

**ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ
ΔΙΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

I . Περιγραφή των βασικών απαιτήσεων.....	3
α - Εισαγωγή.....	3
β - Φυσικά χαρακτηριστικά, υποδομή και εξοπλισμός ενός αεροδρομίου	5
(i) Περιοχή κίνησης αεροσκαφών.....	5
(ii) Αποστάσεις από εμπόδια.....	8
(iii) Οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα και εξοπλισμός αεροδρομίων.....	8
(iv) Δεδομένα αεροδρομίου	10
γ - Δραστηριότητες και διαχείριση του αεροδρομίου.....	10
(i) Απαιτήσεις που ισχύουν για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων.....	10
(ii) Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, διάσωση και πυρόσβεση	12
(iii) Προσωπικό του αεροδρομίου	13
(iv) Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας	13
δ - Περιβάλλον του αεροδρομίου.....	14
II . Βασικές Απαιτήσεις.....	16
A – Φυσικά χαρακτηριστικά, υποδομή και εξοπλισμός.....	16
1) Περιοχή κίνησης	16
2) Αποστάσεις από εμπόδια	17
3) Οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα και εξοπλισμός αεροδρομίων.....	18
4) Δεδομένα αεροδρομίου.....	18
B – Δραστηριότητες και διαχείριση.....	18
Γ – Περιβάλλον του αεροδρομίου	20

ΕΠΕΞΗΓΗΜΑΤΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ ΕΠΙ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

I. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΒΑΣΙΚΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

α - Εισαγωγή

1. Το παρόν επεξηγηματικό σημείωμα παραθέτει τον τρόπο με τον οποίο καταρτίστηκαν οι βασικές απαιτήσεις για την ασφάλεια των αεροδρομίων σε διαβούλευση με ενδιαφερομένους. Βασικοί του στόχοι είναι η παρουσίαση:
 - των βασικών απαιτήσεων·
 - της διαδικασίας που χρησιμοποιήθηκε στο πλαίσιο της κατάρτισης των βασικών απαιτήσεων για τον προσδιορισμό των πηγών κινδύνου, την επακόλουθη εκτίμησή τους και, όπου χρειάστηκε, το μετριασμό των κινδύνων·
 - της αντιπαραβολής των εν λόγω απαιτήσεων με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).
2. Είναι προφανές ότι οι βασικές απαιτήσεις είναι οι όροι που πρέπει να πληροί ένα προϊόν, μια υποδομή, ένα πρόσωπο ή ένας φορέας προκειμένου να διασφαλισθεί στον μέγιστο δυνατό βαθμό ότι το κοινό δεν θα επηρεαστεί αρνητικά από τη χρήση, τη λειτουργία ή τις δραστηριότητες των παραπάνω. Προσδιορίζονται, συνεπώς, τα μέσα εξάλειψης ή μείωσης σε αποδεκτά επίπεδα των κινδύνων που σχετίζονται με συγκεκριμένη δραστηριότητα και θεωρούνται ευλόγως πιθανοί. Με άλλα λόγια, οι βασικές απαιτήσεις δεν αποτελούν νομική υποχρέωση επίτευξης συγκεκριμένων ποσοτικών αποτελεσμάτων (π.χ. ανεκτό επίπεδο ασφάλειας), αλλά, αντιθέτως, αποτελούν υποχρέωση εφαρμογής συγκεκριμένων μέσων¹ για τη μετρίαση απαράδεκτων κινδύνων. Στο πλαίσιο αυτό, διευκρινίζεται ότι ο έλεγχος της συμμόρφωσης (οι διαδικασίες πιστοποίησης ή έγκρισης) δεν συνιστούν μέτρα για τον μετριασμό αλλά απλώς πιστοποιούν την εφαρμογή τέτοιων μέτρων.
3. Για τον καθορισμό των μέσων αυτών είναι αναγκαίο να προσδιοριστούν οι πηγές κινδύνου που σχετίζονται με την υπό εξέταση δραστηριότητα και να αξιολογηθούν οι συνακόλουθοι κίνδυνοι. Ως εκ τούτου, οι βασικές απαιτήσεις είναι τα μέσα που πρέπει να χρησιμοποιούνται προκειμένου να μειωθούν οι κίνδυνοι αυτοί σε ανεκτά επίπεδα. Η διαδικασία έχει ως εξής:
 - προσδιορισμός κάθε ενδεχόμενου γεγονότος που θα μπορούσε να προκαλέσει μια ακολουθία επικίνδυνη για την ασφάλεια της αεροπορίας, δηλ. προσδιορισμός των πηγών κινδύνου·
 - εκτίμηση των πιθανών επιπτώσεων και κατηγοριοποίηση της «σοβαρότητάς» τους·
 - εκτίμηση της πιθανότητας επέλευσης, εν τη απουσία προστατευτικών μέτρων (δηλ. «πιθανότητα»)·
 - λήψη απόφασης επί του πόσο ανεκτός μπορεί να είναι ένας κίνδυνος (δηλ. μόνον πολύ μικρή πιθανότητα είναι αποδεκτή σε περίπτωση ενδεχόμενων επιπτώσεων καταστροφικών διαστάσεων· μεγαλύτερη πιθανότητα επιτρέπεται στην περίπτωση λιγότερο σοβαρών επιπτώσεων)·
 - καθορισμός μέτρων μετριασμού για τη μείωση της πιθανότητας επέλευσης ενός κινδύνου ή για τον περιορισμό της σοβαρότητας των επιπτώσεων, όταν οι πιθανοί κίνδυνοι που συνδέονται με μια πηγή κινδύνου είναι απαράδεκτοι.

¹ Υποχρέωση χρησιμοποίησης μέσων και όχι υποχρέωση επίτευξης αποτελεσμάτων

4. Όσον αφορά τα μέτρα για τη μετρίαση των κινδύνων, υπογραμμίζεται επίσης ότι τα μέτρα αυτά πρέπει να αντιστοιχούν στον στόχο ασφαλείας. Αυτό σημαίνει ότι εξασφαλίζουν τις προϋποθέσεις για την επίτευξη του αναμενόμενου οφέλους στον τομέα της ασφάλειας, χωρίς όμως να δημιουργούν δυσανάλογα αυστηρούς περιορισμούς, οι οποίοι δεν δικαιολογούνται από τον επιδιωκόμενο στόχο. Στην προκειμένη περίπτωση, επομένως, ο στόχος περιορίζεται στην κατάλληλη μετρίαση των απαράδεκτων κινδύνων που σχετίζονται με τη λειτουργία ενός μεμονωμένου αεροσκάφους που εκτελεί χειρισμούς εντός ή πλησίον ενός αεροδρομίου. Η μετρίαση των κινδύνων που σχετίζονται με την πιθανή σύγκρουση αεροσκαφών που βρίσκονται εν κινήσει θεωρείται ότι αποτελεί διαφορετικό θέμα που θα εξεταστεί χωριστά κατά την εξέταση των κινδύνων που σχετίζονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας από την απογείωση έως την προσγείωση (gate-to-gate)².
5. Στο πλαίσιο αυτό, ο Οργανισμός, σε συνεργασία με τους εμπειρογνώμονες των GASR³, ανέλαβε τη διεξαγωγή μελέτης για τον προσδιορισμό των πηγών κινδύνου που σχετίζονται με τη δραστηριότητα της προσγείωσης και της τροχοδρόμησης ενός αεροσκάφους σε ένα αεροδρόμιο και της απογείωσής του από αυτό. Κατόπιν εκτίμησης των δυνητικών κινδύνων εκπονήθηκαν τα αναγκαία μέτρα μετριασμού του κινδύνου (δηλ. οι στόχοι ή οι βασικές απαιτήσεις στον τομέα της ασφάλειας) για την εξάλειψη των κινδύνων αυτών ή τη μείωσή τους σε ανεκτά επίπεδα. Τα εν λόγω μέτρα ταξινομήθηκαν σε δέσμες που αντιστοιχούν στα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για την εφαρμογή τους:
 - φυσικά χαρακτηριστικά, υποδομή και εξοπλισμός (δηλ. σχεδιασμός του αεροδρομίου)·
 - δραστηριότητες και διαχείριση·
 - περιβάλλον του αεροδρομίου
6. Υπενθυμίζεται ότι, όπως αναφέρεται στο έγγραφο διαβούλευσης (NPA 06/2006), ο ιδιοκτήτης και ο φορέας εκμετάλλευσης ενός αεροδρομίου μπορεί να είναι δύο εντελώς διαφορετικά νομικά πρόσωπα. Δεδομένης της ολοένα αυξανόμενης τάσης απελευθέρωσης της παροχής των υπηρεσιών των αεροδρομίων είναι πιθανό να καταστεί κοινή πρακτική να προτιμούν οι δημόσιοι φορείς που είναι αρμόδιοι για την οργάνωση της παροχής των υπηρεσιών αυτών να τις αναθέτουν εξωτερικά στη βάση συμβάσεων περιορισμένου χρόνου, διατηρώντας ωστόσο την κυριότητα των υποδομών. Στην περίπτωση αυτή, θα ήταν άδικο να επιβληθούν στον φορέα εκμετάλλευσης υποχρεώσεις τις οποίες θα μπορούσε να εκπληρώσει μόνο ο ιδιοκτήτης. Κατά τον ίδιο τρόπο, οι φορείς που είναι επιφορτισμένοι με την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών μπορεί να μην είναι εξουσιοδοτημένοι να λαμβάνουν μέτρα για τη φύλαξη του περιβάλλοντος εκτός των ορίων του αεροδρομίου. Στην περίπτωση αυτή, τα ίδια τα κράτη μέλη θα πρέπει να υποχρεώνονται να μεριμνούν για τη λήψη των μέτρων αυτών, όταν απαιτείται. Για λόγους σαφήνειας και ασφάλειας δικαίου είναι επομένως αναγκαίο να προσδιοριστεί με σαφήνεια ποιος θα είναι υπεύθυνος για τη συμμόρφωση με κάθε μία από τις βασικές απαιτήσεις.
7. Για την επικύρωση των αποτελεσμάτων αυτής της προσέγγισης «από επάνω προς τα κάτω», προβλέφθηκε μια διαδικασία αξιολόγησης «από κάτω προς τα επάνω», ώστε να διερευνηθούν οι λόγοι για την επιβολή συγκεκριμένων απαιτήσεων, η μετρίαση των κινδύνων ανάλογα με κάθε απαίτηση και η αντιστοιχία μεταξύ χρησιμοποιούμενου μέσου και στόχου ασφαλείας. Αυτές οι βασικές απαιτήσεις αντιπαραβλήθηκαν επίσης με τις διατάξεις του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO, τόμος I «Σχεδιασμός και δραστηριότητες αεροδρομίων» και τόμος II

² Ο Οργανισμός κλήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να εργαστεί επί του θέματος αυτού, σύμφωνα με το άρθρο 2 του κανονισμού αριθ. 1592/2002, και να υποβάλει προτάσεις για τη ρύθμιση του τομέα της ασφάλειας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας και της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας. Ως εκ τούτου, ξεκίνησαν ήδη οι εργασίες και ο Οργανισμός προτίθεται να δημοσιεύσει ανακοίνωση προτεινόμενης τροποποίησης τον Νοέμβριο του 2007.

³ Ρυθμιστικές αρχές της ασφάλειας των αεροδρομίων.

«Ελικοδρόμια» προκειμένου να διαπιστωθεί εάν οι βασικές απαιτήσεις παρέχουν στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να συμμορφώνονται με τις υποχρεώσεις τους που απορρέουν από τη σύμβαση ICAO όσον αφορά τη διαλειτουργικότητα και την ασφάλεια των αεροδρομίων σε παγκόσμιο επίπεδο.

