

**CERINȚE ESENȚIALE PRIVIND REGLEMENTAREA SIGURANȚEI ȘI
INTEROPERABILITĂȚII AERODROMURILOR**

CUPRINS

I. Descrierea cerințelor esențiale	3
a – Introducere	3
b – Caracteristicile fizice, infrastructura și echipamentele unui aerodrom.....	5
(i) <i>Suprafața de mișcare</i>	5
(ii) <i>Înălțimea de trecere a unui obstacol</i>	7
(iii) <i>Mijloace vizuale și de altă natură și echipamente de aerodrom</i>	7
(iv) <i>Date privind aerodromul</i>	8
c – Exploatarea și administrarea unui aerodrom.....	9
(i) <i>Cerințe aplicabile tuturor operatorilor de aerodromuri</i>	9
(ii) <i>Urgențe, salvare și stingerea incendiilor</i>	10
(iii) <i>Personalul aerodromului</i>	11
(iv) <i>Sistemul de management al siguranței (SMS)</i>	11
d – Împrejurimile aerodromului.....	12
II. Cerințe esențiale.....	13
A – Caracteristici fizice, infrastructură și echipament.....	13
1) <i>Suprafața de mișcare</i>	13
2) <i>Înălțimea de trecere a unui obstacol</i>	15
3) <i>Mijloace vizuale și de altă natură și echipamente de aerodrom</i>	15
4) <i>Date privind aerodromul</i>	16
B – Exploatare și administrare.....	16
C – Împrejurimile aerodromului.....	17

EXPUNERE DE MOTIVE PRIVIND CERINȚELE ESENȚIALE

I. DESCRIEREA CERINȚELOR ESENȚIALE**a – Introducere**

1. Prezenta expunere de motive prezintă modul în care au fost elaborate cerințele esențiale (CE) privind siguranța aerodromurilor în consultare cu părțile interesate. Principalul său obiectiv este de a explica:
 - care sunt cerințele esențiale;
 - procesul de identificare a pericolelor, urmat de procesul de evaluare a riscurilor și, după caz, de procesul de reducere a riscurilor, folosite la redactarea CE;
 - modul de comparare a CE cu standardele și practicile recomandate OACI.
2. Astfel cum o indică și denumirea acestora, „*cerințele esențiale*” sunt condițiile ce urmează să fie îndeplinite de un produs, infrastructură, persoană sau organizație pentru a se asigura pe cât posibil că publicul nu este afectat în mod necorespunzător de utilizarea, operațiunile sau activitățile acestuia. Acestea abordează, prin urmare, mijloacele prin care riscurile probabile justificate, asociate unei activități specifice sunt eliminate sau reduse la un nivel acceptabil. Cu alte cuvinte, acestea nu constituie o obligație legală pentru obținerea anumitor rezultate cantitative (ex. nivel tolerabil de siguranță), ci, dimpotrivă, o obligație pentru punerea în aplicare a anumitor mijloace¹ în scopul reducerii riscurilor inacceptabile. În acest context, trebuie să se precizeze în mod clar că verificarea conformității (procese de certificare sau aprobare) nu reprezintă adoptarea de măsuri atenuante; acestea constau în verificarea punerii în aplicare a unei măsuri atenuante.
3. În scopul precizării acestor mijloace, este necesar să se identifice pericolele asociate activității analizate și să se evalueze riscurile conexe. Prin urmare, cerințele esențiale sunt mijloacele ce urmează să fie folosite pentru reducerea acestor riscuri la un nivel acceptabil. Procesul constă în:
 - identificarea oricărui posibil eveniment care ar putea avea urmări periculoase pentru siguranța aviației: adică identificarea pericolelor;
 - evaluarea posibilelor consecințe și clasificarea conform nivelului lor de „gravitate”;
 - evaluarea probabilității apariției, în lipsa oricăror garanții (adică „probabilitate”);
 - aprecierea caracterului tolerabil al riscului (adică este acceptabilă numai o probabilitate extrem de mică dacă există posibilitatea unei gravități catastrofice; este permisă o probabilitate mai mare în fața unor consecințe mai puțin grave);
 - definirea măsurilor atenuante pentru reducerea probabilității unui pericol apărut sau pentru reducerea gravității consecințelor în cazul în care riscurile asociate unui pericol sunt inacceptabile.
4. În ceea ce privește măsurile atenuante, este, de asemenea, important să se insiste asupra faptului că acestea trebuie să fie proporționale cu obiectivul de siguranță. Aceasta înseamnă că măsurile nu trebuie să se extindă dincolo de ceea ce este necesar pentru obținerea avantajelor de siguranță preconizate fără a crea restricții necorespunzătoare care nu sunt justificate de respectivul obiectiv. În cazul de față, obiectivul a fost, prin urmare, limitat la prevederea unei reduceri

¹ Obligația mijloacelor în raport cu obligația rezultatelor.

adecvate a riscurilor inacceptabile conexe exploatării unei singure aeronave de pe sau din apropierea unui aerodrom. Reducerea riscurilor asociate posibilei coliziuni a aeronavelor în mișcare a fost considerat un aspect diferit care va fi abordat separat la luarea în considerare a riscurilor asociate asigurării gestionării traficului aerian din punctul de vedere al conceptului „gate-to-gate”².

5. Prin urmare, agenția împreună cu experți GASR³, au întreprins un studio pentru identificarea pericolelor legate de activitatea unei singure aeronave care aterizează, rulează sau decolează de pe pista unui aerodrom. După evaluarea posibilelor riscuri, au fost elaborate măsuri atenuante (adică obiective de siguranță sau cerințe esențiale) pentru eliminarea respectivelor riscuri sau pentru reducerea acestora la un nivel acceptabil. Acestea au fost apoi clasificate în grupuri corespunzătoare persoanelor responsabile de punerea lor în aplicare:
 - caracteristici fizice, infrastructură și echipamente (adică proiectarea aerodromului);
 - exploatare și administrare;
 - împrejurimile aerodromurilor.
6. Trebuie, într-adevăr, reținut faptul că, după cum s-a menționat în documentul de consultare (NPA nr. 06/2006), proprietarul și operatorul unui aerodrom pot fi persoane juridice diferite. Existând o tendință ascendentă către liberalizarea prestării de servicii asociate aerodromurilor, este probabil să devină o practică obișnuită ca entitățile publice responsabile de organizarea prestării acestor servicii să prefere externalizarea acestora pe bază de contracte pe durată determinată, rămânând în același timp proprietarii infrastructurii. În acest caz, nu ar fi corect să se impună asupra operatorului obligații pe care numai proprietarul le poate îndeplini. În același mod, este posibil ca entitățile responsabile de prestarea acestor servicii să nu aibă competența de a lua măsuri pentru protejarea zonei din afara perimetrului aerodromului. În acest caz, trebuie să se solicite chiar statelor membre să se asigure că aceste măsuri pot fi luate, după caz. În sensul clarității și certitudinii juridice, este deci necesar să se identifice în mod clar persoana responsabilă de conformitatea cu fiecare cerință esențială în parte.
7. Pentru validarea rezultatelor abordării „descendente” descrise mai jos, s-a realizat o revizuire „ascendentă” pentru a se examina de ce au fost impuse anumite cerințe esențiale, care au fost riscurile reduse de aceste cerințe și dacă mijloacele utilizate au fost proporționale cu obiectivul de siguranță. Aceste cerințe esențiale au fost, de asemenea, comparate cu dispozițiile din anexa 14 la OACI, volumul I „Proiectarea și exploatarea aerodromului” și volumul II „Heliporturi” pentru a se verifica dacă acestea au permis statelor membre să își îndeplinească obligațiile privind interoperabilitatea și siguranța aerodromurilor la nivel global.
8. S-a procedat cu atenție pentru a se asigura că cerințele esențiale avute în vedere sunt adecvate și proporționale cu toate tipurile de aeronave reglementate conform sistemului AESA, inclusiv aeronava cu aripi rotative și aviația generală, cu toate tipurile de activități aviatice (comerciale, de afaceri și agrement) pe sau în apropierea oricărui aerodrom (ex. cu o singură pistă, cu mai multe piste, heliporturi⁴, aerodromuri pe apă) și conform oricăror reguli de zbor (cu instrumente sau la vedere)⁵, în scopul conformității cu abordarea globală a sistemului care stă la baza politicii comunitare în domeniul siguranței aviației civile. Desigur, vor fi introduse distincțiile

² Agenția a fost solicitată de Comisia Europeană să lucreze asupra acestui aspect, în conformitate cu clauza 2 din Regulamentul nr. 1592/2002 și să înainteze propuneri privind reglementarea siguranței serviciilor de navigație aeriană și a gestionării traficului aerian. Prin urmare, au fost inițiate lucrări iar agenția intenționează să publice un NPA în noiembrie 2007.

