

**BISTVENE ZAHTEVE ZA UREDITEV VARNOSTI IN INTEROPERABILNOSTI  
LETALIŠČ**

KAZALO

I. Opis bistvenih zahtev .....	3
a - Uvod.....	3
b - Fizikalne značilnosti, infrastruktura in oprema letališča .....	5
(i) <i>Območje gibanja</i> .....	5
(ii) <i>Višina leta nad ovirami</i> .....	7
(iii) <i>Vizualni in nevizualni pripomočki ter letališka oprema</i> .....	7
(iv) <i>Podatki o letališču</i> .....	8
c - Delovanje in upravljanje letališča .....	9
(i) <i>Zahteve, ki veljajo za vse upravljavce letališč</i> .....	9
(ii) <i>Nesreče in reševanje ter gašenje požarov</i> .....	10
(iii) <i>Letališko osebje</i> .....	10
(iv) <i>Sistem varnega upravljanja</i> .....	11
d - Letališko okolje.....	12
II. Bistvene zahteve .....	13
A - Fizikalne značilnosti, infrastruktura in oprema .....	13
1) <i>Območje gibanja</i> .....	13
2) <i>Višina leta nad ovirami</i> .....	14
3) <i>Vizualni in nevizualni pripomočki ter letališka oprema</i> .....	14
4) <i>Podatki o letališču</i> .....	15
B - Delovanje in upravljanje .....	15
C - Letališko okolje.....	17

## OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM O BISTVENIH ZAHTEVAH

### I. OPIS BISTVENIH ZAHTEV

#### a - Uvod

1. Ta obrazložiten memorandum opisuje, kako so bile v posvetovanju z zainteresiranimi stranmi razvite bistvene zahteve glede varnosti na letališču. Njegov namen je pojasnitev glavnih ciljev:
  - kaj so bistvene zahteve;
  - postopka določanja nevarnosti, ki mu sledita ocena tveganja in po potrebi zmanjševanje tveganja, uporabljeno pri pripravi bistvenih zahtev;
  - kako ustrezajo standardom in priporočenim praksam ICAO.
2. Kot je razvidno že iz njihovega imena, so „*bistvene zahteve*“ pogoji, ki jih mora izpolnjevati izdelek, infrastruktura, oseba ali organizacija za zagotovitev, da njihova uporaba, delovanje ali dejavnosti v najmanjši možni meri vplivajo na javnost. Obravnavajo torej načine, s katerimi se tveganja, ki jih je mogoče utemeljeno pričakovati in so povezana s posameznimi dejavnostmi, odpravijo ali zmanjšajo na sprejemljivo raven. Povedano drugače, ne pomenijo zakonske obveznosti glede določenih kvantitativnih rezultatov (npr. dopustne ravni varnosti – *Tolerable Level of Safety*), temveč, nasprotno, obveznost izvajati<sup>1</sup> določene načine za zmanjševanje nesprejemljivih tveganj. V zvezi s tem je treba pojasniti, da preverjanje skladnosti (certifikacijski ali odobritveni postopki) ni ukrep za zmanjševanje nevarnosti, temveč pomeni preverjanje, ali se ukrepi za zmanjševanje nevarnosti izvajajo.
3. Za opredelitev takih načinov je treba določiti nevarnosti, povezane z analizirano dejavnostjo, in oceniti povezana tveganja. Bistvene zahteve so tako načini, ki jih je treba uporabiti za zmanjševanje teh tveganj na sprejemljivo raven. Postopek je naslednji:
  - prepoznavanje vseh možnih dogodkov, ki bi lahko sprožili niz dogodkov, nevarnih za varnost v letalstvu: tj. določitev nevarnosti;
  - ocena možnih posledic in kategorizacija njihove „resnosti“;
  - ocena verjetnosti njihovega pojava v odsotnosti vsakršnih zaščitnih ukrepov (tj. „verjetnost“);
  - presoja znosnosti tveganja (tj. če so mogoče katastrofalno resne posledice, je sprejemljiva samo izjemno majhna verjetnost; večja verjetnost je dovoljena v primeru manj resnih posledic);
  - opredelitev ukrepov za zmanjševanje nevarnosti za zmanjšanje verjetnosti nastanka nevarnosti ali za zmanjšanje resnosti posledic, kadar so tveganja, povezana z nevarnostjo, nesprejemljiva.
4. V zvezi z ukrepi za zmanjševanje nevarnosti je prav tako treba vztrajati, da so sorazmerni z varnostnim ciljem. To pomeni, da ne smejo presegati tistega, kar je potrebno za doseganje pričakovanih koristi, povezanih z varnostjo, ne da bi pri tem povzročili nepotrebne omejitve, ki jih ta cilj ne utemeljuje. V tem primeru je bil zato cilj omejen na določitev ustreznega zmanjševanja nesprejemljivih tveganj, povezanih z delovanjem zrakoplova, ki deluje na letališču ali v njegovi bližini. Zmanjševanje tveganj, povezanih z možnim trčenjem premikajočega se zrakoplova, se je štelo za posebno vprašanje in se bo obravnavalo ločeno, ko

---

<sup>1</sup> Obveznost v zvezi z načini v primerjavi z obveznostjo v zvezi z rezultati.

se bodo upoštevala tveganja, povezana z izvajanjem upravljanja zračnega prometa z vidika „od izhoda do izhoda“ (*gate to gate*).<sup>2</sup>

5. Agencija je zato s strokovnjaki iz skupine regulatorjev letališke varnosti<sup>3</sup> izvedla študijo, katere namen je bil določiti nevarnosti, povezane z dejavnostmi zrakoplova, ki pristaja, vozi po tleh ali vzleta z letališča. Po oceni možnih tveganj so bili oblikovani potrebni ukrepi za zmanjševanje nevarnosti (tj. varnostni cilji ali bistvene zahteve) za odpravo teh tveganj ali njihovo zmanjšanje na sprejemljivo raven. Razdeljeni so bili v skupine glede na osebe, ki so odgovorne za njihovo izvajanje:
  - fizikalne značilnosti, infrastruktura in oprema (tj. načrt letališča);
  - delovanje in upravljanje;
  - okolica letališča.
6. Predvsem je treba upoštevati, da sta lahko v skladu s posvetovalnim dokumentom (dokument NPA št. 6/2006) lastnik in upravljevec letališča zelo različni pravni osebi. Glede na težnjo po čedalje večji liberalizaciji zagotavljanja letaliških storitev je zelo verjetno, da bo postalo običajna praksa, da bodo javni subjekti, ki so odgovorni za organizacijo zagotavljanja takšnih storitev, te storitve raje oddajali zunanjim izvajalcem na podlagi pogodb za določen čas, pri čemer bodo ostali lastniki infrastrukture. Zato ne bi bilo pošteno upravljavcem naložiti obveznosti, ki jih lahko izpolni samo lastnik. Enako tudi subjekti, odgovorni za zagotavljanje teh storitev, morda nimajo pristojnosti za sprejetje ukrepov za zaščito okolja zunaj letališkega območja. Države članice same morajo torej zagotoviti, da je mogoče sprejemati takšne ukrepe, kot je to primerno. Zaradi jasnosti in pravne varnosti je zato treba jasno določiti, kdo je odgovoren za skladnost z vsako od bistvenih zahtev.
7. Za preverjanje rezultatov zgoraj opisanega pristopa „od zgoraj navzdol“ je bila pripravljena presoja „od spodaj navzgor“, katere namen je bil preučiti, zakaj so bile uvedene posamezne bistvene zahteve, katera tveganja so takšne zahteve zmanjševale in ali so bili ukrepi sorazmerni z varnostnim ciljem. Te bistvene zahteve so se primerjale tudi z določbami Zvezka I „Načrtovanje in delovanje letališča“ in Zvezka II „Civilno letališče za helikopterje“ Priloge 14 ICAO za zagotovitev, da državam članicam omogočajo izpolnjevanje njihovih obveznosti ICAO glede interoperabilnosti in varnosti letališč na svetovni ravni.
8. Posebna skrb je namenjena zagotavljanju, da so predvidene bistvene zahteve primerne in sorazmerne z vsemi vrstami zrakoplovov, ki so urejene v okviru sistema EASA, vključno z rotoplani in splošnim letalstvom, vsemi vrstami letalskih dejavnosti (komercialnimi, poslovnimi in rekreacijskimi) na vseh letališčih ali v njihovi bližini (npr. ena vzletno-pristajalna steza, več vzletno-pristajalnih stez, civilna letališča za helikopterje<sup>4</sup>, letališča za hidroplane) in v skladu z vsemi pravili letenja (instrumentalnimi ali vizualnimi)<sup>5</sup>, da se doseže skladnost s celotnim sistemskim pristopom, na katerem temelji politika Skupnosti glede varnosti civilnega letalstva. Na ravni izvedbenih pravil in sprejemljivih postopkov usklajevanja se bo seveda pravočasno vzpostavilo potrebno razlikovanje.
9. Ne nazadnje, bistvene zahteve so bile pripravljene za omogočanje neposrednega izvajanja za določene vrste dejavnosti. Urejanje bi bilo tako mogoče ne samo prek zavezujočih izvedbenih pravil, temveč tudi z uporabo prožnejših in nezavezujočih sprejemljivih postopkov usklajevanja,