8. Ελήφθη μέριμνα ώστε να διασφαλιστεί ότι οι προβλεπόμενες βασικές απαιτήσεις είναι κατάλληλες και αντίστοιχες για όλα τα αεροσκάφη που υπόκεινται σε ρύθμιση στο πλαίσιο του συστήματος του EASA, περιλαμβανομένων των στροφειοπτέρων και των αεροσκαφών γενικής αεροπορίας, για όλους τους τύπους αεροπορικών δραστηριοτήτων (εμπορικές, επιχειρηματικές και ψυχαγωγικές) εντός ή πλησίον οποιουδήποτε αεροδρομίου (π.χ. μονού αεροδιαδρόμου, πολλαπλών αεροδιαδρόμων, ελικοδρομίου⁴, αεροδρομίου επί υδάτινης επιφάνειας) και υπό τους κανόνες οποιασδήποτε μορφής πτήσης (με τη βοήθεια οργάνων ή εξ' όψεως)⁵, ούτως ώστε να συνάδουν με την προσέγγιση ολικού συστήματος στην οποία βασίζεται η κοινοτική πολιτική στον τομέα της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας. Όπως είναι φυσικό, σε εύθετο χρόνο θα γίνουν οι αναγκαίες διακρίσεις σε επίπεδο εκτελεστικών κανόνων και αποδεκτών μέσων συμμόρφωσης.
9. Τέλος, οι βασικές απαιτήσεις εκπονήθηκαν με στόχο να είναι δυνατή η άμεση εφαρμογή τους για ορισμένους τύπους δραστηριότητας. Θα ήταν επομένως δυνατό η ρύθμιση να γίνει όχι μόνο μέσω της θέσπισης δεσμευτικών εκτελεστικών κανόνων αλλά και της χρήσης πιο ευέλικτων και μη δεσμευτικών μέσων συμμόρφωσης που θα μπορούσαν να εφαρμοστούν από τον κλάδο, φορείς εκμετάλλευσης και αρχές μέσω των δικών τους συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας, σε συμφωνία με τις νέες αρχές για την καλύτερη ρύθμιση της ασφάλειας της αεροπορίας.

β - Φυσικά χαρακτηριστικά, υποδομή και εξοπλισμός ενός αεροδρομίου

(i) Περιοχή κίνησης αεροσκαφών

10. Το αεροδρόμιο αποτελείται κατ' ελάχιστον από μια περιοχή απογείωσης και προσγείωσης. Πρώτιστο μέλημα κατά το σχεδιασμό αυτής της περιοχής είναι να διασφαλιστεί ότι οι διαστάσεις είναι επαρκείς για τα αεροσκάφη που αναμένεται να χρησιμοποιήσουν τις εγκαταστάσεις. Σε αντίθετη περίπτωση, ένα αεροσκάφος ενδέχεται να υπερβεί τα όρια της περιοχής κίνησης με αποτέλεσμα τον κίνδυνο πρόκλησης ζημίας στο αεροσκάφος ή, εάν η ταχύτητά του είναι αρκετά υψηλή, τον τραυματισμό ή θάνατο των επιβαινόντων ή των ατόμων που βρίσκονται στο έδαφος, ενδεχόμενο που συνιστά απαράδεκτο κίνδυνο. Αυτό το ζήτημα εξετάζεται στην παράγραφο Α.1.α.ι, η οποία ορίζει τις κατάλληλες διαστάσεις της περιοχής κίνησης. Η διατύπωση της εν λόγω παραγράφου επιτρέπει τη συνέχιση της τρέχουσας πρακτικής, προβλέποντας ταυτόχρονα τη θέσπιση εκτελεστικών κανόνων που συμμορφώνονται για παράδειγμα με το παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO, τόμος I, παράγραφοι 3.1.6 και 3.1.9.
11. Επιπλέον, η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης πρέπει να αντέχει τη διαρκή φόρτιση από το βάρος των αεροσκαφών που πρόκειται να τη χρησιμοποιήσουν. Πράγματι, η συχνή χρήση της εν λόγω περιοχής από αεροσκάφη που είναι υπερβολικά βαριά για τις προδιαγραφές της είναι δυνατό να οδηγήσει σε ταχεία φθορά της περιοχής απογείωσης και προσγείωσης. Αυτή η φθορά μπορεί με τη σειρά της να καταλήξει σε καταστάσεις που ενδέχεται να προκαλέσουν ατύχημα, όπως για παράδειγμα στην απώλεια ελέγχου ενός αεροσκάφους. Για τον λόγο αυτό, η παράγραφος Α.1.α.ii επιβάλλει επαρκή επίπεδα αντοχής σε φόρτιση για την περιοχή προσγείωσης και απογείωσης. Φυσικά, η διατύπωσή της είναι τέτοια ώστε να εξαιρεί τα αεροδρόμια επί υδάτινης επιφάνειας, η αντοχή σε φόρτιση των οποίων εξαρτάται από φυσικά

⁴ δηλ. ενός αεροδρομίου ή μέρους αυτού που έχει σχεδιαστεί για να χρησιμοποιείται για την άφιξη, αναχώρηση και κίνηση επί εδάφους στροφειοπτέρων.

⁵ Σύμφωνα με το παράρτημα 2 της σύμβασης ICAO – Κανόνες εναέριας κυκλοφορίας.

χαρακτηριστικά. Αυτό το σημείο βασίζεται επίσης στο παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO, τόμος I. Ενδεικτικά αναφέρεται η παράγραφος 3.1.20 του παραρτήματος.

12. Επίσης, αυτή η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης, εφόσον βρίσκεται επί εδάφους ή τεχνητής κατασκευής δεν πρέπει να συγκρατεί λιμνάζοντα ύδατα ή να παρουσιάζει προβλήματα λόγω ανεπαρκούς ή αναποτελεσματικής αποστράγγισης. Η ασυνήθης συσσώρευση νερού, ιδίως για τα αεροπλάνα, μπορεί για παράδειγμα να προκαλέσει υδρολίσθηση, η οποία με τη σειρά της μπορεί να οδηγήσει σε απώλεια ελέγχου και ατύχημα, ενδεχόμενο που συνιστά απαράδεκτο κίνδυνο. Σκοπός της παραγράφου A.1.a.iii είναι να απαιτηθεί οι εν λόγω περιοχές να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η αποτελεσματική αποστράγγιση των υδάτων. Αυτό το σημείο συνάδει με τον σκοπό της παραγράφου 3.1.18 του τόμου I του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO.
13. Είναι προφανές ότι η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης δεν πρέπει να εμφανίζουν διαμήκεις ή πλευρικές κλίσεις που θα μπορούσαν να περιορίσουν την ορατότητα του πληρώματος ή να δυσχεράνουν τη χρήση της περιοχής λόγω μεγάλων κλίσεων ή αλλαγής των κλίσεων. Μια περιοχή προσγείωσης και απογείωσης που σχεδιάζεται χωρίς να λαμβάνονται υπόψη αυτοί οι παράγοντες θα μπορούσε να προκαλέσει σημαντική μείωση της ασφάλειας των αεροσκαφών που τη χρησιμοποιούν. Ο κίνδυνος αυτός εξετάζεται στην παράγραφο A.1.a.iv, η οποία συνάδει επίσης με το παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO, τόμος I (για παράδειγμα παράγραφοι 3.1.12 έως 3.1.19).
14. Μια επιπλέον πηγή κινδύνου που πρέπει να ληφθεί υπόψη αφορά τα χαρακτηριστικά της επιφάνειας της περιοχής. Ένα αεροπλάνο ενδέχεται να εμφανίσει ανεπαρκή τριβή, που μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα τη μειωμένη αποτελεσματικότητα πέδησης με αποτέλεσμα το αεροπλάνο να βγει ή να παρεκκλίνει από τα όρια της περιοχής προσγείωσης. Ένα άλλο παράδειγμα είναι η δυσχέραση της απογείωσης ή της προσγείωσης λόγω ανωμαλιών στην επιφάνεια που προκαλούν υπερβολική αναπήδηση, πρόνευση, ταλάντωση ή άλλες δυσκολίες χειρισμού. Τα ανωτέρω θα μπορούσαν να προκαλέσουν ακόμα και αεροπορικό ατύχημα με ανθρώπινα θύματα. Ως εκ τούτου, ο μοναδικός εφικτός τρόπος για να περιοριστούν αυτοί οι απαράδεκτοι κίνδυνοι είναι να οριστούν τα κατάλληλα χαρακτηριστικά της επιφάνειας, ώστε να αποτραπεί η έλευση γενεσιουργών γεγονότων που οδηγούν σε ατύχημα. Τον σκοπό αυτό εξυπηρετεί η παράγραφος A.1.a.v, η οποία συνάδει με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO, όπως αυτά που περιέχονται στον τόμο I, παράγραφοι 3.1.21 έως 3.1.25.
15. Αν αφηθεί ή τοποθετηθεί ένα επικίνδυνο αντικείμενο (π.χ. σημαντήρες που δεν υφίστανται θραύση κατά την πρόσκρουση ή οπτικά βοηθήματα υπερβολικά μεγάλων διαστάσεων) στην περιοχή προσγείωσης και απογείωσης, το αεροσκάφος μπορεί να προσκρούσει σε αυτό με αποτέλεσμα την πρόκληση ζημίας στο ίδιο το αεροσκάφος ή, εάν η ταχύτητά του κατά την πρόσκρουση είναι αρκετά υψηλή, τον τραυματισμό ή και τον θάνατο επιβαινόντων. Ως εκ τούτου, η παράγραφος A.1.a.vi προβλέπει ότι οι περιοχές προσγείωσης και απογείωσης πρέπει να είναι απαλλαγμένες από αντικείμενα που συνιστούν απαράδεκτους κινδύνους, σε συμφωνία με παραγράφους του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO, όπως αυτές του τόμου I, κεφάλαιο 9.9, και κεφάλαιο 10.2.
16. Για αεροδρόμια με περισσότερες από μία επιφάνειες προσγείωσης και απογείωσης, υπάρχει ο δυνητικός κίνδυνος της υπερβολικής προσέγγισης ενός αεροσκάφους σε μια άλλη επιφάνεια προσγείωσης και απογείωσης, με αποτέλεσμα τη διατάραξη των δραστηριοτήτων που διεξάγονται σε αυτή. Με την επιφύλαξη μέτρων επιχειρησιακού χαρακτήρα, όπως ο περιορισμός της τακτικής διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, αυτού του είδους οι πηγές κινδύνου είναι δυνατό να περιοριστούν με κατάλληλο σχεδιασμό της χωροταξικής διάταξης του αεροδρομίου, ο οποίος να προβλέπει επαρκείς ελάχιστες αποστάσεις μεταξύ των περιοχών

προσγείωσης και απογείωσης, ανάλογα με τις επιχειρησιακές διαδικασίες σχετικά με τον τρόπο που αυτοί οι διάδρομοι πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Η παράγραφος Α.1.β συντάχθηκε με σκοπό να καλύψει τα σχετικά μέτρα μετρίασης των κινδύνων όσον αφορά τον σχεδιασμό. Επιτρέπει την ανάπτυξη εκτελεστικών μέτρων που συμμορφώνονται επίσης με διατάξεις όπως αυτές που περιέχονται στο παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO (τόμος I, παράγραφοι 3.1.10 και 3.1.11) και με τις αποστάσεις μεταξύ ελικοπτέρων που προβλέπονται στον τόμο II του παραρτήματος 14.