³ Grupul autorităților de reglementare a siguranței aeroporturilor.

⁴ Adică un aerodrom sau orice parte a acestuia, concepută pentru a fi utilizată la sosirea, plecarea și ca zonă de mișcare a aeronavei cu aripi rotative.

⁵ În conformitate cu anexa 2 la OACI – Regulile aerului.

necesare la nivelul normelor de aplicare și al mijloacelor acceptabile de conformitate (MAC) în timp util.

9. Nu în ultimul rând, s-au întocmit proiecte de CE pentru a se permite punerea directă în aplicare a anumitor tipuri de activități. Prin urmare, reglementarea ar fi posibilă nu doar prin norme de aplicare obligatorii, ci și folosirea unor mijloace acceptabile mai flexibile și fără caracter obligatoriu ce urmează a fi puse în aplicare de operatorii și autoritățile din industrie prin intermediul propriilor sisteme de management al siguranței, în conformitate cu noile principii privind o mai bună reglementare a siguranței aviației.

b – Caracteristicile fizice, infrastructura și echipamentele unui aerodrom

(i) Suprafața de mișcare

10. Un aerodrom este compus din cel puțin o suprafață de decolare și aterizare. Una dintre primele preocupări la proiectarea acestei suprafețe este asigurarea unor dimensiuni suficiente pentru aeronava prevăzută să utilizeze aerodromul. În caz contrar, o aeronavă poate depăși limitele pistei sau ale suprafeței, creându-se astfel un risc de deteriorare a aeronavei sau, în cazul în care viteza este prea mare, un risc de rănire sau deces al ocupanților aeronavei sau al persoanelor de la sol, ceea ce ar constitui un risc inacceptabil. Această îngrijorare este abordată prin cerința esențială (CE) A.1.a.i, care impune dimensiuni adecvate ale suprafeței. Modul în care este redactat prezentul punct permite continuarea prezentei practice odată cu prevederea elaborării de norme de aplicare care să fie conforme, de exemplu, cu anexa 14 la OACI, volumul I, punctele 3.1.6 și 3.1.9.
11. În plus, suprafața de aterizare și decolare trebuie să poată rezista la sarcina repetată a aeronavei prevăzută să utilizeze suprafața. Într-adevăr, utilizarea frecventă a acestei suprafețe de către o aeronavă cu o greutate prea mare pentru aceasta, poate duce la deteriorarea rapidă a suprafeței de decolare și aterizare. La un moment dat, acest lucru poate, la rândul său, să atragă consecințe, precum pierderea controlului unei aeronave, ceea ce poate duce la accident. Din acest motiv, CE A.1.a.ii impune o forță portantă suficientă pentru suprafața de aterizare și decolare. Desigur, este formulată astfel încât să nu fie incluse aerodromurile pe apă a căror forță portantă depinde de caracteristicile naturale. Acest punct este, de asemenea, în conformitate cu anexa 14 la OACI, volumul I, punctul 3.1.20.
12. De asemenea, această zonă de aterizare și decolare, pe pământ sau pe structură artificială, nu trebuie să rețină apa sau să permită o drenare insuficientă sau ineficientă. O acumulare anormală a apei, în special pentru avioane, poate duce, de exemplu, la acvaplanare, ceea ce poate provoca o pierdere a controlului și poate duce la accident, fapt ce constituie un risc inacceptabil. Intenția CE A.1.a.iii este, în acest caz, de a solicita ca această zonă să fie proiectată într-un mod adecvat pentru asigurarea unei drenări eficiente a apei. Acest punct reflectă intenția din anexa 14 la OACI, volumul I, punctul 3.1.18.
13. Desigur, suprafața de aterizare și decolare nu trebuie să aibă pante longitudinale sau laterale care ar putea limita vizibilitatea echipajului sau care ar putea pune în pericol utilizarea suprafeței din cauza pantelor exagerate sau a schimbării de pantă. O suprafață de aterizare și decolare proiectată fără luarea în considerare a acestor elemente ar putea provoca o reducere semnificativă a siguranței aeronavei care o utilizează. Acest risc este abordat în CE A.1.a.iv, care este, de asemenea, în conformitate cu anexa 14 la OACI, volumul I, punctele 3.1.12 - 3.1.19.
14. Alt pericol care trebuie luat în considerare este generat de caracteristicile suprafeței zonei. Un avion poate trece printr-o frecare insuficientă, ceea ce poate reduce eficiența de frânare și poate duce la depășirea limitelor pistei sau la devierea de pe pista de decolare sau aterizare. Un alt

exemplu ar fi situația în care negularitățile suprafeței pot afecta în mod negativ decolarea sau aterizarea unei aeronave, provocând șocuri, tangaje, vibrații sau alte dificultăți de control. Cele menționate anterior ar putea avea drept consecință chiar și un accident aviatic mortal. Prin urmare, singura modalitate în care se pot reduce aceste riscuri inacceptabile este de a impune caracteristici adecvate ale suprafeței, pentru a împiedica apariția acestui incident. Acesta este și obiectivul CE A.1.a.v, care reflectă anexa 14 SARP la OACI, precum cele incluse în volumul I, punctele 3.1.21 - 3.1.25.