<sup>2</sup> Evropska komisija je Agencijo pozvala, naj to vprašanje preuči v skladu s klavzulo 2 Uredbe 1592/2002 in poda predloge o ureditvi varnosti navigacijskih služb zračnega prometa in upravljanja zračnega prometa. Delo se je zato začelo in Agencija namerava objaviti obvestilo o predlagani spremembi novembra 2007.

<sup>3</sup> Skupina regulatorjev letališke varnosti (*Group of Airport Safety Regulators – GASR*).

<sup>4</sup> Tj. letališče ali del letališča, načrtovan za prihode, odhode in gibanje rotoplanov po tleh.

<sup>5</sup> V skladu s Prilogo 2 ICAO – Pravila letenja.

ki jih morajo izvajati gospodarska panoga, upravljavci in organi oblasti s svojimi sistemi varnega upravljanja, ki so skladni z novimi načeli za boljšo pravno ureditev varnosti v letalstvu.

**b - Fizikalne značilnosti, infrastruktura in oprema letališča**

*(i) Območje gibanja*

10. Letališče je sestavljeno vsaj iz območja za vzletanje in pristajanje. Pri načrtovanju tega območja je treba najprej zagotoviti, da ima zadostne dimenzije za nameščanje zrakoplovov, ki naj bi uporabljali objekt. Sicer lahko zrakoplov prekorači območje ali pa je zanj prevelik, zaradi česar nastane tveganje za nastanek poškodb zrakoplova pri dovolj velikih hitrosti, poškodb ali smrti potnikov na zrakoplovu ali ljudi na tleh, kar pomeni nesprejemljivo tveganje. Ta zadeva je obravnavana v bistveni zahtevi A.1.a.i, ki določa primerne dimenzije za območje. Način, kako je napisan ta odstavek, omogoča nadaljnjo izvajanje trenutne prakse, hkrati pa omogoča razvoj izvedbenih pravil, ki so na primer skladna z odstavkoma 3.1.6 in 3.1.9 Zvezka I Priloge 14 ICAO.
11. Poleg tega mora biti območje za vzletanje in pristajanje sposobno prenesti ponavljajočo se obremenitev zrakoplovov, ki naj bi uporabljali to območje. Pogosta uporaba takšnega območja s strani zrakoplova, ki je pretežek za območje, lahko povzroči hitro poslabšanje kakovosti območja za vzletanje in pristajanje. V določenem trenutku lahko to pripelje do resnih posledic, kot je izguba nadzora nad zrakoplovom, kar lahko privede do nesreče. Zaradi tega bistvena zahteva A.1.a.ii določa ustrezne nosilnosti območja za vzletanje in pristajanje. Besedilo seveda izključuje letališča za hidroplane, katerih nosilnost območja je odvisna od naravnih značilnosti. Ta točka je skladna tudi z odstavki Zvezka I Priloge 14 ICAO, kot je odstavek 3.1.20.
12. Na območju za vzletanje in pristajanje, ki je lahko na tleh ali umetnem objektu, ne sme biti stoječe vode, prav tako pa mora biti zagotovljeno ustrezno in učinkovito odvodnjavanje. Čezmerno nabiranje vode ima lahko predvsem pri letalih za posledico na primer drsenje po vodi, kar lahko povzroči izgubo nadzora in nesrečo, kar je nesprejemljivo tveganje. Namen bistvene zahteve A.1.a.iii je vzpostaviti zahtevo, v skladu s katero mora biti takšno območje načrtovano na način, ki zagotavlja učinkovito odvodnjavanje. Ta točka je skladna z namenom iz odstavka 3.1.18 Zvezka I Priloge 14 ICAO.
13. Območje za vzletanje in pristajanje seveda ne sme imeti vzdolžnih ali stranskih naklonov, ki bi lahko posadki omejevali vidljivost ali povzročili, da bi bila uporaba območja nevarnejša zaradi čezmernih naklonov ali spremembe naklona. Območje za vzletanje in pristajanje, ki je bilo načrtovano brez upoštevanja teh dejavnikov, lahko povzroči bistveno zmanjšanje varnosti zrakoplovov, ki ga uporabljajo. To tveganje obravnava bistvena zahteva A.1.a.iv, ki je skladna tudi z odstavki Zvezka I Priloge 14 ICAO, kot so odstavki od 3.1.12 do 3.1.19.
14. Druga nevarnost, ki jo je treba upoštevati, izhaja iz značilnosti površine območja. Letalo ima lahko težave zaradi nezadostnega trenja, kar lahko zmanjša njegovo učinkovitost zaviranja in privede do prekoračitve ali zasuka z območja za vzletanje ali pristajanje. Še en primer so nepravilnosti na površini, ki lahko negativno vplivajo na vzlet ali pristajanje zrakoplova zaradi čezmernega poskakovanja, zibanja, tresenja ali drugih težav pri upravljanju. Posledica navedenega bi lahko bila celo letalska nesreča s smrtnimi žrtvami. Edini izvedljiv način za zmanjšanje takšnih nesprejemljivih tveganj je zato določitev primernih značilnosti površine, da se prepreči nastanek nevarnih dogodkov. Tak je namen bistvene zahteve A.1.a.v, ki je skladna s standardi in priporočeno prakso (SARPS) iz Priloge 14 ICAO, kot so tisti iz odstavkov od 3.1.21 do 3.1.25 Zvezka I.