17. Κατά την τελευταία φάση της προσγείωσης ή την πρώτη φάση της απογείωσης, τα αεροσκάφη είναι τόσο κοντά στο έδαφος ώστε πρέπει να λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για την εξάλειψη τυχόν απαράδεκτων αντικειμένων (π.χ. κεραιών ραδιοπλοήγησης που δεν υφίστανται θραύση κατά την πρόσκρουση) με τα οποία θα μπορούσαν να συγκρουστούν. Η παράγραφος Α.1.γ και οι υποπαράγραφοι της i, ii, iii και iv προβλέπουν ως εκ τούτου τον καθορισμό περιοχών ασφαλείας γύρω από την περιοχή προσγείωσης και απογείωσης, οι οποίες πρέπει να έχουν τα κατάλληλα φυσικά χαρακτηριστικά και να είναι απαλλαγμένες από μη αποδεκτά αντικείμενα. Αυτές οι περιοχές αποσκοπούν στη διασφάλιση της προστασίας των αεροσκαφών που πετούν πάνω από αυτές κατά την απογείωση και την προσγείωση, ή που από λάθος ξεπεράσουν τα πλευρικά όρια ή προσγειωθούν πριν από την αρχή ή μετά το τέλος του διαδρόμου της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης. Αυτές οι διατάξεις, που συμβαδίζουν με τις σχετικές παραγράφους του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO, τόμος I και II, κεφάλαιο 3, προβλέπουν την ανάπτυξη πιο συγκεκριμένων εκτελεστικών μέτρων.
18. Ανάλογα με την προβλεπόμενη χρήση ενός αεροδρομίου επί εδάφους ή τεχνητής κατασκευής, οι περιοχές προσγείωσης και απογείωσης ενδέχεται να χρειασθεί να συμπληρωθούν από περιοχές τροχοδρόμησης ή/και στάθμευσης αεροσκαφών. Ακόμη και κατά την τροχοδρόμηση με χαμηλές ταχύτητες, η πρόσκρουση σε κάποιο αντικείμενο, η απώλεια ελέγχου του αεροσκάφους λόγω ολισθηρής επιφάνειας ή η ανεπαρκής αντοχή στη φόρτιση μπορεί να αποτελέσουν αιτία ατυχήματος. Για τον περιορισμό αυτού του κινδύνου, αυτές οι περιοχές πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένες ώστε να επιτρέπουν την ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών υπό όλες τις συνθήκες που είναι δυνατό να προβλεφθούν. Στα κριτήρια για αυτές τις περιοχές γίνεται αναφορά στην παράγραφο Α.1.δ και στις υποπαραγράφους της i, ii, iii, iv και v, όσον αφορά και πάλι τα επίπεδα αντοχής σε φόρτιση, τις κλίσεις, τα χαρακτηριστικά της επιφάνειας και την παρουσία επικίνδυνων αντικειμένων. Για την αποφυγή επιβολής σε αυτές τις περιοχές, μέσω μεταγενέστερων εκτελεστικών κανόνων, εξίσου αυστηρών φυσικών χαρακτηριστικών με τις περιοχές προσγείωσης και απογείωσης, το θέμα αυτό ρυθμίζεται χωριστά. Αυτές οι διατάξεις προβλέπουν τη συμμόρφωση με τις σχετικές παραγράφους του τόμου I του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO και με παρεμφερείς απαιτήσεις στον τόμο II, κεφάλαιο 3, οι οποίες είναι επίσης συναφείς όσον αφορά τις δραστηριότητες ελικοπτέρων σε αεροδρόμια που προορίζονται κατά κύριο λόγο για αεροπλάνα.
19. Οι ίδιες ακριβώς αρχές, όπως διευκρινίζονται στην προηγούμενη παράγραφο, ισχύουν επίσης για τις λοιπές υποδομές όπως θέσεις αεροσκαφών, γέφυρες επιβίβασης ή άλλο εξοπλισμό που είναι δυνατό, σε περίπτωση σύγκρουσης, να προκαλέσει ατύχημα. Η παράγραφος Α.1.ε πραγματεύεται αυτό το ζήτημα ενώ παράλληλα διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τις αρχές του παραρτήματος 14, τόμο I, κεφάλαιο 3 της σύμβασης ICAO.
20. Ολοένα περισσότερα αεροδρόμια φιλοξενούν πολλαπλές δραστηριότητες που μπορεί να είναι αποκλειστικά εμπορικής φύσης και να απευθύνονται στους επιβάτες ή σε άλλους χρήστες του αεροδρομίου, οι οποίοι δεν εμπλέκονται στις δραστηριότητες των αεροσκαφών. Για τους σκοπούς αυτούς ενδέχεται να απαιτούνται ειδικές κατασκευές, οικοδομήματα ή εξοπλισμός. Αφ' εαυτές οι εν λόγω δραστηριότητες, αν και δεν είναι άμεσα κρίσιμες από την άποψη της ασφάλειας της αεροπορίας, θα μπορούσαν ωστόσο να θέσουν εκουσίως κινδύνους για την

ασφάλεια. Για παράδειγμα, ένα νέο κτίριο, ακόμη και αν το ίδιο δεν συνιστά εμπόδιο, είναι δυνατό να προκαλέσει τεχνητές αναταράξεις σε ένα αεροσκάφος με αποτέλεσμα ο χειριστής να χάσει τον έλεγχο. Άλλα παραδείγματα δυνητικών κινδύνων που προκαλούνται από αυτές τις κατασκευές είναι: μη τήρηση των αποστάσεων διαχωρισμού, μειωμένη ορατότητα για τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας ή για τους χρήστες του αεροδρομίου, απορρίμματα από χώρους αποθήκευσης που προκαλούν ζημία λόγω ξένου σώματος, γυάλινες επιφάνειες ή άλλες γυαλιστερές επιφάνειες που αντανακλούν το ηλιακό φως και κτιριακός σχεδιασμός που προκαλεί ανάκλαση των κυμάτων των ραντάρ, παρεμβολές στην όραση των χειριστών από τα αεροναυτιλιακά βοηθήματα, τις πολλαπλές διαδρομές ή τον οπίσθιο φωτισμό· όλα αυτά μπορούν δυνητικά να οδηγήσουν σε απώλεια αεροσκάφους. Ο μετριασμός αυτού του κινδύνου αποτελεί αντικείμενο της παραγράφου Α.1.στ, η οποία επίσης απηχεί τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές που περιέχονται στο παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO.

21. Τέλος, λόγω της υψηλής ταχύτητας ενός αεροσκάφους που προσγειώνεται ή απογειώνεται, η σύγκρουση με κάποιον άνθρωπο, ζώο ή όχημα μπορεί να προκαλέσει ατύχημα. Η παράγραφος Α.1.ζ μετριάξει τον σχετικό κίνδυνο διασφαλίζοντας παράλληλα τη συμμόρφωση με τις διατάξεις της σύμβασης ICAO, όπως αυτές που περιέχονται στο παράρτημα 14, τόμος Ι, κεφάλαιο 3.

(ii) *Αποστάσεις από εμπόδια*

22. Τα στατιστικά στοιχεία σχετικά με την ασφάλεια της αεροπορίας δείχνουν ότι η προσγείωση και η απογείωση είναι οι πλέον κρίσιμες φάσεις της πτήσης. Πράγματι, σε αυτές τις φάσεις της πτήσης τα αεροσκάφη πετούν σε χαμηλό ύψος επάνω από το αεροδρόμιο ή την περιοχή που γειτνιάζει με το αεροδρόμιο. Ως εκ τούτου είναι αναγκαίο να ληφθεί μέριμνα για τη χάραξη τροχιών άφιξης και αναχώρησης οι οποίες εξασφαλίζουν επαρκή απόσταση από το έδαφος και από εμπόδια, εντός ή εκτός των ορίων του αεροδρομίου, κατά την προσγείωση ή την απογείωση. Οι σχετικές διαδρομές ή περιοχές αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα του σχεδιασμού του αεροδρομίου, καθώς δεν είναι δυνατή η ασφαλής χρήση ενός αεροδρομίου εάν καμία τροχιά που θα μπορούσε να ακολουθήσει το μέσο αεροσκάφος που χρησιμοποιεί το εν λόγω αεροδρόμιο δεν εξασφαλίζει τις αποστάσεις αυτές. Αυτός είναι ο σκοπός της παραγράφου Α.2 και των υποπαραγράφων α) και β). Η παράγραφος βασίζεται στο κεφάλαιο 4 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO, το οποίο αφορά τον περιορισμό και την απομάκρυνση εμποδίων, και το έγγραφο 8168 της ICAO αναφορικά με τις διαδικασίες αναχώρησης, άφιξης και προσγείωσης.

(iii) *Οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα και εξοπλισμός αεροδρομίων*

23. Στην περίπτωση που το ιπτάμενο πλήρωμα χρειάζεται να πραγματοποιήσει πτήση σε αεροδρόμιο που δεν γνωρίζει ή υπό συνθήκες μειωμένης ορατότητας, οι πινακίδες, οι σημαντήρες, οι διαγραμμίσεις και λοιπά οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα πρέπει να παρέχουν μη διφορούμενες πληροφορίες που δεν υπάρχει περίπτωση να προκαλέσουν σύγχυση. Σε αντίθετη περίπτωση, είναι πιθανό τα αεροσκάφη να προσγειωθούν σε λάθος σημείο στην περιοχή προσγείωσης και απογείωσης, να αποκλίνουν από τις κεντρικές γραμμές των τροchioδρόμων ή να σταθμεύσουν σε λάθος μέρος, καταστάσεις που αυξάνουν τον κίνδυνο επέλευσης ατυχήματος. Επιπλέον, οι πληροφορίες αυτές πρέπει να παρουσιάζονται με μη διφορούμενο τρόπο σε όλα τα ιπτάμενα πληρώματα σε όλα τα αεροδρόμια του κόσμου ώστε να αποτραπεί το ενδεχόμενο λανθασμένων ελιγμών από μη εξοικειωμένα ιπτάμενα πληρώματα. Επομένως, είναι αναγκαίο να απαιτείται διά νόμου η συμπερίληψη των βοηθημάτων και των διαγραμμίσεων που απαιτούνται για το μετριασμό αυτών των κινδύνων στο σχεδιασμό του αεροδρομίου. Αυτός είναι ο στόχος της παραγράφου Α.3.α, η οποία βασίζεται σε απαιτήσεις διαφόρων παραγράφων του παραρτήματος 14, κεφάλαιο 5 της σύμβασης ICAO. Πρέπει να σημειωθεί ότι η διατύπωσή της ισχύει και για τα βοηθήματα ραδιοπλοήγησης, δεδομένου ότι η

λειτουργία τους συμβάλλει εξίσου στην ασφάλεια και διαλειτουργικότητα των αεροδρομίων. Η αλληλοεπικάλυψη εκτελεστικών κανόνων, αποδεκτών μέσω συμμόρφωσης και σχετικών κανονιστικών διαδικασιών θα αποφευχθεί μέσω της στενής συνεργασίας με το πρόγραμμα εργασίας του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού».

