање на овластувањата за управување со возило и привремените возачки дозволи;

(2) води соодветна евиденција.;

(j) точка ADR.OPS.B.25 се брише:

(к) се додаваат следниве точки ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 и ADR.OPS.B.029:

„ADR.OPS.B.026 Одобренија за возила

(а) За управување со возило на површината за маневрирање или на другите оперативни области потребно е одобрение издадено од операторот на аеродромот. Ова одобрение може да се издаде доколку возилото се користи за активности поврзани со работата на аеродромот и:

(1) е технички исправно и соодветно за намената употреба;

(2) ги исполнува барањата за означување и осветлување од точката ADR.OPS.B.080;

(3) е опремено со радиостаница што овозможува двонасочна комуникација на соодветната фреквенција на службите за контрола на воздушниот сообраќај и сите останати потребни фреквенции, доколку е предвидено да се управува на некоја од следните области:

(i) површината за маневрирање;

(ii) останати оперативни области каде што е неопходна комуникација со единиците во службите за контрола на воздушниот сообраќај или останатите оперативни единици на аеродромот;

(4) е опремен со транспондер или друга опрема која го потпомага надзорот, доколку е наменета да се користи на површината за маневрирање, а аеродромот е опремен со систем за водење и контрола на движењето на површината која бара транспондер или друга опрема за надзор која е соодветна за возилата.

(б) Операторот на аеродромот го ограничува бројот на возила овластени да се управуваат на површината за маневрирање и на останатите оперативни области на минималниот број што е потребен за безбедно и ефикасно функционирање на аеродромот.

(в) Одобрението издадено во согласност со точката (а):

(1) ги содржи деловите од површините за маневрирање или од останатите оперативни области на кои возилото може да се употребува;

(2) останува валиден се додека се исполнети барањата од точката (а).

(г) Операторот на аеродромот одредува знак за повикување за возилото одобрено во согласност со точката (а) да се управува на аеродромот, доколку тоа возило е потребно да биде опремено со радио станица. Знакот за повикување доделено на возилото:

(1) не смее да предизвикува забуна во идентификација на возилото;

(2) треба да одговара на неговата функција;

(3) за возилата кои се управуваат на површината за маневрирање, се координираат со единиците во службите за контрола на воздушниот сообраќај и ги доставуваат до соодветните организации на аеродромот.

(д) По исклучок од точката (а), операторот на аеродромот може да дозволи:

(1) возило одобрено во согласност со точките (а)(1) и (2) кое не е опремено со радио кое се бара во точката (а)(3) и транспондер или друга опрема што овозможува надзор како што се бара во согласност со точката (а)(4), да оперира периодично во областите наведени во точките (а)(3) и (4), под услов:

(i) возилото постојано да е придружувано од овластено возило кое ги исполнува барањата од точката (а)(3) и, доколку е потребно, од точката (а)(4);

(ii) да возилото за придружба ги исполнува барањата за означување и осветлување од точката ADR.OPS.B.080;

(iii) да процедурите за видливост не се во сила доколку надгледуваното возило да биде управувано на површината за маневрирање;

(2) да привременото влегување на возило во аеродром и неговото управување на површината за маневрирање или на други оперативни области, подлежат на следните услови:

(а) визуелната проверка на тоа возило утврдува дека неговата состојба не ја загрозува безбедноста;

(б) возилото е постојано придружувано од овластено возило кое:

(i) ги исполнува барањата од точката (а)(3) и, доколку е потребно, од точката (а) (4), кога оперира во областите наведени во точките (а)(3) и (а) (4);

(ii) е во согласност со барањата за означување и осветлување од точката ADR.OPS.B.080;

(в) не се воспоставени процедури за намалена видливост доколку возилото се управува на површината за маневрирање.

(ѓ) Операторот на аеродромот:

(1) воспоставува и спроведува процедури за:

(i) издавање овластувања за возила и привремено дозволување влез на аеродромот и работа на возила;

(ii) доделување знак за повикување за возила;

(iii) следење дали возилата се усогласени со одредбите од точката ADR.OPS.B.026 и преземање на соодветни мерки, вклучително и суспендирање и одземање на овластувањата или дозволите на возилата за привремено да управуваат со возило;

(2) води соодветна евиденција.