15. Če na območju za vzletanje in pristajanje ležijo ali so nanj nameščeni nevarni predmeti (npr. nelomljive oznake ali vizualni pripomočki prevelikih razsežnosti), jih lahko zrakoplov zadene, kar povzroči škodo na zrakoplovu ali celo poškodbe ali smrt potnikov na zrakoplovu, če se to zgodi pri dovolj visoki hitrosti. Bistvena zahteva A.1.a.vi zato določa, da na območjih za vzletanje in pristajanje ni predmetov, ki bi lahko povzročili nesprejemljiva tveganja, kar je skladno z odstavki iz Priloge 14 ICAO, kot so odstavki poglavja 9.9 in poglavja 10.2. Zvezka I.
16. V primerih letališča z več kot enim območjem za vzletanje in pristajanje obstaja morebitno tveganje, da bo zrakoplov peljal preblizu drugega območja za vzletanje in pristajanje in s tem oviral njegovo delovanje. Brez poseganja v operativne ukrepe, kot je omejitev taktičnega upravljanja zračnega prometa, je tovrstne nevarnosti mogoče zmanjšati z ustreznim načrtovanjem postavitve letališča, vključno z ustrežno najmanjšo razdaljo med območji za vzletanje in pristajanje, kar je odvisno od operativnih postopkov, ki se nanašajo na predvideni način uporabe teh vzletno-pristajalnih stez. Bistvena zahteva A.1.b je bila razvita za upoštevanje povezanih sredstev za zmanjševanje nevarnosti pri načrtovanju. Omogoča razvoj izvedbenih ukrepov, ki so v skladu z določbami, kot so tiste iz odstavkov 3.1.10 in 3.1.11. Zvezka I Priloge 14 ICAO, in zahtevanimi razdaljami za helikopterje iz Zvezka II Priloge 14.
17. Med zadnjo fazo pristajanja in prvo fazo vzletanja so zrakoplovi tako blizu tal, da je treba sprejeti ustrezne ukrepe za odstranitev vseh nesprejemljivih predmetov (npr. nelomljivih anten za radijsko navigacijo), ob katere bi lahko trčili. Zato bistvena zahteva A.1.c. in njeni pododstavki i, ii, iii in iv narekujejo vzpostavitev varnostnih območij, ki obdajajo območje za pristajanje ter vzletanje in imajo ustrezne fizikalne značilnosti, na njih pa ni nikakršnih nesprejemljivih predmetov. Ta območja so predvidena za zaščito zrakoplovov, ki letijo nad njimi med vzletanjem ali pristajanjem, med neizogibnim „kratkim“ pristankom ter kadar zapeljejo z območja za vzletanje in pristajanje ali ga prekoračijo. Te določbe omogočajo razvoj natančnejših izvedbenih ukrepov, ki so v skladu z ustreznimi odstavki iz poglavja 3 Zvezkov I in II Priloge 14 ICAO.
18. Glede na predvideno uporabo letališča na tleh ali umetnem objektu bo morda treba območja za vzletanje in pristajanje dopolniti z območji, namenjenimi vožnji in/ali parkiranju zrakoplovov. Tudi med vožnjo pri relativno nizki hitrosti lahko trčenje ob oviro ali izguba nadzora na spolzki površini ali neustrezna nosilnost območja privede do nesreče. Za zmanjševanje tega tveganja morajo biti načrtovana območja, ki omogočajo varno upravljanje zrakoplovov v vseh predvidljivih okoliščinah. Merila za ta območja so navedena v bistveni zahtevi A.1.d. in njenih pododstavkih i, ii, iii, iv in v ter se nanašajo na nosilnost območja, odvodnjavanje, naklone, značilnosti površine in prisotnost nevarnih predmetov. Da bi se izognili predpisovanju enako strogih fizikalnih značilnosti za ta območja kot za območja za vzletanje in pristajanje z naknadnimi izvedbenimi pravili, je zadeva obravnavana ločeno. Te določbe omogočajo skladnost s povezanimi odstavki Zvezka I Priloge 14 ICAO in podobnimi zahtevami iz poglavja 3 Zvezka II, ki se uporabljajo tudi, če se dovoli upravljanje helikopterjev na letališču, ki je primarno namenjeno letalom.
19. Popolnoma ista načela, kot so razložena v prejšnjem odstavku, veljajo tudi za drugo infrastrukturo, kot so parkirna mesta, prehodi za vstopanje in druga oprema, ki lahko v primeru trčenja povzroči nesrečo. To vprašanje obravnava bistvena zahteva A.1.e, pri čemer zagotavlja skladnost z načeli iz poglavja 3 Zvezka I Priloge 14 ICAO.
20. Vse več letališč postaja središče za številne dejavnosti, ki so lahko izključno komercialne narave in namenjene potnikom ali drugim uporabnikom letališča, ki dejansko ne sodelujejo pri operacijah zrakoplovov. V te namene so lahko potrebne posebne konstrukcije, zgradbe ali oprema. Te dejavnosti same po sebi, čeprav niso neposredno bistvene za varnost v letalstvu, lahko nenamerno povzročijo inducirane nevarnosti za varnost. Nova zgradba, na primer, tudi če

sama po sebi ne predstavlja ovire, lahko povzroči inducirano turbulenco za zrakoplov, kar lahko ima za posledico, da pilot izgubi nadzor. Drugi primeri morebitnih nevarnosti, ki jih lahko povzroči takšen razvoj, so: kršitev razdalj, oviranje vidljivosti kontroli zračnega prometa ali uporabnikom letališča, odpadki iz skladišč, ki ustvarjajo škodo zaradi tujkov, steklena območja ali druge polirane površine, ki povzročajo odboj sončne svetlobe, zasnova zgradb, ki povzročata radijski odboj, motnje navigacijskih pripomočkov ali motnje v osvetlitvi ozadja, pri čemer lahko vsi ti primeri povzročijo izgubo zrakoplova. Zmanjševanje teh nevarnosti določa bistvena zahteva A.1.f, ki je skladna tudi s standardi in priporočeno prakso iz Priloge 14 ICAO.

21. Ne nazadnje, zaradi visokih hitrosti zrakoplova med pristajanjem ali vzletanjem lahko trčenje z osebo, živaljo ali vozilom pripelje do nesreče. Bistvena zahteva A.1.g zmanjšuje to tveganje, pri čemer zagotavlja skladnost z določbami ICAO, kot so tiste iz poglavja 3 Zvezka I Priloge 14 ICAO.

(ii) *Višina leta nad ovirami*

22. Statistični podatki o varnosti v letalstvu kažejo, da sta pristanek in vzlet najbolj kritična dela leta. Prav med tema fazama letenja morajo zrakoplovi delovati na nizki nadmorski višini na območju, ki obdaja letališče, ali nad njim. Zato je treba zagotoviti, da je mogoče določiti uporabne prihodne in odhodne zračne poti, ki zagotavljajo pri pristajanju ali vzletanju zadostno višino leta nad tlemi in ovirami na območju letališča ali zunaj njega. Povezane zračne poti ali območja so sestavni del načrta letališča, saj varna uporaba letališča ne bi bila mogoča, če ne bi nobena zračna pot, ki ji lahko sledi povprečen zrakoplov, ki uporablja to letališče, določala takšnih višin leta. Takšen je cilj bistvene zahteve A.2 ter njenih pododstavkov a) in b). Skladna je s poglavjem 4 Priloge 14 ICAO o omejevanju in odstranjevanju ovir ter dokumentom 8168 ICAO o postopkih odhoda, prihoda in pristanka.