15. În cazul în care un obiect periculos este lăsat sau instalat (de ex. repere sau mijloace vizuale necesare de dimensiuni vizibile) pe o suprafață de aterizare sau decolare, aeronava îl poate lovi, provocând deteriorarea acesteia sau chiar, dacă acest incident se produce la o viteză suficient de mare, rănirea sau decesul ocupanților aeronavei. Prin urmare, în CE A.1.a.vi se cere ca pe suprafețele de aterizare și decolare să nu existe obiecte care pot provoca riscuri inacceptabile, în conformitate cu anexa 14 la OACI, punctele din volumul I, capitolele 9.9 și 10.2.
16. În cazul unui aerodrom cu mai multe suprafețe de aterizare și decolare, există un posibil risc ca o aeronavă să treacă prea aproape de o altă suprafață de aterizare și decolare și, prin urmare, să perturbe exploatarea acesteia. Fără a aduce atingere măsurilor operaționale, precum limitarea gestionării traficului aerian, aceste pericole pot fi reduse printr-o proiectare adecvată a schemei aerodromului, inclusiv distanțele minime adecvate între suprafețele de aterizare și decolare, în funcție de procedurile operaționale privind modul în care aceste piste sunt prevăzute a fi utilizate. CE A.1.b a fost concepută pentru a asigura mijloacele de facilitare a proiectării conexe. Aceasta permite elaborarea de măsuri de aplicare care să fie, de asemenea, în conformitate cu dispoziții, precum cele specificate în anexa 14 la OACI, volumul I, punctele 3.1.10 și 3.1.11., și distanțele de siguranță între elicoptere cerute în anexa 14, volumul II.
17. Pe durata ultimei etape a aterizării sau a primei etape a decolării, aeronava este atât de aproape de pământ încât trebuie luate măsuri adecvate pentru eliminarea oricăror obiecte inacceptabile (ex. antene necesare pentru navigația radio) cu care ar putea veni în contact. Prin urmare, CE A.1.c și punctele (i), (ii), (iii) și (iv) impun stabilirea de zone de siguranță în jurul suprafeței de decolare și aterizare cu caracteristici fizice adecvate și fără a fi prezente obiecte inacceptabile. Aceste zone sunt, desigur, prevăzute pentru a proteja aeronava care le survolează pe durata operațiunilor de decolare și aterizare sau pe durata aterizării scurte, ieșirii laterale sau depășirii capătului suprafeței de decolare și aterizare în mod accidental. Aceste dispoziții permit elaborarea de măsuri de aplicare mai precise, fiind în același timp conforme cu punctele relevante din anexa 14 capitolul 3 la OACI, volumele I și II.
18. În funcție de scopul în care este prevăzut să fie utilizat un aerodrom pe pământ sau pe structură artificială, este posibil să fie necesară completarea suprafețelor de aterizare și decolare cu suprafețe ce urmează a fi folosite pentru rularea și/sau parcare aeronavei. Chiar și pe durata rulării la o viteză relativă redusă, lovirea unui obstacol sau pierderea controlului pe o suprafață alunecoasă, precum și o forță portantă insuficientă, pot duce la un accident. Pentru reducerea acestui risc, aceste suprafețe trebuie proiectate pentru a permite operarea în siguranță a aeronavei în orice condiții previzibile. Criteriile pentru aceste suprafețe sunt incluse în CE A.1.d și punctele (i), (ii), (iii), (iv) și (v), din nou cu trimitere la forța portantă, drenarea apei, pante, caracteristicile suprafeței și prezența obiectelor periculoase. În scopul evitării impunerii aceluiași caracteristici fizice stricte, prin norme de aplicare ulterioare, asupra acestor suprafețe precum în cazul suprafețelor de aterizare și decolare, subiectul este tratat separat. Aceste dispoziții permit conformitatea cu punctele conexe din anexa 14 capitolul 3 la OACI, volumul I și cerințele similare din volumul II, de asemenea, relevante atunci când este permisă exploatarea elicopterelor pe un aerodrom prevăzut în primul rând pentru avioane.

19. Aceleași principii, explicate în punctele anterioare, se aplică și celorlalte infrastructuri, precum platforme de staționare, pasarele pentru pasageri sau alte echipamente care în caz de coliziune, pot provoca un accident. CE A.1.e abordează acest aspect și în același timp permite conformitatea cu principiile din anexa 14 capitolul 3 la OACI, volumul I.
20. Din ce în ce mai multe aerodromuri devin centrul multor activități care pot avea caracter pur comercial și care pot viza pasageri sau utilizatori ai altor aerodromuri neimplicați efectiv în exploatarea aeronavelor. Construcții, clădiri sau echipamente specifice pot fi, cum era de așteptat, necesare în acest scop. Aceste activități, în sine, deși nu sunt în mod direct critice pentru siguranța aviației, ar putea totuși crea în mod accidental pericole pentru siguranță induse. De exemplu, o clădire nouă, chiar dacă nu constituie un obstacol în sine, poate provoca turbulență indusă pentru o aeronavă care ar putea duce la pierderea controlului de către pilot. Alte exemple de posibile pericole provocate de astfel de construcții sunt: încălcarea distanțelor de siguranță; blocarea vizibilității pentru ATC sau utilizatorii aerodromului; pagube cauzate de corpuri străine de către deșeurile din zonele de depozitare; reflectarea razelor solare pe suprafețe de sticlă sau alte suprafețe lucioase; reflectarea undelor radar provocate de proiectarea clădirii, interferența mijloacelor de navigație sau interferența cu traiectorii multiple sau a luminii de fond în câmpul vizual al pilotului... Toate acestea ar putea duce la pierdere unei aeronave. Reducerea este prevăzută de CE A.1.f, care reflectă, de asemenea, SARP incluse în anexa 14 la OACI.
21. În cele din urmă, din cauza vitezei mari a aeronavei la aterizare sau decolare, lovirea unei persoane, a unui animal poate duce la accident. CE A.1.g reduce acest risc odată cu asigurarea conformității cu dispozițiile OACI, precum cele din anexa 14 capitolul 3 la OACI, volumul I.

(ii) *Înălțimea de trecere a unui obstacol*

22. Statisticile privind siguranța aviației arată că aterizarea și decolarea sunt cele mai critice etape ale zborului. Într-adevăr, pe durata acestor etape ale zborului aeronava trebuie să survoleze la altitudine joasă zona care înconjoară aerodromul. În acest caz, este necesar să se asigure că pot fi definite traiectorii utile de sosire și plecare care să prevadă o înălțime suficientă deasupra solului și obstacolelor, atât în interiorul cât și în exteriorul aerodromului, la decolare sau aterizare. Rutele sau suprafețele aferente fac parte integrantă din proiectarea aerodromului, deoarece nu ar fi posibilă utilizarea în siguranță a unui aerodrom dacă nicio traiectorie nu poate fi urmărită de o aeronavă medie care folosește respectivul aerodrom cu condiția acestor înălțimi de trecere. Acesta este obiectivul CE A.2 și a literelor (a) și (b). Aceasta reflectă anexa 14 capitolul 4 la OACI privind limitarea și îndepărtarea obstacolelor și în OACI doc 8168, proceduri de plecare, sosire și aterizare.

(iii) *Mijloace vizuale și de altă natură și echipamente de aerodrom*

23. În cazul echipajelor de zbor care utilizează un aerodrom cu care nu sunt familiarizați sau în condiții de vizibilitate redusă, semnele, reperele și alte mijloace vizuale sau de altă natură trebuie să furnizeze informații clare cu eliminarea oricărei posibile confuzii. În caz contrar, există posibilitatea ca aeronava să aterizeze într-o parte greșită a suprafeței de aterizare și decolare, să devieze de la liniile de centru ale pistei de rulare sau să parcheze într-un loc greșit, ceea ce ar crește riscul unui accident. Mai mult, aceste informații trebuie să fie prezentate în mod clar oricărui echipaj de zbor pe orice aerodrom din întreaga lume pentru a se evita executarea de manevre greșite de către echipajul nefamiliarizat cu aerodromul. Prin urmare, este necesar să se impună prin lege ca în proiectarea aerodromurilor să fie incluse mijloacele și marcajele necesare pentru reducerea acestor riscuri. Acesta este obiectivul CE A.3.a, care reflectă cerințele diferitelor puncte din anexa 14 capitolul 5 la OACI. Trebuie remarcat faptul că formularea este aplicabilă și mijloacelor de navigație radio, din moment ce funcția lor contribuie, de asemenea, la siguranța și interoperabilitatea aerodromului. Reproducerea

normelor de aplicare, a MAC și a proceselor conexe de elaborare a reglementărilor vor fi evitate prin stricta coordonare cu programul de lucru privind „Cerul Unic European”.