24. Η εμπειρία δείχνει ότι, κατά τη διάρκεια της τροχοδρόμησης ή της στάθμευσης των αεροσκαφών, προκαλούνται σημαντικές ζημίες στα αεροσκάφη⁶ λόγω της αστοχίας ή της υποβάθμισης των βοηθημάτων και του εξοπλισμού που αναφέρονται ανωτέρω (π.χ. με το να παρέχουν πληροφορίες που δεν είναι επαρκώς ακριβείς ή λόγω ξαφνικής διακοπής λειτουργίας). Ως εκ τούτου, η εφαρμογή, λειτουργία και συντήρηση του εξοπλισμού αεροδρομίων αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα της ασφάλειας των αεροδρομίων. Για το λόγο αυτό, η παράγραφος Α.3.β συντάχθηκε με σκοπό τον μετριασμό του σχετικού κινδύνου.
25. Επιπλέον, πολλά από τα οπτικά ή μη οπτικά βοηθήματα είναι συστήματα, η απρόσκοπτη λειτουργία των οποίων προϋποθέτει παροχή ηλεκτρικού ρεύματος. Τυχόν διατάραξη της παροχής ηλεκτρικού ρεύματος δεν πρέπει να δημιουργεί καταστάσεις οι οποίες να υποβαθμίζουν τις ουσιώδεις πληροφορίες που πρέπει να λαμβάνει το ιπτάμενο πλήρωμα. Θα μπορούσε να δημιουργηθεί απαράδεκτα επικίνδυνη κατάσταση εάν, για παράδειγμα, έσβηναν τα φώτα του διαδρόμου τη στιγμή της απογείωσης ενός αεροσκάφους σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας, ή εάν, κατά την προσγείωση αεροσκάφους στη διάρκεια της νύχτας, το σύστημα των φώτων προσέγγισης έπαυε ξαφνικά να λειτουργεί. Το ίδιο ισχύει και στην περίπτωση των σημάτων ραδιοπλοήγησης. Για αυτό τον λόγο συμπεριλήφθηκε στην παράγραφο Α.3.γ η μετρίαση των κινδύνων σε περίπτωση διατάραξης της τροφοδότησης με ηλεκτρικό ρεύμα των οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων, βάσει των αρχών του κεφαλαίου 8 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO (τόμος I), το οποίο καλύπτει τα συστήματα παροχής ηλεκτρικής ενέργειας για όλες τις αεροναυτιλιακές εγκαταστάσεις. Όπως προαναφέρθηκε, κατά την εκπόνηση αναλυτικών εκτελεστικών κανόνων και διαδικασιών επαλήθευσης θα πρέπει να αποφευχθεί ενδεχόμενη αλληλοεπικάλυψη με τον «Ενιαίο Ευρωπαϊκό Ουρανό».
26. Συμπληρωματικά προς τις δύο προηγούμενες παραγράφους, οι οποίες αποσκοπούν στην απρόσκοπτη λειτουργία των οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων, πρέπει επίσης να παρέχεται προστασία κατά εξωτερικών παραγόντων. Τυχόν σκόπιμη λειτουργική ανωμαλία ή δολιοφθορά θα μπορούσε να προκαλέσει αιφνίδια βλάβη σε κάποιον αεροναυτιλιακό ραδιοφάρο. Αυτή η κατάσταση θα μπορούσε να προκαλέσει απαράδεκτο κίνδυνο. Η παράγραφος Α.3.δ αποσκοπεί στο μετριασμό του σχετικού κινδύνου. Επίσης συνάδει με διατάξεις του κεφαλαίου 9 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO (τόμος I).
27. Επίσης, πηγές ακτινοβολίας ή κινούμενα αντικείμενα μπορούν να προκαλέσουν ανωμαλίες στα σήματα ραδιοπλοήγησης που χρησιμοποιούν τα αεροσκάφη. Εντός των ορίων ενός αεροδρομίου υπάρχουν πολλές πηγές ακτινοβολίας, καθώς είναι απαραίτητες για την αεροναυτιλία, ενώ, όπως είναι φυσικό, διάφορα οχήματα κυκλοφορούν στο αεροδρόμιο ή ακόμα και στην περιοχή κίνησης. Για το λόγο αυτό, η παράγραφος Α.3ε αποσκοπεί στη μετρίαση των απαράδεκτων κινδύνων που ενέχουν οι παράγοντες αυτοί, όπως απαιτείται επίσης βάσει του άρθρου 10 της σύμβασης ICAO για την προστασία των βοηθημάτων ραδιοπλοήγησης. Αυτή η παράγραφος πρέπει να λαμβάνεται υπόψη σε συνδυασμό με τις παραγράφους Β.1.β και Γ.1, οι οποίες απευθύνονται στους φορείς εκμετάλλευσης και τις δημόσιες αρχές και αποσκοπούν στη μετρίαση των εν λόγω κινδύνων όταν βρίσκονται υπό τον έλεγχό τους.

⁶ Βλέπε: http://www.flightsafety.org/gap_home όπου ο Διεθνής Οργανισμός Ασφάλειας Πτήσεων (Flight Safety Foundation - FSF) υπολογίζει ότι η συνολική επιβάρυνση από τέτοιου είδους ατυχήματα ή συμβάντα είναι της τάξης των 10.000 εκατ. δολαρίων ΗΠΑ (2006)/έτος. Το θέμα αυτό αναλύεται περαιτέρω στην αξιολόγηση κανονιστικού αντικτύπου.

28. Τέλος, στο προσωπικό που χρησιμοποιεί εξοπλισμό αεροδρομίων ο οποίος μπορεί να προκαλέσει απαράδεκτους κινδύνους για την ασφάλεια πρέπει να παρέχονται κατάλληλες πληροφορίες και να επισημαίνονται με σαφήνεια οι δυνητικά επισφαλείς συνθήκες. Η παράγραφος Α.3 συντάχθηκε για το σκοπό αυτό.

(iv) *Δεδομένα αεροδρομίου*

29. Τα δεδομένα αεροδρομίου πρέπει να είναι καταγεγραμμένα και να περιέχουν πληροφορίες σχετικά με τα διάφορα φυσικά χαρακτηριστικά του αεροδρομίου, όπως η τοποθεσία, το ύψος των διαφόρων κρίσιμων σημείων, η κατεύθυνση και οι διαστάσεις των περιοχών προσγείωσης και απογείωσης, οι διαστάσεις των περιοχών ελιγμού, καθώς και η ύπαρξη και θέση των διαφόρων οπτικών ή μη οπτικών βοηθημάτων. Αυτά τα δεδομένα πρέπει να είναι ορθά ανά πάσα στιγμή ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία των αεροσκαφών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο. Κατά συνέπεια, όλα τα σχετικά δεδομένα πρέπει να ενημερώνονται τακτικά. Η παροχή εσφαλμένων πληροφοριών στο ιπτάμενο πλήρωμα θα μπορούσε να δημιουργήσει σοβαρό κίνδυνο, για παράδειγμα, σύγκρουση με κάποιο αντικείμενο που δεν αναφέρεται στα δεδομένα. Αυτός είναι ο λόγος της συμπερίληψης της παραγράφου Α.4.α, η οποία με τη σειρά της βασίζεται στο κεφάλαιο 2 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO (τόμος I).

30. Η προηγούμενη παράγραφος αναφέρεται στην ανάγκη καταγραφής των συναφών δεδομένων αεροδρομίου και της διαρκούς ενημέρωσής τους. Ωστόσο, αυτό δεν είναι αρκετό. Το ιπτάμενο πλήρωμα πρέπει να λαμβάνει επίσης κατάλληλα, αναγνώσιμα, ολοκληρωμένα και μη διφορούμενα δεδομένα. Όσον αφορά τις απαιτήσεις που παρουσιάζονται στην αμέσως προηγούμενη ενότητα (iii), τα δεδομένα αυτά, τιθέμενα στη διάθεση των αεροπόρων με επαρκή ακρίβεια και σε τυποποιημένη μορφή, θα συμβάλλουν τόσο στην ασφάλεια όσο και στη διαλειτουργικότητα. Κατά συνέπεια, η ακρίβεια, η ακεραιότητα και η μορφή αυτών των δεδομένων είναι πολύ σημαντικές, ιδίως για τις βάσεις δεδομένων σύγχρονου αεροναυτιλιακού εξοπλισμού. Εάν τα δεδομένα είναι διφορούμενα, παραπλανητικά ή αλλοιωμένα, τότε αυτά δεν μεταδίδουν τις πληροφορίες που πρέπει να μεταδοθούν, με αποτέλεσμα ο κίνδυνος να είναι ίδιος με αυτόν που θα προκαλούσε η πλήρης απουσία δεδομένων, ή και ακόμη μεγαλύτερος εάν τα δεδομένα παρερμηνευθούν προκαλώντας μη ασφαλείς καταστάσεις. Αυτό αναφέρεται στην παράγραφο Α.4.β, η οποία συμμορφώνεται με τις διατάξεις του κεφαλαίου 2 του παραρτήματος 14 (τόμος I).

31. Για να ολοκληρωθεί το πλαίσιο των δεδομένων αεροδρομίου που περιγράφεται ανωτέρω, είναι επίσης αναγκαίο να ορισθούν τρόποι και μέσα ώστε η μετάδοση των δεδομένων να γίνεται ταχέως και χωρίς παραποίηση του περιεχομένου τους. Ο κίνδυνος που προκαλεί η παροχή εσφαλμένων δεδομένων ή η καθυστερημένη λήψη των δεδομένων καθίσταται εμφανής από τα ανωτέρω. Ο σκοπός της παραγράφου Α.4.γ είναι να διασφαλιστεί η ταχεία και ακριβής μετάδοση των δεδομένων, σύμφωνα με το κεφάλαιο 2 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO.

γ - Δραστηριότητες και διαχείριση του αεροδρομίου

(i) *Απαιτήσεις που ισχύουν για όλους τους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων*

32. Η διατύπωση των βασικών απαιτήσεων έχει γίνει με προσοχή ώστε να μη γεννάται η υποχρέωση επίτευξης αποτελεσμάτων (αποφεύγεται η χρήση του ρήματος «διασφαλίζω» («ensure»)) που θα υπερέβαιναν τις δυνατότητες των φορέων εκμετάλλευσης. Αντ' αυτού χρησιμοποιείται το ρήμα «αποδεικνύω» ώστε να παρέχεται η δυνατότητα επιλογής μεταξύ διαφόρων εναλλακτικών δυνατοτήτων για την εκπλήρωση της απαίτησης, όπως για παράδειγμα:

- απευθείας εκτέλεση και τεκμηρίωση των συναφών καθηκόντων·

- σύναψη σύμβασης και, εάν χρειάζεται, συμφωνίας σε επίπεδο υπηρεσιών με κάποια άλλη εταιρεία·
 - προσκόμιση στοιχείων, π.χ. απορρεόντων από σύννομη απόφαση της δημόσιας αρχής, που να αποδεικνύουν ότι τα καθήκοντα εκτελούνται από αρμόδιο φορέα (π.χ. τον ορισθέντα φορέα παροχής υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας όσον αφορά τις υπηρεσίες του πύργου ελέγχου ή τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης που παρέχονται από δημόσιους οργανισμούς) σύμφωνα με τις ενδεδειγμένες ρυθμίσεις.
33. Βασική αρμοδιότητα ενός φορέα εκμετάλλευσης είναι να διασφαλίζει ότι το αεροδρόμιο χρησιμοποιείται πάντοτε υπό τις βέλτιστες συνθήκες ασφάλειας. Το στοιχείο αυτό υπενθυμίζεται στην παράγραφο Β.1. Τούτο με τη σειρά του προϋποθέτει ότι ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου διαθέτει τα απαιτούμενα μέσα, από ανθρώπινους πόρους έως εξοπλισμό, οργάνωση και διαδικασίες, που αντιστοιχούν στο μέγεθος, τη συνθετότητα και τον τύπο των αεροπορικών δραστηριοτήτων που εξυπηρετούνται από το αεροδρόμιο. Τούτο προβλέπεται στην παράγραφο Β.1.α.
34. Ο φορέας εκμετάλλευσης πρέπει επίσης να ελέγχει και να βεβαιώνει ότι το αεροδρόμιο συμμορφώνεται συνεχώς με τις απαιτήσεις της ενότητας Α των βασικών απαιτήσεων. Αν για κάποιο λόγο το αεροδρόμιο ή τμήμα αυτού πάψει να συμμορφώνεται, έστω και προσωρινά, ο φορέας εκμετάλλευσης οφείλει να αναλάβει διορθωτική δράση ή να εφαρμόσει τα αναγκαία μέτρα μετρίασης των κινδύνων και να ενημερώσει σχετικά τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών. Τα μέτρα αυτά συνίστανται από το κλείσιμο του αεροδρομίου έως την προσαρμογή των διαδικασιών για την αντιστάθμιση των προσωρινών πηγών κινδύνου. Αυτή η βασική αρχή τίθεται στην παράγραφο Β.1.β, η οποία βασίζεται στην παράγραφο 2.9 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO και στην παράγραφο 4.5 του προσαρτήματος 1 του εγχειριδίου της ICAO για την πιστοποίηση αεροδρομίων.
35. Εάν ένα αεροσκάφος χτυπήσει ένα ζώο ή ένα πτηνό κατά την προσγείωση ή την απογείωσή του, ενδέχεται να υποστεί ζημία και να προκληθεί ατύχημα. Για αυτούς τους λόγους, είναι σημαντικό, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων να σχεδιάζουν και να υλοποιούν συστήματα ή διαδικασίες για την παρακολούθηση και τον έλεγχο των πτηνών και των ζώων εντός ή πλησίον του αεροδρομίου ώστε να μην πλήττουν την ασφάλεια των αεροσκαφών. Αυτή η υποχρέωση προβλέπεται στην παράγραφο Β.1.γ και συνάδει με τα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της ICAO όπως εκφράζονται στις παραγράφους 9.4 και 9.10 του παραρτήματος 14 (τόμος I).
36. Αυτό συνεπάγεται ότι πρέπει να αναπτυχθούν και να εφαρμοστούν διαδικασίες για το συντονισμό της κίνησης οχημάτων και προσώπων στην περιοχή κίνησης και στις λοιπές επιχειρησιακές περιοχές του αεροδρομίου, ώστε να αποφευχθούν οι συγκρούσεις και η πρόκληση ζημίας σε αεροσκάφη. Αυτοί οι στόχοι και οι διευκρινίσεις αποτελούν τη βάση της παραγράφου Β.1.δ. Η προσέγγιση που ακολουθείται σε αυτή την παράγραφο είναι στην ουσία πλήρως σύμφωνη με το κεφάλαιο 9 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO (τόμος I).
37. Για προφανείς λόγους, ένα αεροδρόμιο δεν πρέπει να λειτουργεί σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, σε συνθήκες χαμηλής ορατότητας ή στη διάρκεια της νύχτας εάν δεν έχουν θεσπιστεί οι δέουσες επιχειρησιακές διαδικασίες και οι απαιτούμενες προβλέψεις, και εάν δεν υπάρχει ο απαραίτητος εξοπλισμός. Η έλλειψη αυτών των μέτρων σε ένα αεροδρόμιο που προορίζεται να λειτουργεί υπό της αναφερθείσες συνθήκες μπορεί να οδηγήσει στην πρόκληση ατυχήματος. Για το λόγο αυτό συντάχθηκε η παράγραφος Β.1.ε, η οποία βασίζεται σε αρχές παρόμοιες με αυτές της παραγράφου 4.16 του προσαρτήματος 1 του εγχειριδίου της ICAO για την πιστοποίηση αεροδρομίων.