ADR.OPS.B.027 Управување со возило

(а) Возачот на возилото на површината за маневрирање управува со тоа возило:

(1) само како што е одобрено од единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај и во согласност со упатствата издадени од таа единица;

(2) во согласност со сите задолжителни насоки на кои се однесуваат ознаките и знаците, освен ако поинаку не е одобрено од единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај;

(3) во согласност со сите задолжителни насоки кои се однесуваат на светла.

(б) Возачот на возилото на површината за маневрирање треба да управува со тоа возило во согласност со следните правила:

(1) возилата за итни случаи кои пристигнуваат да му помогнат на воздухоплов во неволја ќе имаат приоритет пред целиот останат сообраќај кој се движи на земјата;

(2) предмет на одредбите од точка (1):

(i) возилата и возилата кои влечат воздухоплови даваат предност на воздухопловите кои слетуваат, полетуваат или се движат на земја;

(ii) возилата што не влечат воздухоплов им даваат предност на возилата што влечат воздухоплов;

(iii) возилата што не влечат воздухоплов им даваат предност на другите возила што не влечат воздухоплови во согласност со упатствата на единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај;

(iv) без оглед на одредбите од точките (i), (ii) и (iii), возилата и возилата кои влечат воздухоплови мора да се усогласат со упатствата издадени од единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај.

(в) Возачот на возилото што е опремено со радио станица, што има намера да управува или управува на површина за маневрирање треба:

(1) да воспостави задоволителна двонасочна радио комуникација со единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај на соодветна фреквенција на службите за контрола на воздушниот сообраќај пред да влезе на површината за маневрирање и да обезбеди постојано слушање на доделената фреквенција;

(2) да добие одобрение од единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај пред да влезе на површината за маневрирање и да управува само како што е одобрено од единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај. Без оглед на таквото одобрување, влегувањето на полетно – слетната патека и на основна патека на полетно – слетна патека или измената на одобрената операција подлежи на дополнително специфично одобрение од единиците во службите за контрола на воздушниот сообраќај;

(3) да му ги повтори на персоналот кој дава услуги за контрола на воздушниот сообраќај деловите од добиените упатства поврзани со безбедноста, кои се испратени во форма на говорна комуникација. Возачот секогаш мора да ги повторува упатствата за влез, престој пред, преминување или возење на која било полетно – слетна патека, патека за возење или основаната патека од полетно – слетната патека;

(4) да му повтори на персоналот кој дава услуги за контрола на воздушниот сообраќај или да потврди дека ги примил инструкциите кои се поинакви од оние наведени во точката (3), на начин што јасно покажува дека ги разбрал и дека се придржува до упатствата.

(г) Возачот на возило што работи на површината за маневрирање, кога не е сигурен каде е неговото возило во однос на површината за маневрирање, треба:

(1) да ја информира единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај за околностите, вклучително и својата последна позната позиција;

(2) во исто време, освен ако не е поинаку наредено од единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај, да ја напушти полетно -слетната патека, патеката за возење и кој било друг дел од површината за маневрирање и да се оддалечи на безбедно растојание што е можно поскоро;

(3) по постапките од ставовите (1) и (2) да го запре возилото.

(д) Возач на возилото на површината за маневрирање:

(1) кога се вози возило на основна патека од полетно – слетна патека кога таа полетно – слетна патека се користи за слетување или полетување, не се приближува до полетно – слетна патека поблиску од растојанието на позицијата за чекање на полетно–слетната патека или на кое било место за чекање на сервисниот пат на таа полетно – слетна патека;

(2) кога полетно – слетна патека се користи за слетување или полетување, не се управува со возило на:

(i) дел од основната патека на полетно – слетната патека што се протега надвор од краевите на таа полетно – слетна патека;

(ii) безбедносни области на краевите на таа полетно – слетна патека;;

(iii) расчистување, доколку има, на растојание што би го загрозил воздухопловот во воздухот.