24. Experiența a demonstrat că aeronavele suferă distrugerii semnificative pe durata operațiunilor de rulare și parcare⁶ din cauza avarierii sau deteriorării mijloacelor și echipamentelor menționate anterior (ex. prin furnizarea de informații care nu sunt suficient de precise sau printr-o întrerupere bruscă a service-ului); prin urmare, punerea în aplicare, exploatarea și întreținerea echipamentelor de aerodrom fac parte integrantă din siguranța aerodromului. Prin urmare, s-a introdus CE A.3.b pentru reducerea riscurilor conexe.
25. În plus, multe din mijloacele vizuale și de altă natură sunt sisteme a căror continuă funcționare depinde de sursa electrică. Nicio întrerupere în alimentarea electrică nu trebuie să creeze o situație care să vicieze informația esențială furnizată echipajelor de zbor. O situație cu risc inacceptabil s-ar putea transforma într-un eveniment de plecare cu vizibilitate redusă dacă luminile de pe pistă s-ar stinge sau în cazul aterizării unei aeronave noaptea dacă sistemul de iluminare la apropiere s-ar opri brusc. Același lucru este valabil și pentru semnalele de navigație radio. Din acest motiv, în CE A.3.c a fost inclusă o măsură atenuantă în caz de întrerupere a alimentării electrice a mijloacelor vizuale și de altă natură, care este, de asemenea, în conformitate cu principiile din anexa 14 capitolul 8 la OACI, volumul 1 de reglementare a sistemelor de alimentare cu energie electrică pentru toate instalațiile de navigație aeriană. După cum s-a menționat anterior, se va evita posibila suprapunere cu „Cerul Unic” la elaborarea normelor de aplicare detaliate și a proceselor de verificare.
26. De asemenea, trebuie prevăzută o protecție împotriva factorilor externi prin completarea celor două puncte menționate anterior, care vizează asigurarea exploatarei cu securitate integrată a mijloacelor vizuale și de altă natură. Perturbarea deliberată sau sabotarea ar putea deteriora brusc o baliză de navigație. Această situație ar putea conduce la un risc inacceptabil. Scopul CE A.3.d este de a reduce acest risc. De asemenea, este conformă cu anexa 14 capitolul 9 la OACI, volumul I.
27. În plus, sursele de radiație sau obiectele în mișcare pot provoca anomalii ale semnalelor de navigație radio folosite de aeronavă. Multe surse de radiație sunt puse în funcțiune în interiorul perimetrului aerodromului, din moment ce acestea sunt necesare pentru navigația aeriană și există, de asemenea, vehicule care se deplasează pe aerodrom și chiar pe suprafața de mișcare. Prin urmare, CE A.3.e urmărește reducerea riscurilor inacceptabile pe care le pot induce acești factori în conformitate cu anexa 10 la OACI privind protecția mijloacelor de navigație radio. Această CE trebuie, de asemenea, percepută în concordanță cu CE B.1.b și C.1., care se adresează operatorului și autorităților publice și care urmărește reducerea aceluiași risc atunci când se află sub controlul acestora.
28. În cele din urmă, personalul care exploatează sau folosește echipamente de aerodrom care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației trebuie să primească informații adecvate și indicații clare privind posibilele condiții nesigure. În acest scop, s-a elaborat CE A.3.f.

(iv) *Date privind aerodromul*

29. Trebuie stabilite date privind aerodromul care să conțină informații despre diferitele caracteristici fizice ale aerodromului, precum amplasarea, înălțimea diferitelor puncte critice, direcția și dimensiunile suprafețelor de aterizare și decolare, dimensiunile suprafețelor de manevră și existența și amplasarea diferitelor tipuri de mijloace vizuale și de altă natură. Aceste date trebuie să fie întotdeauna corecte pentru a se asigura exploatarea sigură a aeronavei care

⁶ A se vedea: http://www.flightsafety.org/gap_home unde Fundația pentru siguranța zborului [Flight Safety Foundation (FSF)] estimează o sarcină totală din aceste accidente sau incidente în limitele a 10 000 milioane USD (2006)/an. Subiectul este în continuare analizat în evaluarea impactului de reglementare.

folosește aerodromul. Prin urmare, toate datele relevante trebuie să fie actualizate. Informațiile incorecte oferite echipajului de zbor ar crea un risc semnificativ, de exemplu riscul de coliziune cu un obstacol care nu este menționat în date. Acesta este motivul elaborării CE A.4.a, care la rândul său, este în conformitate cu anexa 14 capitolul 2, volumul I.

30. La punctul precedent se vorbește despre necesitatea stabilirii de date relevante privind aerodromul și de actualizare a acestora. Cu toate acestea, numai acest lucru nu este suficient. Echipajul de zbor trebuie să primească, de asemenea, date adecvate, complete și clare. În ceea ce privește cerințele de la punctul (iii) menționat anterior, aceste date suficient de precise disponibile aviatorilor în format standard vor contribui atât la siguranță, cât și la interoperabilitate. Prin urmare, precizia, integritatea și formatul acestor date sunt foarte importante, în special pentru bazele de date cu echipamentele moderne de navigație. Dacă datele sunt neclare, înșelătoare sau corupte, aceste nu pot transforma informațiile necesare, rezultând același risc similar situației în care nu ar fi existat nicio dată sau chiar mai rău, datele pot fi interpretate greșit și se poate crea o situație nesigură. Acest lucru este menționat în CE A.4.b, care este în conformitate cu dispozițiile anexei 14 capitolul 2, volumul I.
31. În scopul completării cadrului privind datele despre aerodrom menționate anterior, este, de asemenea, esențial să se stabilească metodele și mijloacele pentru ca comunicarea acestora să aibă loc prompt și fără modificarea conținutului acestora. Din cele menționate anterior, este evident pericolul creat prin punerea la dispoziție de date eronate sau prin primirea cu întârziere a acestor date. Scopul CE A.4.c este de a asigura transmiterea rapidă a datelor, fără a le modifica conținutul, și, din nou, această CE corespunde dispozițiilor OACI prevăzute în anexa 14, capitolul 2.

c – Exploatarea și administrarea unui aerodrom

(i) Cerințe aplicabile tuturor operatorilor de aerodromuri

32. Cerințele esențiale au fost cu atenție formulate pentru a se evita stabilirea de obligații sau rezultate (pentru a se asigura) care ar depăși capacitățile operatorilor. În schimb s-a folosit verbul „a demonstra” pentru oferi posibilitatea de a alege între diferitele opțiuni în scopul satisfacerii cerinței, precum:
- îndeplinirea directă și documentarea atribuțiilor conexe;
 - încheierea unui contract și, după caz, a unui acord privind nivelul serviciilor cu o altă societate;
 - furnizarea de dovezi, ex. ca urmare a unei decizii legitime a autorității publice, a cărei funcție este îndeplinită de o entitate competentă (ex. prestator desemnat de servicii de trafic aerian pentru servicii de turn de control sau RFFS prestate de o organizație publică) în conformitate cu măsurile adecvate.
33. Principala responsabilitate a unui operator este de a se asigura că aerodromul este întotdeauna utilizat în condiții optime de siguranță. Această afirmație este reamintită în CE B.1. Se cere, în schimb, ca operatorul de aerodrom să dispună de mijloacele necesare, care includ resurse umane, materiale și echipamente, organizare și proceduri, proporțional cu amploarea, complexitatea și tipul de exploatare a aeronavei deservite de aerodrom. Acest lucru se reflectă în CE B.1.a.
34. Operatorul de aerodrom trebuie, în acest caz, să verifice dacă aerodrom îndeplinește în continuare cerințele din secțiunea A din CE. La apariția unui eveniment în urma căruia aerodromul sau o parte a acestuia nu este în conformitate, chiar și temporar, operatorul de aerodrom trebuie să adopte măsuri corective sau să pună în aplicare măsurile atenuante necesare și să comunice informațiile aferente operatorilor aeronavei. Aceste măsuri presupun de la

închiderea aerodromului la procedurile de adaptare pentru a face față riscurilor temporare. Acest principiu fundamental este stabilit în CE B.1.b, care reflectă dispozițiile incluse la punctul 2.9 din anexa 14 la OACI și la punctul 4.5 din anexa 1 la Manualul OACI pentru certificarea aerodromurilor.