38. Η ασφαλής λειτουργία ενός αεροσκάφους μπορεί να επηρεαστεί από διάφορους φορείς. Ένας εξ αυτών είναι το αεροδρόμιο, η λειτουργία του οποίου πρέπει να διασυνδεθεί και να συντονιστεί με ασφάλεια με τους λοιπούς φορείς που εμπλέκονται στην αλυσίδα υπηρεσιών. Αυτό ισχύει ιδίως για τους ίδιους τους αερομεταφορείς, τις εταιρείες παροχής υπηρεσιών εδάφους, τους παρόχους καυσίμων και άλλους φορείς παροχής υπηρεσιών οι δραστηριότητες των οποίων μπορεί να συνιστούν απαράδεκτους κινδύνους στην ασφάλεια της αεροπορίας. Η σημασία του συντονισμού για την ασφαλή λειτουργία κατέστησε αναγκαία τη θέσπιση σχετικής νομικής απαίτησης, όπως προβλέπεται στην παράγραφο Β.1.στ. Αυτή η απαίτηση προβλέπεται επίσης στην παράγραφο 2.2 ε) του εγχειριδίου της ICAO για την πιστοποίηση αεροδρομίων.
39. Είναι γεγονός ότι ορισμένοι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους αεροδρομίων παρέχουν υπηρεσίες ανεφοδιασμού σε αεροσκάφη χωρίς να εμπίπτουν στην ευθύνη του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου. Είναι όμως επίσης γεγονός ότι οι τελευταίοι μπορεί να είναι υπεύθυνοι για τους χώρους αποθήκευσης ή/και αγωγούς καυσίμων. Για το λόγο αυτό συμπεριλήφθηκε η παράγραφος Β.1.ζ, όπου και πάλι χρησιμοποιείται το ρήμα «αποδεικνύω» ώστε να λαμβάνονται υπόψη τα διάφορα οργανωτικά μοντέλα.
40. Τέλος, είναι προφανές ότι ο εξοπλισμός αεροδρομίων που σχετίζεται με την ασφάλεια (π.χ. μέσα διάσωσης και πυρόσβεσης, οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα κλπ.) πρέπει να συντηρούνται και να επιθεωρούνται καταλλήλως ώστε να πληρούν πάντοτε τις προδιαγραφές λειτουργίας τους. Για το λόγο αυτό θα υπάρχουν και θα εφαρμόζονται στην πράξη κατάλληλες οδηγίες, όπως προβλέπεται στην παράγραφο Β.1.η.
- (ii) *Καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, διάσωση και πυρόσβεση*
41. Ο σχεδιασμός έκτακτης ανάγκης για αεροδρόμια είναι μια διαδικασία για την προετοιμασία του αεροδρομίου για μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης είτε εντός του αεροδρομίου είτε κοντά σε αυτό. Η προετοιμασία αυτή είναι απαραίτητο μέτρο για τη μείωση της σοβαρότητας πιθανών ατυχημάτων. Αυτό το σχέδιο πρέπει να προβλέπει τον συντονισμό της απόκρισης όλων των φορέων που μπορούν να βοηθήσουν σε μια τέτοια περίπτωση. Μια φαινομενικά μη ανησυχητική κατάσταση μπορεί να εξελιχθεί σε πολύ σοβαρό συμβάν και να οδηγήσει σε απώλεια ανθρώπινων ζωών, εάν δεν αντιμετωπιστεί σωστά. Είναι, συνεπώς, αναγκαίο να μετριαστεί ο σχετικός κίνδυνος με εκ των προτέρων σχεδιασμένα μέτρα έκτακτης ανάγκης. Η παράγραφος Β.1.θ επιβάλλει τη λήψη αυτών των μέτρων, βασιζόμενη στις διατάξεις της σύμβασης ICAO, παράρτημα 14, τόμος Ι, κεφάλαιο 9.1. Ακόμη κι αν αυτό το σχέδιο αποτελεί μέρος ενός συνολικού σχεδίου η διαχείριση του οποίου ανήκει σε φορείς εκτός του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου, παρόλα αυτά, ο τελευταίος οφείλει να εκπονεί και να εφαρμόζει ελάχιστες διαδικασίες για την αντιμετώπιση δυνητικών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης (π.χ. παροχή οδηγιών και πληροφοριών στο αρμόδιο προσωπικό για την πραγματοποίηση επαφών με άλλα μέρη που παρεμβαίνουν άμεσα σύμφωνα με το σχέδιο).
42. Ένα προφανές μέσο για την αντιμετώπιση τέτοιων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης είναι η δημιουργία και διατήρηση της επιχειρησιακής ετοιμότητας κατάλληλων υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης όπως προβλέπεται στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές της ICAO ⁷. Οι υπηρεσίες αυτές πρέπει να είναι ανάλογες με τα αεροσκάφη που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο, από την άποψη τόσο της στελέχωσης όσο και των μέσων πυρόσβεσης. Όμως, ο Οργανισμός, σύμφωνα με τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν, κρίνει απαραίτητο να προβλέπεται επαρκής ευελιξία για την εξισορρόπηση του κόστους και των αναγκών ασφάλειας κατά το

⁷ δηλ. στην 4η έκδοση του παραρτήματος 14, σε συνδυασμό με την από 11ης Ιουλίου 2004 τροποποίηση 7 και τις από 11ης Ιουλίου 2006 τροποποιήσεις 8 & 9, στις οποίες καθορίζεται η κατηγορία στην οποία ανήκει κάθε αεροδρόμιο όσον αφορά τις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης βάσει των αεροπλάνων που «συνήθως χρησιμοποιούν» το αεροδρόμιο.

σχεδιασμό των εν λόγω υπηρεσιών. Για το λόγο αυτό διατυπώθηκε αναλόγως η παράγραφος Β.1.1α.

(iii) Προσωπικό του αεροδρομίου

43. Εκτός από τα μέλη του ιπτάμενου πληρώματος, τα άτομα που εμπλέκονται στη λειτουργία ή τη συντήρηση του αεροδρομίου και τα οποία ενδέχεται να έχουν κάποιον αντίκτυπο στην ασφάλεια των δραστηριοτήτων των αεροσκαφών πρέπει, επίσης, να πληρούν ανάλογες προϋποθέσεις ως προς την κατάρτιση, τα προσόντα και τη συνεχή επάρκειά τους, σε σχέση όχι μόνο με τα συγκεκριμένα καθήκοντά τους αλλά και γενικότερα με τους κανόνες και τις διαδικασίες ασφάλειας της αεροπορίας που άπτονται των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων του αεροδρομίου. Επιπλέον, όποιο και αν είναι το επίπεδο της απαιτούμενης επαγγελματικής επάρκειας, οι γνώσεις αυτών των ατόμων πρέπει να αναβαθμίζονται ώστε να ενσωματώνουν τυχόν σημαντικές αλλαγές στις επιχειρησιακές δραστηριότητες των αεροδρομίων. Για αυτό και η παράγραφος Β.1.1β αναφέρεται στην αναγκαιότητα της κατάρτισης, της απόκτησης προσόντων και της εξασφάλισης της διαρκούς επάρκειας των εν λόγω ατόμων ώστε να εκτελούν σωστά τα σχετικά με την ασφάλεια καθήκοντά τους. Η αρχή αυτή έχει ήδη θεσπιστεί μέσω της παραγράφου 3Δ.2 του εγχειριδίου της ICAO για την πιστοποίηση αεροδρομίων.
44. Οποιοδήποτε άτομο διαθέτει άδεια εισόδου χωρίς συνοδεία στην περιοχή κίνησης ή σε άλλη επιχειρησιακή περιοχή μπορεί να συνιστά απaráδεκτο κίνδυνο για τις δραστηριότητες αεροσκαφών εάν δεν έχει λάβει κατάλληλη κατάρτιση ή ενημέρωση επί των ισχυουσών διαδικασιών ασφαλείας για τις εν λόγω περιοχές. Αυτό ισχύει όχι μόνο για τους υπαλλήλους του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου ή των υπεργολάβων του αλλά και για άλλους φορείς (π.χ. φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους) στους οποίους επιτρέπεται να εκτελούν εργασίες στο χώρο στάθμευσης αεροσκαφών ή σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές. Αυτός είναι ο σκοπός της παραγράφου Β.1.1, η οποία ισχύει επίσης για τους οδηγούς όλων των οχημάτων εντός του αεροδρομίου. Η παράγραφος αυτή συμμορφώνεται πλήρως με τις σχετικές διατάξεις του κεφαλαίου 9 του παραρτήματος 14 της σύμβασης ICAO (τόμος I).
45. Όπως είναι φυσικό, και στις υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης που αναφέρονται στην ενότητα (ii) ανωτέρω θα απασχολείται προσωπικό που δεν θα έχει λάβει μόνο γενική κατάρτιση για παρόμοιες δραστηριότητες, αλλά θα είναι ειδικά εκπαιδευμένο και θα διαθέτει τη δέουσα φυσική κατάσταση για να επιχειρεί σε αεροπορικό περιβάλλον. Τούτο προβλέπεται στις παραγράφους Β.1.1γ και ιδ.