(f) Доколку аеродромот го бара тоа од него, возачот на возило опремено со стационарна радио станица и лоцирано на платформа:

(1) воспоставува задоволителна двонасочна радио комуникација со одговорната единица што ја одредува операторот на аеродромот пред да влезе на платформа;

(2) постојано ја слуша доделената фреквенција.

(е) Возачот на возило на платформа управува со тоа возило во согласност со следните правила:

(1) само како што е одобрено од одговорната единица назначена од операторот на аеродромот и во согласност со инструкциите издадени од таа единица;

(2) во согласност со сите обврски на кои се однесуваат ознаките и симболите, освен ако единицата одговорна за тоа а која ја има определено од аеродромскиот оператор не одобрила поинаку;

(3) во согласност со сите задолжителни упатства означени со светла;

(4) дава предност на возило за итни случаи, на воздухоплов кој вози по земја, воздухоплов кој е на пат да започне да вози на земја или кој се влече или турка;

(5) дава предност на други возила во согласност со локалните прописи;

(6) секогаш дава предност на возилата за итни случаи кои реагираат на итен случај.

(ж) Возачот на возила на работна површина и други оперативни области:

(1) управува со возилото во согласност со утврдените ограничувања на брзината и патеките за возење;

(2) додека вози, не се занимава со активности што му сметаат или му го одвлекуваат вниманието;

(3) ги исполнува барањата во врска со комуникација и оперативните процедури од аеродромскиот прирачник.

(з) Возачот на возило што придружува друго возило гарантира дека возачот на возилото кое се следи е во согласност со инструкции кои му се дадени.

(с) Возачот го паркира возилото само на места определени од операторот на аеродромот.

(и) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува процедури за да се гарантира дека возачите кои работат на површините за движење и други оперативни површини ги почитуваат одредбите од точките од (а) до (с).

ADR.OPS.B.028 Влечење на воздухоплови

Операторот на аеродромот:

(а) воспоставува процедури за маневрирање на воздухопловите и ги определува полетно – слетните патеки што се користат за операции на влечење на воздухоплови на површината за движење, за да се гарантира безбедност;

(б) гарантира давање на соодветни упатства за време на операциите на влечење;

(в) гарантира дека воздухопловите кои се влечат ги вклучуваат светлата за време на операциите на влечење, во согласност со точка SERA.3215 од Анекс на Регулативата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 (*) на Комисијата

(г) воспоставува и спроведува процедури за да се гарантира соодветна комуникација и координација помеѓу организацијата што ја врши операцијата за влечење, единицата која обезбедува услуги за управување на платформа и единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај, зависно од тоа што е применливо за операцијата за влечење;

(д) воспоставува и спроведува процедури за да се гарантира безбедноста на операциите на влечење при неповолни временски/метеоролошки услови, вклучително и ограничување или забрана за такви операции.

ADR.OPS.B.029 Познавање јазици

(а) Лице кое, во согласност со точката ADR.OPS.B.024, треба да покаже познавање на јазик тоа знаење треба да го докаже барем на оперативно ниво, и тоа во смисла на употребата на фразеологијата и во однос на употребата на обичниот јазик, во согласност со точка (б), за:

(1) англиски јазик; и

(2) кој било друг јазик или јазици што се користат на аеродромот во радио комуникација со единицата оперативни услуги во воздушниот сообраќај на тој аеродром.

(б) Барателот мора да покаже способност за :

(1) успешно да комуницира во комуникациските ситуации само со глас и во комуникациски ситуации лице в лице;

(2) прецизно и јасно комуницира за општи и деловни теми;

(3) користење на соодветни комуникациски стратегии за размена на пораки и препознава и решава недоразбирања во општиот или деловниот контекст;

(4) успешно совладување на јазичните предизвици предизвикани од компликации или неочекувани случувања до што доаѓа во текот на рутинската работна ситуација или комуникациски задачи со кои веќе се запознаени;

(5) користење на дијалект или акцент што е разбирлив во воздухопловната заедница.