35. Dacă în momentul aterizării sau al decolării, o aeronavă lovește un animal sau o pasăre, acest lucru poate conduce la deteriorarea aeronavei, astfel putând avea loc un accident. Din aceste motive, este important ca operatorii de aerodromuri să stabilească și să pună în aplicare sisteme și proceduri de monitorizare și control al păsărilor și animalelor pe și în jurul aerodromului pentru a se asigura că acestea nu aduc atingere siguranței aeronavei. Această obligație se reflectă în CE B.1.c și este, de asemenea, în conformitate cu anexa 14 SARP la OACI, volumul I, punctele 9.4 și 9.10.
36. În plus, trebuie elaborate și folosite proceduri de coordonare a circulației vehiculelor și persoanelor pe suprafața de mișcare și alte suprafețe operaționale pentru a se evita coliziunile și deteriorarea aeronavei. Aceste obiective și clarificări se află la baza CE B.1.d. În fond, linia adoptată aici este în deplină conformitate cu anexa 14 capitolul 9 la OACI, volumul I.
37. Din motive foarte evidente, un aerodrom nu trebuie să fie exploatat în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timpul nopții fără a fi puse în aplicare proceduri operaționale adecvate și dispozițiile necesare și fără a avea la dispoziție echipamente. Lipsa acestor măsuri, în cazul în care sunt aplicabile unui aerodrom prevăzut să fie exploatat în condițiile menționate, ar putea conduce la un accident. Prin urmare, s-a elaborat CE B.1.e, care reflectă, de asemenea, principii similare celor definite la punctul 4.16 din anexa 14 la Manualul OACI pentru certificarea aerodromurilor.
38. Exploatarea sigură a unei aeronave pe un aerodrom poate fi afectată de un număr de actori diferiți. Aerodromul este unul din acești actori, ale cărui proprii operațiuni trebuie să interacționeze și să se coordoneze cu cele ale altor actori competenți din lanțul de servicii. Acesta este în special cazul operatorilor aerieni, societăților de handling la sol, furnizorilor de combustibil și al altor prestatori de servicii ale căror activități pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației. Semnificația coordonării în raport cu operațiunile sigure a condus la necesitatea acestei cerințe la nivel juridic, reflectată în CE B.1.f. Acest lucru se reflectă, de asemenea, la punctul 2.2 litera (e) din Manualul OACI pentru certificarea aerodromurilor.
39. Este adevărat că mai multe societăți de handling la sol pentru aerodromuri prestează servicii de alimentare cu combustibil pentru aeronave, fără ca acest lucru să atragă responsabilitatea operatorului de aerodrom. Însă, este, de asemenea, adevărat că acesta din urmă ar putea fi responsabil de zonele de depozitare a combustibilului și/sau conductele de combustibil. Prin urmare, s-a inclus punctul B.1.g, în care este din nou utilizat verbul „a demonstra” pentru a lua în considerare diferite modele organizaționale.
40. În cele din urmă, este evident faptul că echipamentele de aerodrom critice pentru siguranță (de ex. RFFS, mijloace vizuale și de altă natură) trebuie întreținute și inspectate în mod adecvat pentru a rămâne în stare bună de utilizare. Prin urmare, trebuie puse în aplicare instrucțiuni adecvate, astfel cum se reflectă în CE B.1.h.

(ii) *Urgențe, salvare și stingerea incendiilor*

41. Planificarea măsurilor de urgență de pe aerodrom este un proces de pregătire în caz de urgență pe sau în apropierea aerodromului. Această pregătire este o măsură esențială de reducere a gravității posibilelor accidente. Acest plan trebuie să prevadă coordonarea răspunsurilor tuturor actorilor capabili să ofere sprijin în acest caz. Un incident inițial inofensiv ar putea deveni foarte grav și ar putea conduce la pierderea de vieți omenești dacă nu este tratat în mod adecvat. Prin urmare, este esențial să se reducă riscurile conexe prin măsuri de urgență planificate în

prealabil. Aceste măsuri sunt impuse la punctul B.1.i care se reflectă, de asemenea, dispozițiile din anexa 14 capitolul 9.1 la OACI, volumul I. Chiar dacă acest plan face parte dintr-un plan global gestionat de entități altele decât operatorul de aerodrom, totuși acesta din urmă trebuie să stabilească și să aplice proceduri minime pentru a face față urgențelor emergente.

42. Un mijloc evident de a face față acestor situații de urgență este de a pune în aplicare și de a menține operaționale servicii de salvare și stingere a incendiilor (RFFS) adecvate în conformitate cu SARP din OACI⁷. Aceste servicii trebuie să fie adecvate aeronavei care utilizează aerodromul, atât în ceea ce privește personalul, cât și mijloacele de stingere, însă agenția consideră necesar, având în vedere comentariile primite, să se prevadă un grad suficient de flexibilitate care să echilibreze costurile și nevoia de siguranță în momentul dimensionării serviciilor respective. Prin urmare, CE B.1.j a fost redactată în consecință.

(iii) *Personalul aerodromului*

43. Precum în cazul membrilor echipajului de zbor, persoanele implicate în exploatarea sau întreținerea aerodromului, ale căror activități pot afecta exploatarea în siguranță a aeronavelor, trebuie să facă, de asemenea, obiectul formării corespunzătoare, calificării și cerințelor de competență continue nu doar în ceea ce privește atribuțiile specifice ale acestora, ci și, la modul mai general, în ceea ce privește normele și procedurile de siguranță a aviației, aplicabile la exploatarea aerodromului. În plus, indiferent de nivelul de competență necesar, cunoștințele acestor persoane trebuie actualizate în raport cu schimbările semnificative în exploatarea aerodromului. Din acest motiv, punctul B.1.k prezintă necesitatea ca aceste persoane să fie formate, calificate și competente să își îndeplinească în mod continuu atribuțiile privind siguranța. Acest principiu este deja stabilit la punctul 3D.2 din Manualul OACI pentru certificarea aerodromurilor.
44. Orice persoane căreia îi este permis accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare sau pe alte suprafețe operaționale poate crea un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavelor în cazul în care nu este formată sau informată în mod adecvat cu privire la procedurile de siguranță stabilite, aferente acestor suprafețe. Acest lucru nu este valabil doar în cazul angajaților operatorului de aerodrom sau al contractanților acestuia, ci și în cazul altor entități (de ex. prestatori de servicii de handling la sol) autorizate să exploateze platforma sau alte suprafețe operaționale. Acesta este scopul CE B.1.l, aplicabilă, de asemenea, conducătorilor oricăror vehicule de aerodrom. Prezenta CE este în deplină conformitate cu dispozițiile relevante din anexa 14 capitolul 9 la OACI, volumul I.
45. Desigur, de asemenea, serviciile de salvare și stingere a incendiilor de la punctul (ii) menționat anterior, vor folosi personal care nu are doar formare generală pentru activități similare, ci specifică și apt medical să exploateze mediul aviatic. Acest lucru se reflectă în CE B.1.m și n.