(iii) *Vizualni in nevizualni pripomočki ter letališka oprema*

23. V primeru letalskih posadk, ki delujejo na letališču, s katerim niso seznanjene, ali pri zmanjšani vidljivosti morajo znaki, označbe, oznake in drugi vizualni ali nevizualni pripomočki zagotavljati nedvoumne informacije, ne da bi pri tem povzročale negotovost. V nasprotnem primeru bi lahko zrakoplov pristal na napačnem delu območja za vzletanje in pristajanje, lahko bi prišlo do odmikanja zrakoplova od središčne linije, predvidene za vožnjo, ali pa bi bil parkiran na napačnem mestu, kar bi lahko povečalo tveganje za nesrečo. Poleg tega morajo biti takšne informacije nedvoumno predstavljene vsem letalskim posadkam na vseh svetovnih letališčih za preprečitev, da bi letalska posadka, ki z njimi ni seznanjena, izvedla napačne manevre. Zato je treba zakonsko predpisati, da mora načrt letališča vključevati pripomočke in oznake, ki so potrebni za zmanjševanje teh tveganj. Takšen je cilj bistvene zahteve A.3.a, ki izraža zahteve iz različnih odstavkov poglavja 5 Priloge 14 ICAO. Opozoriti je treba, da se besedilo uporablja tudi za radionavigacijske pripomočke, saj njihova funkcija prav tako prispeva k letališki varnosti in interoperabilnosti. Podvajanju izvedbenih pravil, sprejemljivih postopkov usklajevanja in povezanih postopkov oblikovanja pravil se bo izognilo z doslednim usklajevanjem z delovnim programom „enotno evropsko nebo“.
24. Izkušnje kažejo, da med vožnjo po tleh in parkiranjem<sup>6</sup> nastane precejšnja škoda na zrakoplovu zaradi okvare ali poslabšanja navedenih pripomočkov in opreme (npr. zaradi zagotavljanja informacij, ki niso dovolj natančne, ali nenadne prekinitve storitve); izvajanje, delovanje in vzdrževanje opreme na letališčih so zato bistveni deli varnosti na letališču. Za zmanjševanje povezanih tveganj je bila zato uvedena bistvena zahteva A.3.b.

<sup>6</sup> Glej: [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home), kjer Fundacija za varnost letenja (Flight Safety Foundation – FSF) ocenjuje, da skupni stroški takšnih nesreč ali incidentov znašajo približno 10 000 milijonov ameriških dolarjev (2006) na leto. Ta tema je dodatno analizirana v presoji učinkov predpisov.

25. Poleg tega so številni vizualni ali nevizualni pripomočki sistemi, katerih nepretrgano delovanje je odvisno od električnega napajanja. Nobena prekinitvev električnega napajanja ne sme povzročiti stanja, ki bi poslabšalo bistvene informacije, ki se zagotavljajo letalskim posadkam. Do nesprejemljivega tveganja bi lahko prišlo v primeru vzleta v slabi vidljivosti, če bi ugasnile luči na vzletno-pristajalni stezi, ali v primeru, da bi se ponoči med pristajanjem zrakoplova nenadoma izklopil sistem osvetljave za pristajanje. Enako velja za radionavigacijske signale. Zato je bil ukrep za zmanjševanje nevarnosti v primeru prekinitve električnega napajanja za vizualne in nevizualne pripomočke vključen v bistveno zahtevo A.3.c, ki je skladna z načeli poglavja 8 Zvezka I Priloge 14 ICAO in pokriva sisteme električnega napajanja za vso letalsko navigacijsko opremo. Kot je bilo že navedeno zgoraj, se bo treba pri razvoju podrobnih izvedbenih pravil in postopkov preverjanja izogibati morebitnemu podvajanju z „enotnim nebom“.
26. Kot dopolnilo k zgornjima dvema odstavkoma, katerih namen je zagotoviti nemoteno delovanje vizualnih in nevizualnih pripomočkov, bi morala biti zagotovljena tudi zaščita pred zunanjimi dejavniki. Namerno motenje ali sabotaza bi lahko nenadno poškodovala napravo za navigacijske signale. Te razmere bi lahko povzročile nesprejemljivo tveganje. Namen bistvene zahteve A.3.d je zmanjšati takšno tveganje. Skladna je tudi z določbami poglavja 9 Zvezka I Priloge 14 ICAO.
27. Poleg tega lahko viri sevanja ali premikajoči se predmeti povzročijo nepravilnosti pri radionavigacijskih signalih, ki jih uporabljajo zrakoplovi. Številni viri sevanja so znotraj območja letališča, saj so potrebni za zračno navigacijo, poleg tega pa se na letališču in celo na območju gibanja seveda premikajo vozila. Cilj bistvene zahteve A.3e) je zmanjševanje nesprejemljivih tveganj, ki jih lahko povzročijo ti dejavniki, kar je zahtevano tudi v Prilogi 10 ICAO glede zaščite radionavigacijskih pripomočkov. To bistveno zahtevo je treba obravnavati tudi v povezavi z bistvenima zahtevama B.1.b in C.1., ki sta naslovljeni na upravljavca in javne organe ter katerih namen je zmanjševanje istega tveganja, kadar je pod njihovim nadzorom.
28. Končno, osebu, ki upravlja ali uporablja letališko opremo, ki lahko povzroči nesprejemljiva tveganja za varnost v letalstvu, je treba zagotoviti ustrezne informacije in jasno navesti morebitne nevarne okoliščine. V ta namen je bila razvita bistvena zahteva A.3.f.
- (iv) *Podatki o letališču*
29. Vzpostavljeni morajo biti podatki o letališču, ki morajo vsebovati informacije o različnih fizikalnih značilnostih letališča, kot so njegova lokacija, višina različnih ključnih točk, usmerjenost in dimenzije območij za vzletanje in pristajanje, dimenzije manevrskih območij ter obstoj in lokacija različnih vrst vizualnih ali nevizualnih pripomočkov. Ti podatki morajo biti vedno točni, da se zagotovi varno delovanje zrakoplovov, ki uporabljajo letališče. Zaradi tega je treba vse pomembne podatke sproti obnavljati. Posredovanje nepravilnih podatkov letalski posadki bi povzročilo veliko tveganje, na primer tveganje trčenja z oviro, ki ni navedena v podatkih. To je razlog za pripravo bistvene zahteve A.4.a, ki je skladna s poglavjem 2 Zvezka I Priloge 14.
30. Prejšnji odstavek govori o potrebi po vzpostavitvi ustreznih podatkov o letališču in njihovem posodabljanju. Vendar pa to še ni dovolj. Letalska posadka mora prejeti tudi primerne, berljive, popolne in nedvoumne podatke. V zvezi z zahtevami iz točke (iii) zgoraj bodo takšni podatki, ki so letalcem na voljo z zadostno natančnostjo in v standardizirani obliki, prispevali k varnosti in interoperabilnosti. Zaradi tega so natančnost, celovitost in oblika takšnih podatkov zelo pomembni, predvsem za sodobne podatkovne zbirke navigacijske opreme. Če so podatki dvoumni, zavajajoči ali poškodovani, ne morejo posredovati potrebnih informacij, kar ima za posledico enako tveganje, kot če ne bi bilo na voljo nobenih podatkov, ali pa, kar je še slabše, se



lahko podatki napačno razložijo, kar povzroči nastanek nevarnih razmer. To je navedeno v bistveni zahtevi A.4.b, ki je skladna z določbami poglavja 2 Zvezka I Priloge 14.

31. Za dopolnitev zgoraj opisanega okvira podatkov o letališču je prav tako bistvenega pomena vzpostaviti takšne načine in sredstva, da njihova komunikacija poteka hitro, ne da bi se spreminjala njihova vsebina. Nevarnost, do katere pride zaradi posredovanja napačnih podatkov ali prepoznega prejemanja takšnih podatkov, je razvidna iz zgoraj navedenega. Namen bistvene zahteve A.4.c je zagotoviti takšno posredovanje podatkov, ki je hitro in preprečuje kakršno koli popačenje podatkov, ta bistvena zahteva pa je spet skladna s poglavjem 2 Priloge 14 ICAO.