(в) Јазичното владеење се докажува со сертификат издаден од организацијата што го спроведува оценувањето, во кој се наведува јазикот или јазиците, нивото или нивоата на знаење и датумот на оценување.

(г) Освен за лицата кои покажале познавање на јазикот на стручно ниво, владеењето на јазикот повторно се оценува:

(1) на секои четири години од датумот на оценување, доколку покажаното ниво е оперативно ниво;

(2) на секои шест години од денот на оценувањето, доколку докажаното ниво е напредно ниво.

(д) Докажувањето на владеењето на јазикот се врши со метод на оценување кој се состои од:

(1) постапката што се користи за оценување;

(2) квалификации на испитувачи кои го оценуваат владеењето на јазикот;

(3) жалбена постапка.

(f) Операторот на аеродромот обезбедува јазични курсеви за да го одржи потребното ниво на познавање на јазикот на својот персоналот.

(е) По пат на отстапување од точката (а), земја-членка може да одлучи дека познавање на англиски јазик не е потребно за персонал наведен во ADR.OPS.B.024, заради радиокомуникација со единиците во службите за контрола на воздушниот сообраќај на одреден аеродром. Во тој случај врши проценка на безбедноста која вклучува еден или повеќе аеродроми.

(ж) Операторот на аеродромот може да издаде одобрение на лице кое не покажало усогласеност со точките (а) и (б) до:

(1) 7 јануари 2026 година за англиски јазик;

(2) 7 јануари 2023 година за кој било јазик освен англискиот.

Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012 на Комисијата од 26 септември 2012 година, за утврдување на заедничките правила за летање и оперативните одредби во врска со услугите и постапките на воздухопловната навигација и за изменување на Регулатива за спроведување (ЕУ) бр. 1035/2011 и Регулативите (ЕЗ) бр. 1265/2007, (ЕЗ) бр. 1794/2006, (ЕЗ) бр. 730/2006, (ЕЗ) бр. 1033/2006 и (ЕУ) бр. 255/2010 (Сл. весник L 281,13,10,2012год., стр. 1).

(л) точка ADR.OPS.B.030. се заменува со следново:

„ADR.OPS.B.030 Систем за водење и контрола на движењето на површината

(а) Операторот на аеродромот гарантира дека има систем за водење и контрола на движењето на површината на аеродромот.

(б) Како дел од системот за водење и контрола на движењето на површината, операторот на аеродромот во координација со давателот во услуги за контрола на воздушниот сообраќај ја проценува потребата од воспоставување стандардни рути за возење на воздухоплови на земја на аеродромот. Доколку постојат стандардни рути, операторот на аеродромот:

(1) гарантира дека тие се доволни и соодветни за сообраќајот, перформансите и планираните операции на аеродромот и правилно утврдени;

(2) гарантира релевантни информации на давателот на услуги за воздухопловно информирање за објавување во AIP.

(в) Ако системот за водење и контрола на движењето на површината бара употреба на транспондери во воздухопловот на оперативниот простор, операторот на аеродромот го координира следново со давателот на услуги на воздухопловна навигација:

(1) релевантни оперативни процедури со транспондери што треба да ги следат операторите на авиони;

(2) обезбедување на релевантни информации на давателот на услуги за воздухопловни информирање за објавување во AIP.“;

(љ) се вметнува следнава точка ADR.OPS.B.031:

„ADR.OPS.B.031 Комуникации

(а) Возилата и единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај комуницираат во согласност со важечките барања од Дел 14 од Анексот на Регулацијата за спроведување (ЕУ) бр. 923/2012.