(iv) *Sistemul de management al siguranței (SMS)*

46. Astfel cum s-a demonstrat în lista menționată anterior de cerințe esențiale care intră în responsabilitatea operatorilor, exploatarea în siguranță a aerodromului necesită punerea în aplicare într-o manieră coordonată cu atenție a mai multor măsuri atenuante în domenii diverse de persoane care au formare adecvată. Când un aerodrom ajunge la un anumit nivel de complexitate, acesta poate fi obținut numai prin punerea în aplicare a unui sistem adecvat de management care să acopere siguranța și calitatea la nivelul necesar de performanță. Acest sistem trebuie să vizeze îmbunătățirea continuă pe baza unei analize continue a incidentelor și

⁷ Adică ediția a patra a anexei 14, plus amendamentul nr. 7 din 11 iulie 2004 și amendamentele nr. 8 și 9 din 11 iulie 2006 în care este stabilită categoria de aerodrom pentru RFFS în funcție de avioanele care „folosesc în mod normal” aerodromul.

prevenirii accidentelor precum și pe baza promovării unei culturi reale a siguranței. Acest sistem este deja acceptat pe scară largă în comunitatea internațională a aerodromurilor și se reflectă în anexa 14 la Standardele OACI 1.5.3, în care se impune un sistem de management al siguranței (SMS) pentru toți operatorii de aerodromuri certificați. Acest sistem trebuie să îndeplinească, desigur, criteriile corespunzătoare descrise în capitolul 1.4 din aceeași anexă.

47. După cum s-a explicat în aviz, în Europa există un sprijin considerabil pentru certificarea operatorilor tuturor aerodromurilor deschise utilizării publice. Cu toate acestea, se acceptă, de asemenea, faptul că este puțin probabil ca organizațiile mici să poată pune în aplicare un SMS autentic; impunerea unei astfel de sarcini asupra operatorilor de aerodromuri mici ar fi, de asemenea, disproporționată în raport cu riscurile efective legate de exploatarea acestora. Deși OACI cere un astfel de sistem, trebuie să se rețină faptul că standardul menționat anterior se aplică numai aerodromurilor utilizate pentru operațiuni internaționale, ceea ce este rar cazul aerodromurilor mici. Prin urmare, agenția consideră că numai operatorilor de aerodromuri relativ complexe trebuie să li se impună punerea în aplicare a unui SMS.
48. Pentru a defini respectivul nivel de complexitate, având în vedere observațiile primite asupra propunerilor din NPA nr. 06/2006, respectând în același timp obligațiile OACI, o soluție simplă ar fi să se impună un SMS numai operatorilor de aerodromuri utilizate pentru transportul aerian comercial internațional. Totuși, acest lucru poate crea dificultăți în contextul comunitar în care toate aerodromurile deschise utilizării publice sunt deschise, prin definiție, traficului aerian intracomunitar. Prin urmare, este necesară o formulare mai precisă dacă se dorește limitarea cu adevărat a cerinței privind aerodromurile complexe. Agenția consideră că acest lucru se poate obține interpretând aerodromurile „utilizate pentru operațiuni comerciale” drept aerodromuri care prestează servicii aeriene regulate⁸. Acesta este intenția CE B.2.

d – Împrejurimile aerodromului

49. Astfel cum s-a explicat la punctul 6, unele elemente importante necesare pentru reducerea pericolelor din apropierea aerodromurilor nu pot fi pur și simplu impuse în mod legal proprietarului sau operatorului de aerodrom. Agenția își motivează opinia prin faptul că aceste riscuri provin din zone din afara perimetrului aerodromului și nu pot fi controlate și reduse direct de actorii aviației. Prin urmare, agenția consideră că extinderea regulamentului de bază oferă un instrument adecvat de abordare a riscurilor conexe, solicitând statelor membre să se asigure de punerea în aplicare a unor măsuri adecvate pentru abordarea pericolelor pentru siguranță care nu pot fi soluționate de proprietarii sau operatorii de aerodrom. Secțiunea C conține, prin urmare, cerințele esențiale ce urmează să fie puse în aplicare de statele membre care sunt, desigur, libere să aleagă mijloacele ce vor fi utilizate pentru atingerea obiectivelor impuse.
50. În jurul aerodromului trebuie să existe un spațiu aerian definit fără obstacole astfel încât unei aeronave să-i fie permisă aterizarea și decolarea în siguranță. Acest lucru se referă în primul rând la obstacolele din afara perimetrului aerodromului, care ar putea afecta proiectarea sau exploatarea acestuia. În caz de schimbări sau dezvoltări ale aerodromului, trebuie să se verifice dacă există posibilitatea să fie redusă siguranța la decolare sau aterizare a aeronavelor. Dacă, în urma unei evaluări, o situație este posibil periculoasă, fie nu trebuie creat obstacolul sau trebuie

⁸ COM (2006) 396 din 18 iulie 2006 – „Propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune de exploatare a serviciilor de transport aerian în cadrul Comunității (modificată)” propune următoarea definiție:

Serviciu aerian regulat înseamnă o serie de zboruri, fiecare dintre ele având toate caracteristicile următoare:

- (a) serviciul este efectuat de o aeronavă de transport de pasageri sau de pasageri și mărfuri și/sau de corespondență, contra cost, astfel încât să existe pentru fiecare zbor locuri disponibile spre vânzare publicului larg (fie direct la transportatorul aerian, fie la agenții săi autorizați);
- (b) serviciul este exploatat în așa fel încât să deservească traficul dintre aceleași două sau mai multe puncte, fie:
- conform unui orar publicat; fie
 - cu o regularitate și frecvență de așa natură încât să fie recunoscut ca o serie sistematică.

îndepărtat, fie procedurile de sosire și/sau plecare trebuie modificate pentru a se atenua efectul acestui nou obstacol. Condiții privind crearea acestuia, precum iluminarea, pot fi, de asemenea, impuse. Această evaluare și aplicarea concluziilor acesteia necesită consultări adecvate cu autoritatea de aviație competentă, proprietarul sau operatorul aerodromului și autoritatea publică locală de exploatare a terenurilor și trebuie luate la timp măsuri atenuate. Acesta este obiectivul CE C.1, care reflectă recomandarea din anexa 14 capitolul 4 la OACI, volumul I.

51. Alte tipuri de activități care pot crea pericole pentru siguranța în exploatarea aerodromului trebuie să fie, de asemenea, controlate. Noi progrese în exploatarea terenurilor pot afecta datele geografice utilizate ca bază pentru construcția rutelor de sosire și plecare. Noi clădiri sau alte construcții, chiar dacă nu sunt identificate ca obstacole, pot crea efecte periculoase de turbulență indusă. Luminile laser și alte lumini neaeronautice pot provoca orbirea sau derutarea echipajului de zbor. Panouri solare mari sau turbinele eoliene, pe lângă faptul că pot constitui obstacole periculoase, pot crea reflexia luminii sau, respectiv, interferența cu semnalele de navigație radio. Activitățile umane pot, de asemenea, atrage animale în apropierea unui aerodrom și pot crea astfel riscuri mărite în exploatarea aeronavei. Din aceste motive, s-a elaborat CE C.2 pentru a se impune statelor membre să adopte măsuri de protecție a aeronavei împotriva acestor activități, descrise în anexa 14 capitolele 5 și 9 volumul I și părțile corespunzătoare din volumul II.
52. În cerința esențială B.1.i se impune un plan de urgență pentru a face față urgențelor care apare pe aerodrom sau în imediata apropiere a acestuia. Experiența ne-a demonstrat că o mare parte a accidentelor la decolare sau aterizare au loc în afara perimetrului aerodromului unde operatorul de aerodrom nu este responsabil în mod direct. Prin urmare, există necesitatea stabilirii de planuri de urgență în aceste situații de urgență, deoarece mijloacele sunt împărțite între aerodrom și serviciile locale de salvare și stingere a incendiilor. Prin urmare, CE C.3 impune statelor membre să asigure coordonarea serviciilor de urgență. Acest lucru este, de asemenea, descris în anexa 14 capitolul 9 la OACI, volumul I.
53. Deși reglementările aplicabile operațiunilor aeriene impun operatorilor aerieni să nu utilizeze aerodromurile care nu sunt adecvate tipului de aeronavă și operațiuni în cauză, cu toate acestea se întâmplă ca unii să nu se conformeze acestor reglementări. Trebuie interzisă această practică care nu poate duce doar la deteriorarea infrastructurii, ci și la crearea de riscuri inacceptabile pentru persoanele și proprietățile de pe aerodrom. În aceste cazuri, aplicarea este totuși dificilă deoarece autoritatea competentă a operatorului și cea a aerodromului, sunt de obicei organisme diferite, adesea din țări diferite. Deși nu se contestă faptul că decizia de utilizare a aerodromului trebuie să fie lăsată pe deplin în sarcina operatorului aerian, în special în caz de urgență, abuzul trebuie pedepsit. Acesta este obiectivul CE C.4, care impune statului membru să acționeze în astfel de cazuri.