### **c - Delovanje in upravljanje letališča**

#### *(i) Zahteve, ki veljajo za vse upravljavce letališč*

32. Besedilo bistvenih zahtev je bilo skrbno pripravljeno, da se prepreči določitev obveznosti (zagotoviti), katerih rezultatov upravljavci ne bi bili sposobni doseči. Namesto tega se uporablja glagol „dokazati“, da se omogoči izbira med različnimi možnostmi za izpolnitev zahteve, na primer:
- neposredno izvajanje in dokumentiranje povezanih nalog;
  - priprava pogodbe in po potrebi sporazuma o ravni storitev z drugim podjetjem;
  - zagotavljanje dokazil, npr. na podlagi zakonitega sklepa javnega organa, da funkcijo izvaja pristojni subjekt (npr. imenovani izvajalec služb zračnega prometa za storitve kontrolnega stolpa ali reševalne službe in gasilci, ki jih zagotavljajo javne organizacije) v skladu z ustrežno ureditvijo.
33. Glavna dolžnost upravljavca je zagotoviti, da se letališče vedno uporablja v optimalnih varnostnih razmerah. Na to izjavo se sklicuje bistvena zahteva B.1. Ta določa, da mora imeti upravljavec letališča potrebna sredstva, ki vključujejo človeške vire, material in opremo, organizacijo in postopke, ki so sorazmerni z velikostjo, kompleksnostjo in vrsto operacij zrakoplovov, ki jih zagotavlja letališče. To je izraženo v bistveni zahtevi B.1.a.
34. Upravljavec letališča mora nato preveriti, ali letališče stalno ustreza zahtevam iz oddelka A bistvenih zahtev. Če se zgodi nekaj, zaradi česar jim letališče ali del letališča ne ustreza več, celo začasno, mora upravljavec letališča sprejeti ukrepe za odpravo teh neskladnosti ali vzpostaviti ukrepe za zmanjševanje nevarnosti in sporočiti povezane informacije upravljavcem zrakoplovov. Takšni ukrepi segajo od zaprtja letališča do prilagajanja postopkov za izravnavo začasnih nevarnosti. To osnovno načelo je določeno v bistveni zahtevi B.1.b, ki izraža določbe iz odstavka 2.9 Priloge 14 ICAO in odstavka 4.5 Priloge 1 Priročnika ICAO o certificiranju letališč.
35. Če zrakoplov med pristankom ali vzletom zadene žival ali ptico, lahko to povzroči škodo na letalu, kar ima lahko za posledico nesrečo. Iz teh razlogov je zelo pomembno, da upravljavci letališča vzpostavijo in izvajajo sisteme ali postopke za spremljanje in nadzor ptic in živali v bližini letališča, s čimer se zagotovi, da te živali ne morejo škodljivo vplivati na varnost zrakoplovov. Ta obveznost je izražena v bistveni zahtevi ER B.1.c ter je skladna tudi s standardi in priporočeno prakso ICAO iz odstavkov 9.4 in 9.10 Zvezka I Priloge 14.
36. Poleg tega je treba razviti in uporabljati postopke za usklajevanje gibanja vozil in oseb na območju gibanja ter drugih operativnih območjih, da se preprečijo trčenja in škoda na zrakoplovih. Ti cilji in pojasnila so podlaga bistvene zahteve B.1.d. Z vsebinskega vidika je usmeritev popolnoma skladna s poglavjem 9 Zvezka I Priloge 14 ICAO.
37. Iz očitnih razlogov letališče ne bi smelo obratovati v slabih vremenskih razmerah, pri zmanjšani vidljivosti ali ponoči, če niso vzpostavljeni ustrezni operativni postopki in potrebni predpisi ter

če ni na voljo ustrezna oprema. Odsotnost takšnih ukrepov, če se uporabljajo za letališče, ki naj bi delovalo v navedenih razmerah, bi lahko pripeljala do nesreče. Zato je bila razvita bistvena zahteva B.1.e, ki je skladna tudi s podobnimi načeli, kot so opredeljena v odstavku 4.16 Priloge 1 k Priročniku ICAO o certificiranju letališč.

38. Na varno delovanje zrakoplova na letališču lahko vplivajo številni različni akterji. Letališče je eden izmed teh akterjev, katerega delovanje mora biti povezano in usklajeno z delovanjem drugih pomembnih akterjev v verigi storitev. To zlasti velja za same letalske prevoznike, podjetja za izvajanje storitev zemeljske oskrbe, oskrbovalce z gorivom in druge ponudnike storitev, katerih dejavnosti lahko povzročijo nesprejemljiva tveganja za varnost v letalstvu. Zaradi pomena usklajevanja v povezavi z varnim delovanjem je to treba zahtevati na zakonski ravni, kot je izraženo v bistveni zahtevi B.1.f. To je izraženo tudi v odstavku 2.2 e) Priročnika ICAO o certifikaciji letališč.
39. Res je, da na številnih letališčih izvajalci storitev zemeljske oskrbe zagotavljajo zrakoplovom storitve polnjenja rezervoarja z gorivom, a niso v pristojnosti upravljavca letališča. Prav tako je res, da bi lahko bil upravljavec letališča odgovoren za območja skladišč goriva in/ali cevovodov. Zato je bil vključen odstavek B.1.g, v katerem se spet uporablja glagol „dokazati“, da se z njim pokrijejo različni organizacijski modeli.
40. Jasno je, da je treba letališko opremo, povezano z varnostjo (npr. opremo reševalne službe in gasilcev, vizualne in nevizualne pripomočke itd.) ustrezno vzdrževati in pregledovati, da ostane primerna za uporabo. Zato se oblikujejo in v praksi uporabljajo ustrezna navodila, kot je izraženo v bistveni zahtevi B.1.h.

(ii) *Nesreče in reševanje ter gašenje požarov*

41. Načrtovanje nujnih ukrepov, ki ga izvaja letališče, je postopek pripravljanja letališča na izredne razmere, ki se lahko zgodijo na letališču ali v njegovi bližini. Ta priprava je bistven ukrep za zmanjšanje resnosti morebitnih nesreč. Ta načrt mora zagotavljati usklajenost odziva vseh akterjev, ki lahko pomagajo v takem primeru. Incident, ki je na začetku lahko nenevaren, lahko postane zelo resen in ima za posledico izgubo življenj, če ni pravilno obravnavan. Zato je bistveno zmanjšati povezana tveganja z vnaprej načrtovanimi nujnimi ukrepi. Ti ukrepi so določeni v odstavku B.1.e in povzemajo določbe iz poglavja 9.1 Zvezka I Priloge 14 ICAO. Čeprav je ta načrt del splošnega načrta, ki ga vodijo subjekti, ki niso upravljavec letališča, mora upravljavec letališča določiti in uporabljati osnovne postopke za obvladovanje nastajajočih izrednih razmer (npr. navodila in informacije pristojnemu osebju za vzpostavitev stikov z drugimi strankami, ki skladno z načrti hitro posredujejo).
42. Jasen način za obvladovanje takšnih izrednih razmer je vzpostavitev in ohranjanje operativnosti ustreznih reševalnih in gasilskih služb, kot zahtevajo standardi in priporočene prakse ICAO<sup>7</sup>. Takšne službe morajo biti primerne za zrakoplove, ki uporabljajo letališče, glede osebja in gasilnih sredstev, vendar Agencija ob upoštevanju prejetih pripomb meni, da je treba zagotoviti zadostno prožnost za uravnovešanje stroškov in varnostnih potreb pri vzpostavitvi obsega navedenih služb. Bistvena zahteva B.1.j je bila zato ustrezno formulirana.