(iv) Σύστημα διαχείρισης ασφαλείας

46. Όπως καταδεικνύεται από τον κατάλογο των βασικών απαιτήσεων που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των φορέων εκμετάλλευσης, η ασφαλής λειτουργία των αεροδρομίων προϋποθέτει διάφορα μέτρα μετρίασης των κινδύνων σε πολλούς τομείς, την εφαρμογή των οποίων θα αναλάβουν κατάλληλα εκπαιδευμένα άτομα με προσεκτικό συντονισμό. Όταν ένα αεροδρόμιο φτάνει σε ένα συγκεκριμένο επίπεδο συνθετότητας, τούτο μπορεί να επιτευχθεί μόνο μέσω της υλοποίησης και εφαρμογής ενός κατάλληλου συστήματος διαχείρισης που να καλύπτει την ασφάλεια και την ποιότητα στο απαιτούμενο επίπεδο απόδοσης. Ένα τέτοιο σύστημα πρέπει να αποσκοπεί στη συνεχή βελτίωση, βάσει της συνεχούς ανάλυσης συμβάντων και της πρόληψης ατυχημάτων, καθώς και στην προώθηση μιας νοοτροπίας που να προάγει πραγματικά την ασφάλεια. Τούτο τυγχάνει ήδη ευρείας αναγνώρισης στη διεθνή αεροδρομιακή κοινότητα και αποτυπώνεται στην παράγραφο 1.5.3 του παραρτήματος 14 των προτύπων ICAO, η οποία απαιτεί από όλους τους πιστοποιημένους φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων

να διαθέτουν επίσημο σύστημα διαχείρισης ασφάλειας. Το σύστημα αυτό πρέπει φυσικά να πληροί κατάλληλα κριτήρια, όπως περιγράφονται στο κεφάλαιο 1.4 του ίδιου παραρτήματος.

47. Όπως αναφέρεται στο κείμενο της γνώμης, η πιστοποίηση των φορέων εκμετάλλευσης όλων των αεροδρομίων που είναι ανοικτά στη δημόσια χρήση τυγχάνει ευρείας υποστήριξης στην Ευρώπη. Ωστόσο, κοινή είναι επίσης η διαπίστωση ότι φορείς μικρού μεγέθους δεν είναι σε θέση να εφαρμόσουν ένα αυθεντικό σύστημα διαχείρισης ασφάλειας. Επίσης, η επιβολή ενός τέτοιου βάρους στους φορείς εκμετάλλευσης μικρών αεροδρομίων θα ήταν δυσανάλογη προς τους πραγματικούς κινδύνους που συνεπάγεται η λειτουργία τους. Αν και ο ICAO απαιτεί την ύπαρξη ενός τέτοιου συστήματος, υπενθυμίζεται ότι το προαναφερθέν πρότυπο ισχύει μόνο για τα αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται για διεθνείς δραστηριότητες, τα οποία σπανίως είναι μικρά αεροδρόμια. Ο Οργανισμός θεωρεί, ως εκ τούτου, ότι πρέπει να απαιτείται να εφαρμόζουν σύστημα διαχείρισης ασφάλειας μόνο οι φορείς εκμετάλλευσης σχετικά σύνθετων αεροδρομίων.
48. Για τον καθορισμό αυτού του επιπέδου συνθετότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που ελήφθησαν επί των προτάσεων που περιέχονται στην κοινοποίηση προτεινόμενης τροποποίησης αριθ. 06/2006 και με συνέπεια ως προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση ICAO, μια απλή λύση θα ήταν η επιβολή συστήματος διαχείρισης ασφάλειας μόνο σε φορείς εκμετάλλευσης αεροδρομίων που χρησιμοποιούνται για διεθνείς εμπορικές αερομεταφορές. Κάτι τέτοιο, ωστόσο, μπορεί να δημιουργήσει δυσκολίες σε κοινοτικό πλαίσιο όπου όλα τα αεροδρόμια που διατίθενται για δημόσια χρήση είναι εξ' ορισμού ανοικτά στην ενδοκοινοτική εναέρια κυκλοφορία. Επομένως χρειάζεται να είμαστε πιο συγκεκριμένοι εάν θέλουμε πραγματικά η απαίτηση να περιορίζεται μόνο στα σύνθετα αεροδρόμια. Ο Οργανισμός θεωρεί ότι αυτό μπορεί να επιτευχθεί εάν η φράση «αεροδρόμια που χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς» ερμηνευτεί ως αναφερόμενη σε αεροδρόμια που εξυπηρετούν τακτικές αεροπορικές γραμμές⁸. Αυτή είναι και η πρόθεση της παραγράφου Β.2.

δ - Περιβάλλον του αεροδρομίου

49. Όπως εξηγείται στην παράγραφο 6, κάποια σημαντικά στοιχεία που είναι αναγκαία για τη μετρίαση των πηγών κινδύνου πλησίον αεροδρομίων είναι αδύνατο να επιβληθούν διά νόμου στους ιδιοκτήτες ή τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων. Ο λόγος είναι ότι οι πηγές των κινδύνων αυτών βρίσκονται σε περιοχές εκτός της περιμέτρου του αεροδρομίου και δεν είναι δυνατό να ελεγχθούν και να μετριάστούν άμεσα από παράγοντες της αεροπορίας. Ως εκ τούτου ο Οργανισμός θεωρεί ότι ο διευρυνόμενος Βασικός Κανονισμός παρέχει το κατάλληλο μέσο για την αντιμετώπιση των σχετικών κινδύνων, υποχρεώνοντας τα κράτη μέλη να μεριμνούν για τη λήψη κατάλληλων μέτρων για την αντιμετώπιση των κινδύνων ασφάλειας που δεν είναι δυνατό να επιλυθούν από τους ιδιοκτήτες ή τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροδρομίων. Η ενότητα Γ περιέχει λοιπόν τις βασικές απαιτήσεις προς εφαρμογή από τα κράτη μέλη, τα οποία εξακολουθούν φυσικά να είναι ελεύθερα να αποφασίζουν τα μέσα που θα χρησιμοποιούν για την επίτευξη των προβλεπόμενων στόχων.

⁸ Στην ανακοίνωση COM (2006) 396 της 18ης Ιουλίου 2006 – «Πρόταση κανονισμού του ευρωπαϊκού κοινοβουλίου και του συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (Αναδιатύπωση)» προτείνεται ο εξής ορισμός:

Ως τακτική αεροπορική γραμμή νοείται κάθε σειρά πτήσεων η οποία διαθέτει όλα τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

(α) σε κάθε πτήση να διατίθενται ατομικές θέσεις προς πώληση στο κοινό (είτε απευθείας από τον αερομεταφορέα είτε από τους εξουσιοδοτημένους πράκτορες του)·

(β) εκτελείται έτσι ώστε να εξυπηρετούνται οι μεταφορές μεταξύ των ίδιων δύο ή περισσότερων αερολιμένων είτε:

- με βάση δημοσιευμένο πίνακα δρομολογίων· ή
- με πτήσεις τόσο τακτικές ή συχνές ώστε να αποτελούν αναγνωρίσιμη προφανώς συστηματική σειρά.

50. Ένας καθορισμένος εναέριος χώρος γύρω από το αεροδρόμιο πρέπει να διατηρείται ελεύθερος από εμπόδια ώστε τα αεροσκάφη να προσγειώνονται και να απογειώνονται με ασφάλεια. Αυτό αφορά κυρίως εμπόδια εκτός των ορίων του αεροδρομίου, τα οποία μπορούν να έχουν αντίκτυπο στο σχεδιασμό ή τις δραστηριότητές του. Στην περίπτωση αλλαγών ή κατασκευών, θα πρέπει να διαπιστώνεται εάν μειώνεται η ασφάλεια της προσγείωσης ή της απογείωσης αεροσκαφών στο αεροδρόμιο αυτό. Αν θεωρηθεί ότι πρόκειται για δυνητικά επικίνδυνο εμπόδιο, είτε το εμπόδιο αυτό δεν πρέπει να κατασκευαστεί ή πρέπει να απομακρυνθεί είτε οι διαδικασίες άφιξης/αναχώρησης να τροποποιηθούν ώστε να μετριαστεί ο αντίκτυπος αυτού του νέου εμποδίου. Είναι επίσης δυνατό να επιβληθούν όροι για την κατασκευή του, όπως φωτισμός. Η αξιολόγηση αυτή και η επιβολή των συμπερασμάτων της προϋποθέτουν κατάλληλες διαβουλεύσεις με την αρμόδια αρχή πολιτικής αεροπορίας, με τον ιδιοκτήτη ή τον φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου και με την τοπική αρχή χωροταξικού σχεδιασμού, προκειμένου να καταστεί δυνατή η έγκαιρη λήψη μέτρων μετριασμού του κινδύνου. Αυτός είναι ο στόχος της βασικής απαίτησης Γ.1, η οποία βασίζεται στη σύσταση που διατυπώνεται στο παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO, τόμος 1, κεφάλαιο 4.
51. Άλλα είδη δραστηριοτήτων που ενδέχεται να θέσουν κινδύνους για την ασφάλεια των δραστηριοτήτων στα αεροδρόμια επίσης θα πρέπει να τεθούν υπό έλεγχο. Οι νέες εξελίξεις όσον αφορά τη χρήση γης ενδέχεται να επηρεάσουν τα γεωγραφικά δεδομένα που χρησιμοποιούνται ως βάση για την ανάπτυξη των διαδρομών άφιξης και αναχώρησης. Νέα κτίρια ή άλλες κατασκευές, ακόμη και αν δεν εκληφθούν ως εμπόδια, είναι δυνατό να προκαλέσουν επικίνδυνα φαινόμενα τεχνητών αναταράξεων. Φώτα λείζερ και άλλα μη αεροναυτιλιακά φώτα ενδέχεται να προκαλέσουν θάμβωση ή σύγχυση στο ιπτάμενο πλήρωμα. Μεγάλα ηλιακά φωτοβολταϊκά πάνελ ή ανεμογεννήτριες, πέραν του ότι αποτελούν δυνητικά επικίνδυνα εμπόδια, μπορούν αντίστοιχα να δημιουργήσουν έντονες αντανάκλασεις φωτός ή παρεμβολές σε σήματα ραδιοπλοήγησης. Κάποιες ανθρώπινες δραστηριότητες είναι επίσης δυνατό να προσελκύσουν άγρια ζώα στο αεροδρόμιο, προκαλώντας έτσι αυξημένους κινδύνους για τις δραστηριότητες των αεροσκαφών. Για αυτούς τους λόγους συντάχθηκε η παράγραφος Γ.2, προκειμένου να υποχρεωθούν τα κράτη μέλη να λάβουν μέτρα για την προστασία των αεροσκαφών από τέτοιου είδους δραστηριότητες, όπως περιγράφεται στο παράρτημα 14, τόμος I, κεφάλαια 5 και 9 καθώς και στα σχετικά τμήματα του τόμου II της σύμβασης ICAO.
52. Η παράγραφος Β.1.ι προβλέπει την κατάρτιση σχεδίου έκτακτης ανάγκης για την αντιμετώπιση επειγόντων περιστατικών στο αεροδρόμιο ή κοντά σε αυτό. Η εμπειρία δείχνει ότι μεγάλο ποσοστό ατυχημάτων κατά την απογείωση ή την προσγείωση συμβαίνουν εκτός των ορίων του αεροδρομίου, όπου ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου δεν φέρει άμεση ευθύνη. Απαιτείται λοιπόν η κατάρτιση σχεδίων έκτακτης ανάγκης για αυτά τα επειγόντα περιστατικά, καθώς τα διαθέσιμα μέσα είναι κοινά για το αεροδρόμιο και τις τοπικές υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης. Για το λόγο αυτό, η παράγραφος Γ.3 υποχρεώνει το εκάστοτε κράτος μέλος να διασφαλίζει τον συντονισμό των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης. Σχετική περιγραφή υπάρχει στο παράρτημα 14 της σύμβασης ICAO, τόμος I, κεφάλαιο 9.
53. Παρόλο που οι κανονισμοί που διέπουν τις αεροπορικές δραστηριότητες υποχρεώνουν τους αερομεταφορείς να απόσχουν από τη χρήση αεροδρομίων που δεν είναι επαρκή για τον εκάστοτε τύπο αεροσκάφους και δραστηριότητας, συμβαίνει κάποιος εξ αυτών να μην το πράττουν. Η πρακτική αυτή, η οποία μπορεί όχι μόνο να προκαλεί ζημίες στην υποδομή αλλά και να συνιστά απαράδεκτους κινδύνους για το έμψυχο και άψυχο υλικό του αεροδρομίου, απαγορεύεται. Ωστόσο, η επιβολή σε τέτοιου είδους περιπτώσεις δεν είναι εύκολη καθώς η αρμόδια αρχή του φορέα εκμετάλλευσης και του αεροδρομίου συνήθως είναι διαφορετικοί φορείς, και συχνά προέρχονται από διαφορετικές χώρες. Αν και δεν αμφισβητείται ότι η απόφαση για τη χρήση ενός αεροδρομίου, ιδίως σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, πρέπει να επαφίεται απολύτως στον φορέα εκμετάλλευσης, τυχόν κατάχρηση πρέπει να τιμωρείται. Αυτός

είναι ο στόχος της παραγράφου Γ.4, η οποία υποχρεώνει το εκάστοτε κράτος μέλος να παρεμβαίνει σε τέτοιες περιπτώσεις.

II. ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

A – Φυσικά χαρακτηριστικά, υποδομή και εξοπλισμός

1) Περιοχή κίνησης

- α) Το αεροδρόμιο πρέπει να διαθέτει οριοθετημένη περιοχή για την προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών.
 - i) Η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης πρέπει να έχει διαστάσεις προσαρμοσμένες στα αεροσκάφη που πρόκειται να χρησιμοποιήσουν τις εγκαταστάσεις.
 - ii) Η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης, εφόσον συντρέχει περίπτωση, πρέπει να έχει επαρκή επίπεδα αντοχής σε φόρτιση ώστε να μπορεί να αντεπεξέλθει στην επαναλαμβανόμενη χρήση από τα αεροσκάφη, για τα οποία προορίζεται. Οι περιοχές που δεν προορίζονται για επαναλαμβανόμενη χρήση πρέπει απλώς να μπορούν να αντέξουν το βάρος του αεροσκάφους.
 - iii) Η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης πρέπει, εφόσον συντρέχει περίπτωση, να είναι έτσι σχεδιασμένη ώστε να διασφαλίζεται η αποστράγγιση του νερού και να προλαμβάνεται η πρόκληση απαράδεκτου κινδύνου για τις δραστηριότητες των αεροσκαφών από τα λιμνάζοντα ύδατα.
 - iv) Η κλίση και οι αλλαγές κλίσης της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης δεν πρέπει να προκαλούν απαράδεκτο κίνδυνο για τις δραστηριότητες των αεροσκαφών.
 - v) Τα χαρακτηριστικά της επιφάνειάς της πρέπει να είναι κατάλληλα για χρήση της περιοχής από τα αεροσκάφη για τα οποία προορίζεται.
 - vi) Η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης πρέπει να είναι απαλλαγμένη από αντικείμενα που θα μπορούσαν να θέσουν σε απαράδεκτο κίνδυνο τις δραστηριότητες των αεροσκαφών.
- β) Εάν υπάρχουν περισσότερες από μία περιοχές προσγείωσης και απογείωσης, πρέπει να είναι τέτοιες ώστε να μην προκαλούν απαράδεκτο κίνδυνο για τις δραστηριότητες των αεροσκαφών.
- γ) Η περιοχή προσγείωσης και απογείωσης πρέπει να περικλείεται από οριοθετημένες περιοχές. Αυτές οι περιοχές αποσκοπούν στην προστασία των αεροσκαφών που πετούν πάνω από αυτές κατά την απογείωση και την προσγείωση, ή στον μετριασμό των συνεπειών στην περίπτωση που τα αεροσκάφη τυχαίνει να υπερβούν τα πλευρικά όρια ή να προσγειωθούν πριν από την αρχή ή μετά το τέλος του διαδρόμου της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης.
 - i) Αυτές οι περιοχές πρέπει να έχουν κατάλληλες διαστάσεις για τις αναμενόμενες δραστηριότητες αεροσκαφών.
 - ii) Η κλίση και οι αλλαγές κλίσης της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης δεν πρέπει να προκαλούν απαράδεκτο κίνδυνο για τις δραστηριότητες των αεροσκαφών.
 - iii) Οι περιοχές αυτές πρέπει να είναι απαλλαγμένες από αντικείμενα που θα μπορούσαν να θέσουν σε απαράδεκτο κίνδυνο τις δραστηριότητες των αεροσκαφών. Αυτό δεν αποκλείει την τοποθέτηση εξοπλισμού που υφίσταται θραύση κατά την πρόσκρουση

στις περιοχές αυτές, εάν ο εξοπλισμός αυτός είναι αναγκαίος για τις δραστηριότητες αεροσκαφών.

- iv) Κάθε μία από αυτές τις περιοχές πρέπει να έχει επαρκή επίπεδα αντοχής σε φόρτιση ώστε να μπορεί να επιτελέσει τον σκοπό της.
- δ) Αυτές οι περιοχές ενός αεροδρομίου, μαζί με τους άμεσα γειτνιάζοντες χώρους που προορίζονται για την τροχοδρόμηση ή τη στάθμευση αεροσκαφών, πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένες ώστε να επιτρέπουν την ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών που αναμένεται να χρησιμοποιήσουν τις συγκεκριμένες εγκαταστάσεις υπό όλες τις προσδοκώμενες συνθήκες:
- i) Αυτές οι περιοχές πρέπει να έχουν επαρκή επίπεδα αντοχής σε φόρτιση ώστε να αντεπεξέρχονται στην επιβάρυνση που προκαλεί η επαναλαμβανόμενη χρήση τους από τα αεροσκάφη για τα οποία προορίζονται, πλην των περιοχών που αναμένεται να χρησιμοποιούνται μόνο περιστασιακά και οι οποίες πρέπει απλώς να μπορούν να αντέξουν το βάρος του αεροσκάφους.
 - ii) Αυτές οι περιοχές πρέπει να είναι σχεδιασμένες ώστε να διασφαλίζεται η αποστράγγιση του νερού και να προλαμβάνεται η πρόκληση απαράδεκτου κινδύνου για τα αεροσκάφη από τα λιμνάζοντα ύδατα.
 - iii) Η κλίση και οι αλλαγές κλίσης της περιοχής προσγείωσης και απογείωσης δεν πρέπει να προκαλούν απαράδεκτο κίνδυνο για τις δραστηριότητες των αεροσκαφών.
 - iv) Τα χαρακτηριστικά της επιφάνειας αυτών των περιοχών πρέπει να είναι κατάλληλα για χρήση της περιοχής από τα αεροσκάφη για τα οποία προορίζεται.
 - v) Οι περιοχές αυτές πρέπει να είναι απαλλαγμένες από αντικείμενα που θα μπορούσαν να θέσουν σε απαράδεκτο κίνδυνο τα αεροσκάφη. Αυτό δεν αποκλείει τη στάθμευση του εξοπλισμού που απαιτείται για τη συγκεκριμένη περιοχή σε ειδικά οριοθετημένες θέσεις ή ζώνες.
- ε) Άλλα είδη υποδομής, προοριζόμενης για τα αεροσκάφη, πρέπει να είναι έτσι σχεδιασμένα ώστε να μην προκαλούν απαράδεκτο κίνδυνο για το αεροσκάφος που τα χρησιμοποιεί.
- στ) Κατασκευές, κτίρια, εξοπλισμός ή χώροι αποθήκευσης πρέπει να καταλαμβάνουν κατάλληλα σημεία και να έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να μην προκαλούν απαράδεκτο κίνδυνο για τις δραστηριότητες των αεροσκαφών.
- ζ) Πρέπει να υπάρχουν κατάλληλα μέσα ώστε να αποτρέπεται η είσοδος στην περιοχή κίνησης μη εξουσιοδοτημένων ατόμων, οχημάτων ή ζώων αρκετά μεγάλου μεγέθους ώστε να αποτελούν απαράδεκτο κίνδυνο για τις δραστηριότητες των αεροσκαφών, εκτός εάν ο σχετικός κίνδυνος μπορεί να μετριαστεί με άλλα μέσα, τα οποία παρέχουν ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας.

2) Αποστάσεις από εμπόδια

- α) Για την προστασία ενός αεροσκάφους που προσεγγίζει ένα αεροδρόμιο με σκοπό να προσγειωθεί ή που πρόκειται να αναχωρήσει από ένα αεροδρόμιο, πρέπει να οριστούν διαδρομές ή περιοχές άφιξης και αναχώρησης. Οι εν λόγω διαδρομές ή περιοχές πρέπει να παρέχουν στα αεροσκάφη τις απαιτούμενες αποστάσεις από εμπόδια που βρίσκονται στην περιοχή γύρω από το αεροδρόμιο.

- β) Η εν λόγω απόσταση από τα εμπόδια πρέπει να είναι κατάλληλη για τη φάση της πτήσης και τον τύπο της διεξαγόμενης δραστηριότητας. Πρέπει επίσης να λαμβάνεται υπόψη ο εξοπλισμός που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της θέσης του αεροσκάφους.

3) Οπτικά και μη οπτικά βοηθήματα και εξοπλισμός αεροδρομίων

- α) Τα βοηθήματα πρέπει να πληρούν τις προδιαγραφές λειτουργίας τους και να παρέχουν μη διαφορούμενες πληροφορίες υπό όλες τις επιχειρησιακές συνθήκες για τις οποίες προορίζονται.
- β) Ο εξοπλισμός του αεροδρομίου πρέπει να λειτουργεί όπως προβλέπεται υπό τις προβλεπόμενες συνθήκες λειτουργίας, χωρίς να απαιτεί εξαιρετική επιδεξιότητα ή δύναμη. Υπό τις συνθήκες λειτουργίας ή σε περίπτωση αστοχίας, ο εξοπλισμός του αεροδρομίου δεν πρέπει να προκαλεί απαράδεκτο κίνδυνο για την ασφάλεια της αεροπορίας.
- γ) Τα βοηθήματα και το σύστημα τροφοδότησής τους με ηλεκτρικό ρεύμα πρέπει να είναι σχεδιασμένα ώστε τυχόν αστοχίες να μην έχουν ως αποτέλεσμα την παροχή ακατάλληλων, παραπλανητικών ή ανεπαρκών πληροφοριών στους χρήστες ή τη διακοπή μια βασικής υπηρεσίας.
- δ) Πρέπει να παρέχονται κατάλληλα μέσα προστασίας ώστε να αποφεύγονται ζημιές και λειτουργικές ανωμαλίες σε τέτοια βοηθήματα.
- ε) Πηγές ακτινοβολίας ή η παρουσία κινητών ή σταθερών αντικειμένων δεν πρέπει να δημιουργούν παρεμβολές ή να επηρεάζουν δυσμενώς την απόδοση συστημάτων αεροναυτικών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης.
- στ) Στο αρμόδιο προσωπικό πρέπει να παρέχονται πληροφορίες σχετικά με τη λειτουργία και τη χρήση του εξοπλισμού αεροδρομίων, περιλαμβανομένης της σαφούς επισήμανσης των συνθηκών που μπορεί να προκαλούν απαράδεκτους κινδύνους για την ασφάλεια της αεροπορίας.

4) Δεδομένα αεροδρομίου

- α) Πρέπει να καταγράφονται και να ενημερώνονται τα δεδομένα που αφορούν το αεροδρόμιο και τις διαθέσιμες υπηρεσίες.
- β) Τα δεδομένα πρέπει να είναι ακριβή, αναγνώσιμα, πλήρη και μη διαφορούμενα. Πρέπει να τηρούνται τα δέοντα επίπεδα ακεραιότητας.
- γ) Τα δεδομένα πρέπει να διατίθενται στους χρήστες σε εύθετο χρόνο, μέσω μιας ασφαλούς, ακριβούς και ταχείας μεθόδου επικοινωνίας με αυτούς.