II. CERINȚE ESENȚIALE

A – Caracteristici fizice, infrastructură și echipament

1) Suprafața de mișcare

- (a) Un aerodrom trebuie să fie prevăzut cu o suprafață desemnată pentru aterizarea și decolarea unei aeronave.
 - (i) Suprafața de aterizare și decolare trebuie să aibă dimensiuni adecvate aeronavei prevăzute să utilizeze instalația.

- (ii) Suprafața de aterizare și decolare, după caz, trebuie să fie aibă o forță portantă suficientă pentru a suporta exploatarea repetitivă a aeronavei interesate. Acele suprafețe care nu sunt prevăzute pentru exploatarea repetată trebuie să poată suporta aeronava.
 - (iii) După caz, suprafața de aterizare și decolare trebuie proiectată pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru operațiunile aeronavei.
 - (iv) Panta și schimbările de pantă de pe suprafața de aterizare și decolare nu trebuie să creeze un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei.
 - (v) Caracteristicile suprafeței trebuie să fie adecvate utilizării de către aeronava interesată.
 - (vi) Pe suprafața de aterizare și decolare nu trebuie să existe obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei.
- (b) În cazul în care există mai multe suprafețe de aterizare și decolare, acestea trebuie să fie proiectate astfel încât să nu creeze un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei.
- (c) Suprafața de aterizare și decolare trebuie să fie înconjurată de zone definite. Aceste zone sunt prevăzute pentru a proteja aeronava care le survolează pe durata operațiunilor de decolare și aterizare sau pentru a reduce consecințele unei aterizări scurte accidentale, ieșirii laterale sau depășirii capătului suprafeței de decolare și aterizare.
- (i) Aceste zone trebuie să aibă dimensiuni adecvate pentru exploatarea prevăzută a aeronavei;
 - (ii) Panta și schimbările de pantă din aceste zone nu trebuie să creeze un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei.
 - (iii) În aceste zone nu trebuie să existe obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei. Acesta nu trebuie să excludă echipamentele fragile ce urmează să fie amplasate în zonele respective în cazul în care acestea sunt necesare la exploatarea aeronavei.
 - (iv) În acest scop, fiecare suprafață trebuie să aibă o forță portantă suficientă.
- (d) Acele zone de pe un aeroport și împrejurimile imediat aferente, care urmează să fie utilizate pentru rularea sau parcare a aeronavei, trebuie proiectate astfel încât să permită exploatarea în siguranță a aeronavei prevăzute să folosească respectiva instalație în toate condițiile prevăzute în acest scop.
- (i) Aceste suprafețe trebuie să aibă o forță portantă suficientă pentru a suporta exploatarea repetată a aeronavei interesate, cu excepția acelor suprafețe prevăzute doar pentru utilizare ocazională care trebuie să fie capabile doar să suporte aeronava.
 - (ii) Aceste suprafețe trebuie proiectate pentru a se asigura scurgerea apei și pentru a se evita ca apa reținută să devină un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei.
 - (iii) Panta și schimbările de pantă din aceste zone nu trebuie să creeze un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei.
 - (iv) Caracteristicile suprafeței acestor zone trebuie să fie adecvate utilizării de către aeronava interesată.
 - (v) În aceste zone nu trebuie să existe obiecte care pot constitui un risc inacceptabil pentru aeronavă. Acesta nu trebuie să excludă echipamentele necesare pentru zona respectivă ce urmează să fie parcate în poziții sau zone special definite.

- (e) Celelalte infrastructuri prevăzute a fi utilizate de aeronavă trebuie proiectate astfel încât prin folosirea acestora să nu se creeze un risc inacceptabil pentru aeronava care le folosește.
- (f) Construcțiile, clădirile, echipamentele sau zonele de depozitare trebuie să fie amplasate și proiectate astfel încât să nu creeze un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei.
- (g) Trebuie prevăzute mijloace adecvate pentru a împiedica intrarea pe suprafața de mișcare a persoanelor neautorizate, vehiculelor neautorizate sau a animalelor suficient de mari pentru a constitui un risc inacceptabil pentru exploatarea aeronavei, cu excepția cazului în care riscul conex poate fi redus cu alte mijloace. Acesta din urmă trebuie să asigure un nivel echivalent de siguranță.

2) ***Înălțimea de trecere a unui obstacol***

- (a) Pentru a proteja o aeronavă care înaintează pe un aerodrom în scopul aterizării sau decolării, trebuie stabilite suprafețe sau rute de sosire și de plecare. Aceste rute sau suprafețe trebuie să asigure aeronavei înălțimea necesară de trecere a obstacolelor amplasate în zona din jurul aerodromului.
- (b) Această înălțime de trecere a obstacolelor trebuie să fie adecvată fazei de zbor și tipului de exploatare în curs de realizare. De asemenea, trebuie să se ia în considerare echipamentele folosite la stabilirea poziției aeronavei.

3) ***Mijloace vizuale și de altă natură și echipamente de aerodrom***

- (a) Mijloacele trebuie să fie adecvate scopului, recognoscibile și trebuie să ofere informații clare utilizatorilor în toate condițiile operaționale prevăzute.
- (b) Echipamentele de aerodrom trebuie să funcționeze astfel cum s-a preconizat în condițiile de exploatare prevăzute fără a fi nevoie de competență sau putere excepțională. În condiții de exploatare sau în caz de defecțiune, echipamentele de aerodrom nu trebuie să provoace un risc inacceptabil pentru siguranța aviației.
- (c) Mijloacele și sistemele de alimentare cu energie electrică ale acestora trebuie să fie proiectate astfel încât defectarea acestora să nu conducă la furnizarea de informații neadecvate, înșelătoare sau insuficiente utilizatorilor sau la întreruperea unui serviciu esențial.
- (d) Trebuie asigurate mijloace adecvate de protecție pentru a se evita deteriorarea sau perturbarea acestor mijloace.
- (e) Sursele de radiație sau prezența obiectelor mobile sau fixe nu trebuie să împiedice sau să afecteze în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.
- (f) Trebuie furnizate personalului competent informații privind exploatarea și utilizarea echipamentelor de aerodrom, inclusiv indicații clare privind condițiile care pot provoca riscuri inacceptabile pentru siguranța aviației.

4) Date privind aerodromul

- (a) Trebuie stabilite și actualizate date privind aerodromul și serviciile disponibile.
- (b) Datele trebuie să fie precise, lizibile, complete și clare. Trebuie păstrate niveluri adecvate de integritate.
- (c) Datele trebuie puse la dispoziția utilizatorilor la timp, folosind o metodă de comunicare cu utilizatorii suficient de sigură, rapidă și care să nu permită modificarea conținutului acestora.