(б) Операторот на аеродромот, во координација со давателот на услуги за контрола на воздушниот сообраќај, воспоставува процедури за комуникација, вклучувајќи го следново:

(1) фреквенциите и јазикот или јазиците што ќе се користат во комуникацијата помеѓу единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај и возилата кои ќе оперираат или оперираат на површина за маневрирање;

(2) комуникација меѓу единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај и пешаците кои ќе работат или работат на површината за маневрирање;

(3) ширењето на важни информации во врска со аеродромот што може да влијае на безбедноста на операциите на површина за маневрирање, користејќи радио комуникации;

(4) сигнали и други средства за комуникација што треба да се користат, во сите услови на видливост, во случајот на проблеми со радиокомуникацијата помеѓу единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај и возилото или пешаците на површината за маневрирање.`;

(м) се додава следнава точка ADR.OPS.B.033:

`ADR.OPS.B.033 Контрола на пешаци

(а) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува процедури за:

(1) ограничување на пристапот до површината за маневрирање и до оперативните области само на лица кои заради извршување на своите должности мора да имаат пристап до овие области;

(2) да се гарантира дека овие лица можат да влезат во овие области без придружба само ако имаат завршено соодветна обука и ја покажале својата стручност;

(3) го контролира движењето на лицата на платформата и гарантира дека патниците кои се качуваат или слегуваат од воздухопловот или кои имаат потреба да се движат до, од или преку платформата:

(i) се придружувани од обучен и квалификуван персонал;

(ii) не им смета на паркираните воздухоплови и на активностите на земја;

(iii) се обезбедени од оперативните воздухоплови, вклучително и од работата на нивните мотори и од возила и од другите активности.

(б) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува процедури за да гарантира:

(1) правилен и безбеден приод и работа на површината за маневрирање на персонал чии задачи вклучуваат пристап до таа област без возила

(2) за таквиот персонал се однесува следново:

(i) да бидат соодветно опремени, вклучително и облека со висока видливост, опрема за ориентација и средства за двонасочна комуникација со единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај и релевантната единица на операторот на аеродромот за време на таквата работа;

(ii) да добие одобрение од единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај пред да влезе на површината за маневрирање. Без оглед на таквото одобрение, влезот на полетно – слетна патека или на основната патека на полетно – слетната патека или промената на одобрената работа се врши со дополнително посебно одобрение од единицата во службите за контрола на воздушниот сообраќај;

(iii) не влегува на површината за маневрирање кога се во сила процедури за слаба видливост.“;

(н) точка ADR.OPS.B.035 се заменува со следново:

„ADR.OPS.B.035 Работење во зимски услови

(а) Во случај да се очекува аеродромот да работи во услови каде снег, лапавица или мраз може да се акумулира на работната површина, операторот на аеродромот составува и применува план за справување со снег. Како дел од планот за справување со снег, операторот на аеродромот:

(1) има решенија за користење средства за отстранување или спречување на формирањето мраз и иње или за подобрување на коефициентот на триење на полетно – слетната патека;

(2) гарантира, колку што е разумно изводливо, дека снегот, лапавицата или мразот се исчистени од полетно – слетната патека што се користат и од другите делови од површина за движење што се наменети да се користат за операции на воздухоплови.

(б) Операторот на аеродромот гарантира дека во AIP се објавуваат информации за:

(1) достапноста на опрема за отстранување на снег и операции за контрола на снег и мраз;

(2) статусот на одобрение, доколку е применливо, за употреба на полетно – слетна патека посебно подготвена за зимски услови;

(3) видот на материјалот што се користи за обработка на површината за движење.“;

(њ) се вметнуваат следните точки ADR.OPS.B.036 и ADR.OPS.B.037:

„ADR.OPS.B.036 Операции на полетно – слетна патека посебно подготвена за зимски услови

(а) Операторот на аеродромот може, со претходно одобрение од надлежната власт, да воспостави и применува процедури за операции на авиони на полетно – слетна патека посебно подготвена за зимски услови доколку типот на загадувачот е **компактен снег** или мраз. Полетно – слетните патеки посебно подготвени за зимски услови може првенствено да бидат означени како RWYCC 4; меѓутоа, доколку обработката не го задоволува степенот 4 на RWYCC, се применува вообичаената процедура во согласност со ADR.OPS.B.037.