(iii) *Letališko osebje*

43. Podobno kot člani letalske posadke morajo biti tudi osebe, vključene v letališke operacije ali vzdrževanje, katerih dejavnosti lahko vplivajo na varnost delovanja zrakoplovov, podvržene sorazmernih zahtevam glede izobraževanja, kvalifikacij in stalne usposobljenosti, ki se nanašajo ne samo na njihove posebne naloge, temveč splošneje na pravila in postopke v zvezi z varnostjo

<sup>7</sup> Tj. 4. izdaja Priloge 14, skupaj s spremembo št. 7 z dne 11. julija 2004 ter spremembama št. 8 in 9 z dne 11. julija 2006, v katerih je kategorija letališča za reševalne in gasilske službe opredeljena na podlagi letal, ki „običajno uporabljajo“ letališče.

v letalstvu, ki se uporabljajo za letališke operacije. Poleg tega je treba znanje teh oseb sproti dopolnjevati glede večjih sprememb letaliških operacij, ne glede na stopnjo usposobljenosti, ki jo te osebe potrebujejo. Odstavek B.1.k. zato uvaja potrebo po izobraževanju in usposabljanju takšnih oseb ter njihovi stalni usposobljenosti za izvajanje njihovih dolžnosti, povezanih z varnostjo. To načelo je že določeno v odstavku 3D.2 Priročnika ICAO o certifikaciji letališč.

44. Vse osebe, ki jim je dovoljen dostop na območje gibanja ali druga operativna območja brez spremstva, lahko povzročijo nesprejemljivo tveganje za operacije zrakoplovov, če niso ustrezno usposobljene ali seznanjene z uveljavljenimi varnostnimi postopki, povezanimi s temi območji. To ne velja samo za uslužbence upravljalca letališča ali njegove pogodbene izvajalce, temveč tudi za druge subjekte (npr. izvajalce storitev zemeljske oskrbe), ki so pooblaščenici za delovanje na ploščadi ali drugih operativnih območjih. To je namen bistvene zahteve B.1.1, ki se uporablja tudi za voznike vseh vozil na letališču. Ta bistvena zahteva je popolnoma skladna z ustreznimi določbami iz poglavja 9 Zvezka I Priloge 14 ICAO.
45. Seveda tudi reševalna in gasilska služba iz točke (ii) zgoraj zaposlujeta osebje, ki je ne samo splošno usposobljeno za podobne dejavnosti, temveč tudi posebej usposobljeno in zdravstveno sposobno za delovanje v letalskem okolju. To je izraženo v bistvenih zahtevah B.1.m in n.

(iv) *Sistem varnega upravljanja*

46. Kot dokazuje zgornji seznam bistvenih zahtev, za katere so odgovorni upravljalci, je za varno delovanje letališča zahtevano, da primerno usposobljeno osebje izvaja številne ukrepe za zmanjševanje nevarnosti na različnih področjih na skrbno usklajen način. Ko letališče doseže določeno stopnjo kompleksnosti, je to mogoče le z vzpostavitvijo in izvajanjem ustreznega sistema upravljanja, ki pokriva varnost in kakovost ob potrebni ravni učinkovitosti. Tak sistem si mora prizadevati za stalno izboljševanje na podlagi stalne analize incidentov, preprečevanja nesreč in spodbujanja resnične varnostne kulture. To je že splošno sprejeto v letališki mednarodni skupnosti in izraženo v standardu ICAO 1.5.3 iz Priloge 14, ki zahteva uradni sistem varnega upravljanja za vse certificirane upravljalce letališč. Tak sistem mora seveda izpolnjevati ustrezna merila, kot so opisana v poglavju 1.4 navedene priloge.
47. Kot je bilo pojasnjeno v samem mnenju, v Evropi splošno podpirajo certificiranje upravljalcev vseh letališč, ki so odprta za javno uporabo. Prav tako se strinjajo, da majhne organizacije le s težavo izvajajo pravi sistem varnega upravljanja; naložitev tovrstnega bremena upravljavcem majhnih letališč bi bila tudi nesorazmerna z dejanskimi tveganji, povezanimi z njihovim delovanjem. Medtem ko ICAO zahteva tak sistem, je treba upoštevati, da zgoraj navedeni standard velja le za letališča, ki se uporabljajo za mednarodne operacije, kar so le redko majhna letališča. Agencija zato meni, da bi morali sistem varnega upravljanja izvajati samo upravljalci razmeroma kompleksnih letališč.
48. Za opredelitev te ravni kompleksnosti, ob upoštevanju pripomb, prejetih v zvezi s predlogi iz dokumenta NPA št. 6/2006, in v skladu z obveznostmi ICAO, bi lahko bila preprosta rešitev, da se naloži sistem varnega upravljanja samo upravljavcem letališč, ki se uporabljajo za mednarodni komercialni zračni promet. To pa lahko povzroči težave znotraj Skupnosti, kjer so vsa letališča, ki so odprta za javno uporabo, po definiciji odprta za zračni promet znotraj Skupnosti. Zato se je treba izraziti natančneje, če želimo zares omejiti zahtevo na kompleksna letališča. Agencija meni, da je to mogoče doseči z razlago, da izraz „ki se uporabljajo za komercialne dejavnosti“ pomeni letališča, ki se uporabljajo za redni zračni prevoz.<sup>8</sup> To je cilj

<sup>8</sup> COM(2006) 396 z dne 18. julija 2006 – „Predlog za Uredbo Evropskega parlamenta in Sveta o skupnih pravilih za opravljanje zračnih prevozov v Skupnosti (prenova)“ predlaga naslednjo opredelitev:

**redni zračni prevoz** pomeni serijo letov z naslednjimi značilnostmi:

(a) na vsakem letu so širši javnosti za individualni nakup na voljo sedeži in/ali zmogljivosti za prevoz tovora in/ali poštnih pošiljk (neposredno od letalskega prevoznika ali njegovih pooblaščenih agencij);

bistvene zahteve B.2.

**d - Letališko okolje**

49. Kot je pojasnjeno v odstavku 6, nekaterih pomembnih elementov, ki so potrebni za zmanjševanje nevarnosti v bližini letališč, preprosto ni mogoče zakonsko naložiti lastniku ali upravljavcu letališča. Razlog za to je, da te nevarnosti izhajajo z območij, ki so zunaj območja letališča in jih letalski akterji ne morejo neposredno nadzirati in zmanjševati. Agencija zato meni, da razširitev osnovne uredbe daje primeren instrument za obravnavo povezanih tveganj tako, da od držav članic zahteva zagotovitev, da bodo vzpostavljeni ustrezni ukrepi za obravnavo nevarnosti, ki jih ne morejo odpraviti lastniki ali upravljavci letališč. Oddelek C zato vsebuje bistvene zahteve, ki jih morajo izvajati države članice, te pa seveda svobodno odločajo o načinih, ki se bodo uporabili za doseg zahtevanih ciljev.
50. Na določenem zračnem prostoru okrog letališča ne sme biti nikakršnih ovir, da se zrakoplovom omogoči varno pristajanje in vzletanje. To se nanaša zlasti na ovire zunaj območja letališča, ki bi lahko vplivale na njegovo konstrukcijo ali dejavnosti. V primeru sprememb ali razvoja je treba preveriti, ali je varnost zrakoplova, ki pristaja na tem letališču ali z njega vzleta, zmanjšana. Če se ovira oceni za morebitno nevarno, se ne sme postaviti ali odstraniti ali pa je treba spremeniti postopke prihoda in/ali odhoda, s čimer se zmanjša vpliv te nove ovire. Lahko se uvedejo tudi pogoji za njeno ustvaritev, npr. kakšna naj bo njena osvetlitev. Ta ocena in izvrševanje njenih ugotovitev zahtevata ustrezna posvetovanja z ustreznim letalskim organom, lastnikom letališča ali upravljavcem letališča in organom oblasti za lokalno uporabo zemljišča ter pravočasno sprejetje ukrepov za zmanjševanje nevarnosti. To je cilj bistvene zahteve C.1, ki je skladna s priporočilom iz poglavja 4, Zvezka I Priloge 14 ICAO.
51. Nadzorovati je treba tudi druge vrste dejavnosti, ki lahko povzročijo nevarnosti za delovanje letališča. Nov razvoj rabe zemljišč lahko vpliva na geografske podatke, ki se uporabljajo kot podlaga pri razvoju prihodnih in odhodnih zračnih poti. Nove zgradbe ali druge konstrukcije, čeprav niso opredeljene kot ovire, lahko povzročijo negativne učinke inducirane turbulence. Laserske luči in druge luči, ki niso aeronavtične, lahko zaslepijo ali zmedejo posadko letala. Poleg tega, da so velike solarne fotovoltaične plošče ali vetrne turbine morebitne nevarne ovire, lahko povzročijo nevarne intenzivne svetlobne odboje ali interferenco radionavigacijskih signalov. Človeške dejavnosti lahko tudi privabijo divje živali v bližino letališča in tako povečujejo tveganje za dejavnosti zrakoplovov, ki tam potekajo. Iz teh razlogov je bila razvita bistvena zahteva C.2, ki državam članicam nalaga sprejetje ukrepov za zaščito zrakoplovov pred takimi dejavnostmi, kakor je opisano v poglavjih 5 in 9 Zvezka I Priloge 14 ter povezanih delih Zvezka II.
52. Bistvena zahteva B.1.i zahteva vzpostavitev načrta za primere nesreč, ki se uporablja v primeru nesreč na letališču ali v njegovi neposredni bližini. Izkušnje kažejo, da se velik del nesreč pri vzletanju ali pristajanju zgodi zunaj območja letališča, kjer upravljavec letališča nima neposredne odgovornosti. Zato obstaja potreba po vzpostavitvi načrtov za primere nesreč za tovrstne izjemne razmere, saj so sredstva v skupni uporabi letališča ter lokalne reševalne službe in gasilcev. Zato bistvena zahteva C.3 državam članicam nalaga, naj zagotovijo usklajevanje služb za ukrepanje v sili. To je opisano tudi v poglavju 9 Zvezka I Priloge 14 ICAO.
53. Čeprav predpisi, ki se uporabljajo za letalske operacije, od letalskih prevoznikov zahtevajo, naj se vzdržijo uporabe letališč, ki niso primerna za zadevno vrsto zrakoplova in dejavnosti, se