B – Exploatare și administrare

- 1) Un operator de aerodrom este responsabil de exploatarea unui aerodrom. Responsabilitățile unui operator de aerodrom sunt după cum urmează:
 - (a) operatorul de aerodrom trebuie să dispună, direct sau pe bază de contracte, de toate mijloacele necesare exploatării în siguranță a aerodromului. Aceste mijloace includ, dar fără a se limita la acestea, următoarele: instalații, personal, echipamente și materiale, documentarea cu privire la atribuții, responsabilități și proceduri, accesul la date relevante și păstrarea evidenței contabile.
 - (b) operatorul de aerodrom trebuie să verifice dacă cerințele din secțiunea A sunt întotdeauna îndeplinite sau să ia măsuri adecvate pentru a reduce riscul asociat neconformității. Trebuie stabilite și aplicate proceduri pentru a aduce la timp la cunoștința tuturor utilizatorilor aceste măsuri.
 - (c) operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un program de gestionare a riscurilor legate de animalele sălbatice.
 - (d) operatorul de aerodrom trebuie să demonstreze că circulația vehiculelor și a persoanelor pe suprafața de mișcare și pe alte suprafețe operaționale este coordonată cu mișcarea aeronavei pentru evitarea coliziunilor și deteriorării aeronavei.
 - (e) operatorul de aerodrom trebuie să demonstreze că sunt stabilite și puse în aplicare proceduri de reducere a riscurilor conexe exploatării aerodromului în condiții meteorologice nefavorabile, de vizibilitate redusă sau pe timp de noapte, după caz.
 - (f) operatorul de aerodrom trebuie să încheie contracte cu alte organizații competente pentru a asigura conformitatea continuă cu aceste cerințe esențiale pentru aerodromuri. Aceste organizații includ, dar fără a se limita la aceștia, operatori de aeronave, prestatori de servicii de navigație aeriană, prestatori de servicii de handling la sol și alte organizații ale căror activități sau produse pot afecta siguranța aviației.
 - (g) operatorul de aerodrom trebuie să demonstreze că există și sunt aplicate proceduri de alimentare a aeronavei cu combustibil necontaminați și conform specificației corecte.
 - (h) manuale de întreținere a echipamentelor de aerodrom trebuie puse la dispoziție, aplicate în practică și trebuie să acopere instrucțiunile de întreținere și reparație, informațiile de service, procedurile de depanare și inspecție.
 - (i) operatorul de aerodrom trebuie să stabilească și să pună în aplicare un plan de urgență pe aerodrom care să acopere scenariile de urgență ce pot apărea pe aerodrom sau în imediata apropiere a acestuia. Acest plan trebuie să fie coordonat cu planul de urgență al comunității locale.

- (j) operatorul de aerodrom trebuie să demonstreze că sunt asigurate serviciile de salvare și stingere a incendiilor pe aerodrom pentru aeronavele critice care intenționează să utilizeze aerodromul ca punct de origine sau destinație. Aceste servicii trebuie să acționeze în cazul unui incident sau accident cu urgența cuvenită și trebuie să includă cel puțin echipamente, produse de stingere și personal în număr suficient.
- (k) operatorul de aerodrom trebuie să utilizeze numai personal format și calificat pentru exploatarea și întreținerea aerodromului și trebuie să pună în aplicare și să actualizeze programe de formare și verificare a competenței întregului personal relevant.
- (l) operatorul de aerodrom trebuie să demonstreze că oricărei persoane căreia îi este permis accesul neînsoțit pe suprafața de mișcare sau pe alte suprafețe operaționale este formată și calificată în mod adecvat în scopul acestui acces.
- (m) personalul de salvare și stingere a incendiilor trebuie să fie format și calificat în mod adecvat pentru a opera în împrejurimile aerodromului. Operatorul de aerodrom trebuie să pună în aplicare și să mențină programe de formare și verificare pentru competența continuă a acestui personal.
- (n) întreg personalul de salvare și stingere a incendiilor posibil însărcinat să acționeze în situații de urgență aviatică trebuie să își demonstreze cu regularitate aptitudinile psihofizice de a-și îndeplini în mod satisfăcător atribuțiile, având în vedere tipul de activitate. În acest context, aptitudinile psihofizice, adică aptitudinile psihice și fizice, înseamnă a nu suferi de nicio boală sau handicap care ar putea pune acest personal în incapacitatea:
 - (i) de a-și îndeplini atribuțiile necesare pentru a acționa în situații de urgență aviatică;
 - (ii) de a-și îndeplini sarcinile atribuite în orice moment;
 - (iii) de a percepe corect mediul său.

În cazul în care aptitudinile psihofizice nu pot fi pe deplin demonstrate, pot fi puse în aplicare măsuri atenuante care să asigure o siguranță echivalentă.

- 2) În cazul în care un aeroport este deschis utilizării publice și prestează servicii aeriene regulate:
- (a) operatorul de aerodrom trebuie să pună în aplicare și să mențină un sistem de administrare pentru a susține conformitatea cu aceste cerințe esențiale privind aerodromurile și pentru a urmări îmbunătățirea continuă și proactivă a siguranței și calității. Sistemul de administrare trebuie să includă structuri organizaționale, răspunderi, competențe, politici și proceduri.
 - (b) sistemul de administrare trebuie să includă un program de prevenire a incidentelor și accidentelor care să conțină un sistem de raportare și de analiză a incidentelor. Analiza trebuie să implice părțile de la punctul 1 litera (d) menționată anterior, după caz.
 - (c) operatorul de aerodrom trebuie să elaboreze un manual al aerodromului și să opereze în conformitate cu manualul. Acest manual trebuie să conțină toate instrucțiunile, informațiile și procedurile necesare pentru aerodrom, sistemul de administrare și pentru ca personalul de exploatare să își îndeplinească atribuțiile.

C – Împrejurimile aerodromului

- 1) Spațiul aerian din jurul suprafețelor de mișcare ale aerodromului trebuie protejat împotriva obstacolelor astfel încât să se permită ca aeronavele prevăzute să fie exploatate pe aerodromuri fără a se crea un risc inacceptabil din cauza existenței obstacolelor în jurul aerodromului. Prin

urmare, trebuie dezvoltate, puse în aplicare și în mod continuu monitorizate suprafețe de monitorizare a obstacolelor pentru identificarea oricărei incursiuni neautorizate.

- (a) Pătrunderea pe acestor suprafețe va impune o evaluare pentru a se identifica dacă obiectul constituie sau nu un risc inacceptabil. Orice risc inacceptabil trebuie îndepărtat sau redus.
 - (b) Existența oricărui rest al unui astfel de obstacol trebuie notificată și, dacă este necesar, aceste resturi trebuie marcate și, după caz, prevăzute cu balize luminoase.
- 2) Pericolele asociate activităților umane și exploatării terenurilor, ca de exemplu articolele din următoarea listă, dar fără a se limita la acestea, trebuie monitorizate și controlate. Riscul provocat de acestea trebuie evaluat și redus după caz:
- (a) orice construcție sau schimbare în exploatarea terenurilor din zona locală a aerodromului,
 - (b) posibilitatea de a provoca turbulență indusă,
 - (c) utilizarea de lumini periculoase, confuze și înșelătoare,
 - (d) orbirea provocată de suprafețe mari și foarte reflectorizante,
 - (e) crearea de zone care pot încuraja activitatea animalelor sălbatice în împrejurimile suprafeței de mișcare de pe aerodrom,
 - (f) sursele de radiație invizibilă sau prezența obiectelor mobile sau fixe care pot împiedica sau afecta în mod negativ performanța sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere.
- 3) Trebuie stabilit un plan de urgență al comunității locale pentru situații de urgență aviatică care apar în zona locală a aerodromului.
- 4) Cu excepția situațiilor de urgență pentru aeronave, în momentul devierii către un aerodrom alternativ sau în alte condiții specificate în fiecare caz, un aerodrom sau părți din acesta nu trebuie utilizate de o aeronavă pentru care proiectarea aerodromului și procedurile de exploatare nu sunt în mod normal prevăzute, fără acordul operatorului de aerodrom.