б) Со цел да добие претходно одобрение од надлежниот орган, операторот на аеродромот:

(1) воспоставува процедури кои го вклучуваат следново:

(i) видот на опремата или типот, квалитетот и количината на материјалите или и двете што се користат за подобрување на условите на површината на полетно – слетна патека и на начинот на нивната примена;

(ii) следење на метеоролошките параметри;

(iii) контрола на течното загадување;

(iv) проценка на постигнатите резултати;

(2) добивање на информации за авиони кои се однесуваат на нивните перформанси на запирање на специјалната полетно – слетната патека од најмалку еден оператор на авиони;

(3) ги анализира и обработува податоците добиени во согласност со точката (2) за да се покаже способноста да се воспостави состојбата на полетно – слетната патека во согласност со одреден RWYCC;

(4) воспостави програма за одржување која вклучува превентивно и корективно одржување на опремата што се користи за достигнување на постојани перформанси.

(в) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува програма за следење на постојаната ефективност од процедурата. Програмата користи извештаи за перформансите на спирање на авионот, кои се споредуваат со објавената состојба на полетно – слетната патека.

(г) По завршувањето на зимскиот период, аеродромскиот оператор ја оценува ефикасноста на работењето во зимски услови, за да се утврди потребата за:

(1) дополнителни барања за обука;

(2) ажурирање на процедурите;

(3) дополнителна или различна опрема и материјали

ADR.OPS.B.037 Проценка на условите на површината на полетно – слетна патека и доделување код за услови на површината на полетно – слетна патека

Секојпат кога загадувачите наведени во ADR.OPS.A.060 од (а) до (д) се присутни на површината на полетно – слетната патека, операторот на аеродромот треба да:

а) додели RWYCC врз основа на типот и длабочината на загадувачот и температурата;

(б) ја прегледа полетно – слетната патека секогаш кога е тоа можно а сè со цел да се види дали услови на површината на полетно – слетна патека се промениле поради метеоролошките услови, за да ги процени условите на површината на полетно – слетната патека и да додели нов RWYCC;

(в) користи специјални воздушни извештаи како сигнал за повторно оценување на RWYCC.;

(о) Точката ADR.OPS.B.080 се заменува со следново:

ADR.OPS.B.080 Обележување и осветлување на возила и други подвижни предмети

(a) Операторот на аеродром гарантира дека возилата и другите подвижни предмети, со исклучок на воздухоплови кои се наоѓаат на површината за маневрирање на аеродромот се:

(1) означени со впечатливи бои или натписи на соодветни места, знамиња со соодветна големина, кариран шаховски дезен и контрастни бои;

(2) осветлени со светла со низок интензитет за да укажуваат на препреки чиј тип и карактеристика се соодветни на нивната функција, доколку возилата и аеродромот се користат ноќе или во услови на намалена видливост. Бојата на светилките треба да биде како што следува:

(i) трепка сино за возила за итни случаи или за безбедност;

(ii) трепка жолто за други возила, вклучително и возилата „следете ме“ (follow-me);

(iii) трајно црвено за предмети со ограничена подвижност.

(б) Операторот на аеродромот може да ја из земе од точка (а) опремата за сервисирање на воздухоплови и возила што се користи само на платформи.“;

(п) точка ADR.OPS.C.005 се заменува со следново:

„ADR.OPS.C.005 Одржување - општо

а) Операторот на аеродром воспоставува и спроведува програма за одржување, која вклучува превентивно одржување кога е тоа соодветно, за одржување на аеродромските објекти, системи и опрема неопходни за функционирање на аеродромот во состојба која не смее да ја загрози безбедноста, редовноста и ефикасноста на воздушната пловидба. Дизајнот и спроведувањето на програмата за одржување мора да бидат во согласност со принципите на човечки фактори.

б) Операторот на аеродромот гарантира соодветни и доволни ресурси за ефективно спроведување на програмата за одржување.“;

(р) се вметнува следната точка ADR.OPS.C.007:

„ADR.OPS.C.007 Одржување на возила

(а) Операторот на аеродромот:

(1) воспоставува и спроведува програма за одржување, која вклучува превентивно одржување и е во согласност со принципите на човечкиот фактор, за спасувачките и противпожарните возила, со цел да се обезбеди ефикасност на тие возила и нивната опрема и усогласеност со наведеното време на одговор во текот на целиот животен циклус на возилото;

(2) гарантира дека се спроведува програма за одржување за неговите други возила кои работат на површината за движење и останатите работни површини.