B – Δραστηριότητες και διαχείριση

- 1) Ο φορέας εκμετάλλευσης ενός αεροδρομίου είναι υπεύθυνος για τη λειτουργία του αεροδρομίου. Οι αρμοδιότητες του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου είναι οι ακόλουθες:
- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να διαθέτει, είτε απευθείας είτε μέσω συμβάσεων, όλα τα μέσα που απαιτούνται για την ασφαλή λειτουργία των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο. Τα μέσα περιλαμβάνουν, ενδεικτικά, τα ακόλουθα: εγκαταστάσεις, προσωπικό, εξοπλισμό και υλικά, τεκμηρίωση καθηκόντων, αρμοδιοτήτων και διαδικασιών, πρόσβαση σε συναφή στοιχεία και τήρηση αρχείων.

- β) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να διασφαλίζει ότι τηρούνται οι απαιτήσεις της ενότητας Α ανά πάσα στιγμή ή να λαμβάνει κατάλληλα μέτρα για τον μετριασμό του κινδύνου που απορρέει από τη μη τήρησή τους. Πρέπει να θεσπίζονται και να εφαρμόζονται διαδικασίες ώστε να ενημερώνονται εγκαίρως όλοι οι χρήστες σχετικά με τα μέτρα αυτά.
- γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να καταρτίζει και να εφαρμόζει κατάλληλο πρόγραμμα διαχείρισης της άγριας ζωής του αεροδρομίου.
- δ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να διασφαλίζει ότι η κίνηση οχημάτων και ατόμων στην περιοχή κίνησης και σε άλλες επιχειρησιακές περιοχές συντονίζεται με την κίνηση των αεροσκαφών ώστε να αποφεύγονται συγκρούσεις και πρόκληση ζημιών στα αεροσκάφη.
- ε) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου θα αποδεικνύει ότι έχουν θεσπιστεί και εφαρμόζονται διαδικασίες για τον μετριασμό των κινδύνων που ενέχονται στη λειτουργία του αεροδρομίου σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες, συνθήκες χαμηλής ορατότητας ή στη διάρκεια της νύχτας, ανάλογα με την περίπτωση.
- στ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου θα προβαίνει σε διευθετήσεις με άλλους συναφείς φορείς ώστε να διασφαλίζει την απρόσκοπτη συμμόρφωση με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις για τα αεροδρόμια. Στους εν λόγω φορείς συγκαταλέγονται, ενδεικτικά, οι φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών, οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας, οι φορείς παροχής υπηρεσιών εδάφους και άλλοι φορείς οι δραστηριότητες ή τα προϊόντα των οποίων είναι δυνατό να επηρεάσουν την ασφάλεια των αεροσκαφών.
- ζ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να αποδεικνύει την ύπαρξη και εφαρμογή διαδικασιών για τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών με καύσιμα που είναι αμόλυντα και των σωστών προδιαγραφών.
- η) Πρέπει να υπάρχουν και να εφαρμόζονται στην πράξη εγχειρίδια για τη συντήρηση του εξοπλισμού του αεροδρομίου, τα οποία να περιλαμβάνουν οδηγίες συντήρησης και επισκευής, πληροφορίες σχετικά με την περιοδική συντήρηση, την αντιμετώπιση προβλημάτων και τις διαδικασίες επιθεώρησης.
- θ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου θα καταρτίζει και θα εφαρμόζει σχέδιο έκτακτης ανάγκης για το αεροδρόμιο, το οποίο θα καλύπτει δυνητικές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που είναι δυνατό να επέλθουν εντός του αεροδρομίου ή κοντά σε αυτό. Το σχέδιο αυτό θα συντονίζεται με το σχέδιο έκτακτης ανάγκης της εκάστοτε τοπικής κοινότητας.
- ι) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να αποδεικνύει ότι το αεροδρόμιο διαθέτει υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης για αεροσκάφη σε κίνδυνο που προτίθενται να χρησιμοποιήσουν το αεροδρόμιο ως σημείο αναχώρησης ή προορισμού. Οι εν λόγω υπηρεσίες πρέπει να ανταποκρίνονται σε κάποιο συμβάν ή ατύχημα με τη δέουσα σπουδή και να περιλαμβάνουν κατ' ελάχιστον, εξοπλισμό, μέσα πυρόσβεσης και επαρκές προσωπικό.
- ια) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να χρησιμοποιεί, για τις δραστηριότητες και τη συντήρηση του αεροδρομίου, μόνο εκπαιδευμένο και ειδικευμένο προσωπικό και να εφαρμόζει και να διατηρεί προγράμματα κατάρτισης και ελέγχου ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής επαγγελματική επάρκεια όλου του σχετικού προσωπικού.
- ιβ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να διασφαλίζει ότι οποιοδήποτε άτομο διαθέτει άδεια εισόδου χωρίς συνοδεία στην περιοχή κίνησης ή σε άλλη επιχειρησιακή περιοχή διαθέτει επαρκή κατάρτιση και προσόντα για την εν λόγω πρόσβαση.

- ιγ) Το προσωπικό υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης πρέπει να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο και ειδικευμένο για να επιχειρεί σε περιβάλλον αεροδρομίου. Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου θα εφαρμόζει και θα διατηρεί προγράμματα κατάρτισης και ελέγχου ώστε να εξασφαλίζεται η συνεχής επαγγελματική επάρκεια όλου του εν λόγω προσωπικού.
- ιδ) Όλα τα μέλη του προσωπικού υπηρεσιών διάσωσης και πυρόσβεσης τα οποία ενδέχεται να κληθούν να επέμβουν σε επείγοντα περιστατικά της πολιτικής αεροπορίας πρέπει σε περιοδική βάση να αποδεικνύουν την καλή φυσική κατάστασή τους ως προς την ικανοποιητική εκτέλεση των πτητικών λειτουργιών που επιτελούν, λαμβανομένου υπόψη του είδους της δραστηριότητας. Σε αυτό το πλαίσιο, καλή φυσική κατάσταση, η οποία εμπεριέχει τις έννοιες της σωματικής και της διανοητικής ικανότητας, σημαίνει ότι το μέλος του προσωπικού δεν πάσχει από ασθένειες ή αναπηρίες που το καθιστούν ανίκανο:
- (i) να εκτελεί τα ενέργειες που είναι αναγκαίες για την αντιμετώπιση έκτακτων περιστατικών της πολιτικής αεροπορίας·
 - (ii) να εκτελεί ανά πάσα στιγμή τα καθήκοντα που του ανατίθενται·
 - (iii) να έχει σωστή αντίληψη του περιβάλλοντός του.

Εάν η καλή φυσική κατάσταση δεν αποδεικνύεται πλήρως, είναι δυνατό να λαμβάνονται μέτρα για τον μετριασμό των κινδύνων τα οποία παρέχουν ισοδύναμη ασφάλεια.

- 2) Αν ένα αεροδρόμιο είναι ανοικτό στη δημόσια χρήση και εξυπηρετεί τακτικές αεροπορικές γραμμές:
- α) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου οφείλει να εφαρμόζει και να διατηρεί ένα σύστημα διαχείρισης για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τις παρούσες βασικές απαιτήσεις για τα αεροδρόμια και να επιδιώκει τη διαρκή και προορατική βελτίωση της ασφάλειας και της ποιότητας. Το σύστημα διαχείρισης θα περιλαμβάνει οργανωτικές δομές, ευθύνες λογοδοσίας, αρμοδιότητες, πολιτικές και διαδικασίες.
 - β) Το σύστημα διαχείρισης θα περιλαμβάνει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και συμβάντων, που θα αποτελείται από ένα σύστημα αναφοράς και ανάλυσης συμβάντων. Η ανάλυση θα καλύπτει τους φορείς που παρατίθενται στο σημείο 1.στ ανωτέρω, κατά περίπτωση.
 - γ) Ο φορέας εκμετάλλευσης του αεροδρομίου πρέπει να συντάξει ένα εγχειρίδιο του αεροδρομίου και να ενεργεί σε συμμόρφωση με τον εν λόγω εγχειρίδιο. Το εγχειρίδιο πρέπει να περιέχει όλες τις αναγκαίες οδηγίες, πληροφορίες και διαδικασίες για το αεροδρόμιο, το σύστημα διαχείρισης και την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

Γ – Περιβάλλον του αεροδρομίου

- 1) Ο εναέριος χώρος γύρω από τις περιοχές κίνησης ενός αεροδρομίου πρέπει να διατηρείται ελεύθερος από εμπόδια ώστε οι προβλεπόμενες δραστηριότητες των αεροσκαφών στο αεροδρόμιο να μπορούν να διεξάγονται χωρίς να προκαλείται απαράδεκτος κίνδυνος από την εμφάνιση εμποδίων γύρω από το αεροδρόμιο. Πρέπει επομένως να δημιουργηθούν, να τεθούν σε εφαρμογή και να παρακολουθούνται διαρκώς επιφάνειες ελεύθερες από εμπόδια ώστε να εντοπίζονται αμέσως τυχόν εμφανιζόμενα εμπόδια.

- α) Η εμφάνιση κάποιου αντικειμένου σε αυτές τις επιφάνειες θα συνοδεύεται από αξιολόγηση ώστε να προσδιοριστεί εάν το εν λόγω αντικείμενο συνιστά απαράδεκτο κίνδυνο. Κάθε απαράδεκτος κίνδυνος πρέπει να εξαλείφεται ή να μετριάζεται.
 - β) Η ύπαρξη τυχόν υπολειπόμενων εμποδίων πρέπει να γνωστοποιείται και, ανάλογα με τις ανάγκες, να επισημαίνεται και, εφόσον κριθεί απαραίτητο, να εγκαθίστανται κατάλληλα φώτα.
- 2) Οι πηγές κινδύνου που συνδέονται με τις ανθρώπινες δραστηριότητες και τη χρήση γης, όπως τα ενδεικτικά αναφερόμενα στοιχεία του παρακάτω καταλόγου, πρέπει να παρακολουθούνται και να ελέγχονται. Ο κίνδυνος που προκαλούν πρέπει κατά περίπτωση να αξιολογείται και να μετριάζεται:
- α) οποιαδήποτε εξέλιξη ή αλλαγή στη χρήση γης στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου·
 - β) η πιθανότητα πρόκλησης αναταράξεων από τα κτίρια·
 - γ) η χρήση επικίνδυνων φώτων που προκαλούν σύγχυση ή αποπροσανατολισμό·
 - δ) η θάμβωση που προκαλείται από μεγάλες και εντόνως αντανακλαστικές επιφάνειες·
 - ε) η δημιουργία περιοχών που μπορεί να ευνοούν τη δραστηριότητα της άγριας ζωής στον περιβάλλοντα χώρο της περιοχής κίνησης του αεροδρομίου·
 - στ) Πηγές αόρατης ακτινοβολίας ή η παρουσία κινητών ή σταθερών αντικειμένων δεν πρέπει να δημιουργούν παρεμβολές ή να επηρεάζουν δυσμενώς την απόδοση συστημάτων αεροναυτικών επικοινωνιών, πλοήγησης και επιτήρησης.
- 3) Απαιτείται η κατάρτιση σχεδίου έκτακτης ανάγκης για την τοπική κοινότητα ώστε να αντιμετωπίζονται καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που επέρχονται στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου.
- 4) Εκτός από περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης αεροσκάφους, περιπτώσεις αλλαγής κατεύθυνσης προς εναλλακτικό αεροδρόμιο ή ειδικών συνθηκών οριζόμενων κατά περίπτωση, τα αεροδρόμια ή τμήματα αυτών δεν πρέπει να χρησιμοποιούνται από αεροσκάφη τα οποία δεν προβλέπονται από τον σχεδιασμό ή τις επιχειρησιακές διαδικασίες του αεροδρομίου χωρίς τη συγκατάθεση του φορέα εκμετάλλευσης του αεροδρομίου.