---

(b) opravlja se tako, da zagotavlja prevoz med dvema istima letališčema ali med več istimi letališči bodisi:

- v skladu z objavljenim voznim redom ali
- s tako rednimi ali pogostimi leti, da so prepoznavni kot sistematična serija letov.

dogaja, da jih nekateri vseeno uporabljajo. To prakso, ki lahko ne samo poškoduje infrastrukturo, temveč tudi povzroči nesprejemljiva tveganja za osebe in lastnino na letališču, je treba prepovedati. Uveljavljanje v takih primerih pa ni preprosto, saj sta pristojna organa letalskega prevoznika in letališča običajno različna organa, pogosto tudi iz različnih držav. Čeprav se ne izpodbija, da je treba odločitev o uporabi letališča v celoti prepustiti letalskemu prevozniku, zlasti v sili, je treba zlorabe kaznovati. To je cilj bistvene zahteve C.4, ki v takšnih primerih od držav članic zahteva ukrepanje.

## **II. BISTVENE ZAHTEVE**

### **A - Fizikalne značilnosti, infrastruktura in oprema**

#### **1) Območje gibanja**

- a) Letališče mora imeti določeno območje za pristajanje in vzletanje zrakoplovov.
  - i) Območje za vzletanje in pristajanje mora imeti dimenzije, ki ustrezajo zrakoplovom, ki naj bi uporabljala letališče.
  - ii) Območje za vzletanje in pristajanje mora biti, kjer je primerno, takšne nosilnosti, da omogoča ponavljajoče izvajanje dejavnosti zrakoplovom, ki naj bi uporabljali območje. Območja, ki niso namenjena ponavljajočemu izvajanju dejavnosti, morajo samo nositi težo zrakoplovov.
  - iii) Območje za vzletanje in pristajanje mora biti, kjer je primerno, načrtovano tako, da je zagotovljeno odvodnjavanje in da se prepreči, da bi stoječa voda postala nesprejemljivo tveganje za delovanje zrakoplovov.
  - iv) Nakloni ali spremembe naklona območja za vzletanje in pristajanje ne smejo povzročiti nesprejemljivega tveganja za delovanje zrakoplovov.
  - v) Značilnosti površine morajo ustrezati zrakoplovom, ki naj bi jih uporabljali.
  - vi) Na območju za vzletanje in pristajanje ne sme biti nobenih predmetov, ki bi lahko pomenili nesprejemljivo tveganje za delovanje zrakoplovov.
- b) Kadar je več območij namenjenih za vzletanje in pristajanje, morajo biti takšna, da ne povzročajo nesprejemljivega tveganja za delovanje zrakoplovov.
- c) Območje za vzletanje in pristajanje mora biti obdano z določenimi območji. Ta območja so predvidena za zaščito zrakoplovov, ki letijo nad njimi med vzletom ali pristankom, ali za ublažitev posledic med neizogibnim kratkim pristankom ter kadar zapeljejo z območja za vzletanje in pristajanje ali ga prekoračijo.
  - i) Ta območja morajo imeti dimenzije, ki ustrezajo predvidenemu delovanju zrakoplovov.
  - ii) Nakloni ali spremembe naklona teh območij ne smejo povzročiti nesprejemljivega tveganja za delovanje zrakoplovov.
  - iii) Na teh območjih ne sme biti nikakršnih predmetov, ki bi lahko pomenili nesprejemljivo tveganje za delovanje zrakoplovov. To ne sme s teh območij izključevati lomljive opreme, če je potrebna za podporo delovanja zrakoplovov.
  - iv) Vsako izmed teh območij mora imeti takšno trdnost (nosilnost), da služi svojemu namenu.

- d) Območja letališča, skupaj s pripadajočo neposredno okolico, ki se bodo uporabljala za premikanje in parkiranje zrakoplovov, morajo biti načrtovana tako, da omogočajo varno delovanje zrakoplovov, ki naj bi uporabljali ta posamezna območja, in sicer v vseh pogojih, za katera so bila načrtovana:
  - i) Ta območja morajo imeti nosilnost, ki je dovolj velika, da omogoča ponavljajoče se delovanje predvidenih zrakoplovov, razen za tista območja, ki naj bi se samo občasno uporabljala, ki pa morajo samo nositi zrakoplov.
  - ii) Ta območja morajo biti načrtovana tako, da je zagotovljeno odvodnjavanje in da se prepreči, da bi stoječa voda postala nesprejemljivo tveganje za delovanje zrakoplovov.
  - iii) Nakloni ali spremembe naklona teh območij ne smejo povzročiti nesprejemljivega tveganja za delovanje zrakoplovov.
  - iv) Značilnosti površine teh območij morajo ustrezati zrakoplovom, ki naj bi jih uporabljali.
  - v) Na teh območjih ne sme biti nobenih predmetov, ki bi lahko predstavljali nesprejemljivo tveganje za zrakoplove. To ne sme izključevati, da bi bila oprema, potrebna za to območje, parkirana na posebej določenih položajih ali conah na tem območju.
- e) Druga infrastruktura, namenjena za uporabo zrakoplovov, mora biti načrtovana tako, da uporaba te infrastrukture ne pomeni nesprejemljivega tveganja za zrakoplove, ki jo uporabljajo.
- f) Konstrukcije, stavbe, oprema in skladišča morajo biti nameščeni in zasnovani tako, da ne povzročijo nesprejemljivega tveganja za dejavnosti zrakoplovov.
- g) Zagotoviti je treba ustrezna sredstva, ki nepooblaščenim osebam, vozilom ali živalim, ki so dovolj velike, da pomenijo nesprejemljivo tveganje za delovanje zrakoplovov, preprečujejo vstop na območje gibanja, razen v primeru, ko je mogoče povezano tveganje zmanjšati z drugimi ukrepi. Ti ukrepi zagotavljajo isto raven varnosti.