(б) Операторот на аеродромот:

(1) воспоставува процедури за поддршка на спроведувањето на програмата за одржување наведена во точката (а);

(2) гарантира дека соодветни и доволни ресурси и капацитети се обезбедени за негово ефективно спроведување;

(3) води евиденција за одржување за секое возило.

(в) Операторот на аеродромот гарантира дека организациите кои работат или обезбедуваат услуги на аеродромот:

(1) ги одржуваат своите возила кои работат на површините за движење во согласност со утврдената програма за одржување, вклучително и превентивно одржување;

(2) води соодветна евиденција за одржување.

(г) Операторот на аеродромот обезбедува дека неисправните возила не се користат за операции на аеродромот.“;

(с) точките ADR.OPS.C.010 и ADR.OPS.C.015 се заменуваат со следново:

„ADR.OPS.C.010 Одржување на бетонски и асфалтни коловози, други површини на земја и одвод

(а) Операторот на аеродром ги проверува површините на сите области за движење, вклучувајќи ги бетонските и асфалтни коловози (полетно-слетни патеки, патеки за возење по земја и платформи), соседните области и одводи со цел редовно оценување на нивната состојба, како дел од програмата за превентивно и корективно одржување.

(б) Операторот на аеродром:

(1) ги одржува површините на сите области за движење со цел избегнување и отстранување на било какви FOD, кои би можеле да предизвикаат оштетувања на воздухопловот или да го нарушат функционирањето на системите на воздухопловот;

(2) ја одржува површината на полетно-слетните патеки, патеките за возење по земја и платформите со цел спречување на формирање на штетни неправилности;

(3) ја одржува полетно – слетната патека во таква состојба што коефициентот на триење на нејзината површина ги исполнува или надминува минималните стандарди;

(4) периодично го проверува и документира коефициентот на триење на полетно – слетната патека за потребите на одржување. Зачестеноста на овие мерења треба да е доволна за одредување на коефициентот на триење на површината на полетно-слетната патека.

(5) презема корективни активности за одржување за да спречи коефициентот на триење на површината на полетно – слетната патека за целата полетно-слетна патека или за дел од неа, кога не е оштетена, да падне под минималните стандарди.

ADR.OPS.C.015 Одржување на визуелни помагала и електрични системи

(а) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува програма за превентивно и корективно одржување за да обезбеди исправност на електричните системи и снабдување со електрична енергија на целата неопходна аеродромска инфраструктура на начин што обезбедува безбедност, регуларност и ефикасност на воздушна навигација.

(б) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува програма за превентивно и корективно одржување за да се обезбеди исправноста на поединечните светла и постојаноста на системите за осветлување на аеродромот, на начин кој обезбедува континуитет на водење и контрола на воздухопловот и возилата, како што следува:

(1) за полетно-слетна патека за прецизен приод категорија II или III, системот за превентивно одржување во текот на сите периоди на операции од категорија II или III, сите светла на приод и на полетно – слетната патека се исправни и дека во секој случај најмалку:

(i) 95% од светлата се исправни во секој од следните елементи:

(A) систем за осветлување за прецизен приод од категорија II и III, во рамките на 450 m;

(Б) светла на централната линија на полетно – слетната патека;

(B) светла на прагот на полетно – слетната патека;

(Г) светла на рабовите на полетно – слетната патека.

(ii) 90% од светлата се исправни во зоната на допир;

(iii) 85% од светлата се исправни во системот за осветлување на приодот над 450 m;

(iv) 75% од светлата на крајот на полетно – слетната патека се исправни.

(2) Светлата кои можат да бидат неисправни во согласност со точка (1) не смеат да доведат до промена на основната форма на системот за осветлување.

(3) Две соседни неисправни светла не смеат да се појавуваат по ред, освен на пречка или шипка, каде што може да се дозволат две соседни неисправни светла.

(4) За стопбар на позицијата за чекање на полетно–слетната патека која се користи заедно со полетно – слетната патека која е наменета за операции на полетно – слетната патека во услови за видливост по нејзината должина помала од 550 m, системот за превентивно одржување треба да ги има следните цели:

(i) да не бидат повеќе од две светла неисправни;

(ii) две соседни светилки не смеат да бидат неисправни, освен ако растојанието помеѓу светилките е значително помало од пропишаното.

(5) За патека за возење наменета за користење на полетно – слетната патека во услови на видливост по нејзината должина помала од 550 m, системот за превентивно одржување има за цел две соседни централни светла на полетно – слетната патека да не бидат неисправни.

(6) За полетно-слетна патека за прецизен приод од категорија I, системот за превентивно одржување има за цел да во текот на сите периоди на операции од категорија I, сите светла за приод и за полетно – слетната патека се исправни, и во секој случај да:

(i) 85% од светлата се исправни во секој од следните:

(A) систем за прецизно осветлување на приодот од категорија I;

(Б) светла на прагот на полетно – слетната патека;

(B) светла на рабовите на полетно – слетната патека;

(Г) светла на крајот на полетно – слетната патека.

- (ii) две соседни светилки не смеат да бидат неисправни, освен ако растојанието помеѓу светилките е значително помало од пропишаното.

(7) За полетно – слетната патека наменета за полетување во услови на видливост по нејзина должина помала од 550 м, системот за превентивно одржување има за цел да во текот на сите периоди на работа сите светла на полетно – слетната патека бидат исправни, и во секој случај:

- (i) најмалку:
 - (А) 95% од светлата да се исправни на централната линија од полетно – слетната патека (доколку ги има) и од светлата на рабовите на полетно – слетната патека;
 - (Б) 75% од светлата на крајот на полетно – слетната патека да се исправни;
- (ii) две соседни светла не смеат да бидат неисправни.

(8) За полетно – слетна патека наменета за полетување во услови на видливост по нејзината должина од 550 м или поголема, целта на системот за превентивно одржување е во текот на сите периоди на работа сите светла на полетно – слетната патека да бидат исправни, и во секој случај:

- (i) Најмалку 85% од светлата да се исправни од светлата на рабовите на полетно – слетната патека и на крајот на полетно – слетната патека;
- (ii) две соседни светла не смеат да бидат неисправни.

(9) За полетно – слетна патека опремена со системи за визуелен индикатор за агол на приод, целта на системот за превентивно одржување е сите единици да бидат исправни во текот на целото време од неговото работење. Единицата се смета за неисправна ако бројот на неисправни светла е таков што единицата не обезбедува насоки за воздухопловот како што е предвидено.

(в) За целите од точката (б), светилката се смета за неисправна ако:

(1) просечниот интензитет на главниот зрак е помал од 50% од вредноста наведена во условите за издавање на уверението за работа издадено од Агенција. За светлосните единици чиј просечен интензитет на главниот зрак е над вредноста наведена во условите за издавање на уверението за работа издадено од Агенцијата, на таа вредност од дизајнот се применува оваа вредност од 50%.

(2) филтерот на светлото недостасува, е оштетен или светлината не произведува светлосен зрак со правилна боја.

(г) Операторот на аеродромот воспоставува и спроведува програма за превентивно и корективно одржување за да се обезбеди исправноста и веродостојноста на системите за означување и знаците на аеродромот, на начин што обезбедува континуитет на управување и контрола на воздухопловот и возилата.

(д) Градежните работи или активностите за одржување нема да се одвиваат во близина на електричните системи на аеродромот кога се во сила процедурите за намалена видливост на аеродромот.

(f) Операторот на аеродромот гарантира дека:

- (1) програмите за превентивно одржување наведени во точките (а), (б) и (г) вклучуваат соодветни инспекции и проверки на поединечните елементи од секој систем, а и на самиот систем, кои се спроведуваат во согласност со утврдените процедури и на утврдени временски интервали и кои се погодни за наменетата употреба и за односниот систем;
- (2) се преземат соодветни корективни мерки за да се поправат сите идентификувани недостатоци.

(е) Операторот на аеродромот води евиденција за релевантните активности за одржување.“