## **2) Višina leta nad ovirami**

- a) Za zaščito zrakoplova, ki se približuje letališču za pristanek, ali zrakoplova, ki vzleta z letališča, je treba določiti prihodne in odhodne zračne poti ali območja. Takšne zračne poti ali območja morajo zrakoplovu zagotavljati ustrezno oddaljenost od ovir na območju, ki obdaja letališče.
- b) Taka oddaljenost od ovir mora ustrezati fazi leta in vrsti operacije, ki se izvaja. Prav tako je treba upoštevati opremo, ki se uporablja za določanje položaja zrakoplova.

## **3) Vizualni in nevizualni pripomočki ter letališka oprema**

- a) Pripomočki ustrezajo namenu, so prepoznavni in uporabnikom zagotavljajo nedvoumne informacije v vseh predvidenih okoliščinah delovanja.
- b) Letališka oprema mora delovati v skladu s predvideno uporabo v predvidenih okoliščinah delovanja, ne da bi bilo za to potrebno izjemno znanje ali moč. V okviru okoliščin delovanja ali v primeru okvare letališka oprema ne sme povzročiti nesprejemljivega tveganja za varnost v letalstvu.
- c) Pripomočki in njihov sistem električnega napajanja morajo biti zasnovani tako, da okvare nimajo za posledico posredovanja neprimernih, zavajajočih ali nezadostnih informacij uporabnikom ali prekinitve kakršne koli bistvene storitve.

- d) Zagotovljeni morajo biti primerni načini zaščite, ki preprečujejo nastanek škode ali motenj v delovanju tovrstnih pripomočkov.
- e) Viri sevanja ali prisotnost premikajočih se ali pritrjenih predmetov ne posegajo v delovanje aeronavtičnih komunikacijskih sistemov in sistemov navigacije ter nadzora ali škodljivo vplivajo na tako delovanje.
- f) Informacije o delovanju in uporabi letališke opreme se predložijo ustreznemu osebju, vključno z jasno navedbo okoliščin, ki lahko povzročijo nesprejemljiva tveganja za varnost v letalstvu.

#### **4) Podatki o letališču**

- a) Vzpostaviti in posodabljeni je treba podatke, ki so pomembni za letališče in razpoložljive storitve.
- b) Podatki so natančni, berljivi, popolni in nedvoumni. Ohranjajo se ustrezne ravni celovitosti.
- c) Podatke je treba zagotoviti uporabnikom pravočasno, in sicer s pomočjo varne, hitre ter vedno zanesljive metode komuniciranja z uporabniki.

### **B - Delovanje in upravljanje**

- 1) Upravljavec letališča je odgovoren za delovanje letališča. Upravljavec letališča ima naslednje odgovornosti:
  - a) upravljavec letališča mora imeti neposredno ali prek pogodb vzpostavljena vsa sredstva, ki so potrebna za vzdrževanje varnega delovanja zrakoplova na letališču. Ta sredstva med drugim vključujejo naslednje: objekte, osebje, opremo in material, dokumentiranje nalog, odgovornosti in postopke, dostop do ustreznih podatkov in vodenje evidenc;
  - b) upravljavec letališča mora zagotoviti, da so zahteve iz oddelka A vedno izpolnjene, ali sprejeti ustrezne ukrepe za zmanjševanje tveganja, povezanega z neizpolnjevanjem zahtev. Vzpostaviti in uporabljati je treba postopke, ki o takih ukrepih pravočasno obveščajo vse uporabnike;
  - c) upravljavec letališča vzpostavi in izvaja ustrezen program obvladovanja tveganja prostoživečih živali;
  - d) upravljavec letališča mora dokazati, da je gibanje vozil in oseb na območju gibanja in drugih operativnih območjih usklajeno z gibanjem zrakoplova, da se preprečijo trčenja in škoda na zrakoplovih;
  - e) upravljavec letališča mora dokazati, da so vzpostavljeni in se izvajajo postopki za zmanjševanje tveganj, povezanih z delovanjem letališča v slabih vremenskih razmerah, pri zmanjšani vidljivosti ali po potrebi ponoči;
  - f) upravljavec letališča vzpostavi sporazume z drugimi pomembnimi organizacijami za zagotavljanje stalne skladnosti s temi bistvenimi zahtevami za letališča. Te organizacije med drugim vključujejo upravljalce zrakoplovov, izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa, izvajalce storitev zemeljske oskrbe in druge organizacije, katerih dejavnosti ali izdelki lahko vplivajo na varnost zrakoplova;
  - g) upravljavec letališča mora dokazati, da so vzpostavljeni in se uporabljajo postopki za oskrbo zrakoplova z gorivom, ki ni kontaminirano in ima ustrezne specifikacije;

- h) priročniki za vzdrževanje letališke opreme se dajo na voljo, se uporabljajo v praksi ter zajemajo navodila za vzdrževanje in popravila, informacije o servisiranju, odpravljanje napak in postopke inšpekcijskega pregleda;
- i) upravljavec letališča vzpostavi in izvaja načrt letališča za primere nesreč, ki pokriva možne scenarije v izrednih razmerah, do katerih lahko pride na letališču ali v njegovi neposredni bližini. Ta načrt se uskladi z nujnimi ukrepi lokalne skupnosti;
- j) upravljavec letališča mora dokazati, da so na letališču pripravljene reševalne službe in gasilci za kritičen zrakoplov, ki namerava uporabiti letališče kot izvirno ali namembno letališče. Take službe se morajo v primeru incidenta ali nesreče hitro odzvati in vključiti vsaj opremo, sredstva za gašenje in zadostno število članov osebja;
- k) upravljavec letališča mora za delovanje in vzdrževanje letališča uporabljati samo izobraženo in usposobljeno osebje ter izvajati in vzdrževati programe usposabljanja in preverjanja za stalno usposobljenost ustreznega osebja;
- l) upravljavec letališča mora dokazati, da so vse osebe, ki jim je dovoljen dostop na območje gibanja ali druga operativna območja brez spremstva, ustrezno izobražene in usposobljene za tak dostop;
- m) osebje reševalne službe in gasilci so ustrezno izobraženi in usposobljeni za delovanje v letališkem okolju. Upravljavec letališča izvaja in vzdržuje programe usposabljanja in preverjanja za stalno usposobljenost tega osebja;
- n) vsi člani osebja reševalnih služb in gasilcev, ki imajo lahko nalogo, posredovati v izrednih letalskih razmerah, morajo redno dokazovati zdravstveno sposobnost za zadovoljivo izvajanje svojih nalog, ob upoštevanju vrste dejavnosti. V tem okviru zdravstvena sposobnost, ki zajema fizično in psihično sposobnost, pomeni stanje brez bolezni ali invalidnosti, ki bi članom osebja onemogočala:
  - (i) izvajanje nalog, potrebnih za delovanje v izrednih letalskih razmerah;
  - (ii) izvajanje dodeljenih nalog ob katerem koli času in
  - (iii) pravilno zaznavanje njihovega okolja.

Če se zdravstvena sposobnost ne more v celoti dokazati, se lahko izvajajo ublažitveni ukrepi, ki zagotavljajo enako varnost.

- 2) Če je letališče odprto za javno uporabo in se uporablja za redni zračni prevoz:
- a) mora upravljavec letališča izvajati in vzdrževati sistem upravljanja za ohranitev skladnosti s temi bistvenimi zahtevami za letališča ter si prizadevati za stalno in proaktivno izboljšanje varnosti in kakovosti. Sistem upravljanja vključuje organizacijske strukture, odgovornosti, pristojnosti, politike in postopke;
  - b) sistem upravljanja vključuje program za preprečevanje nezgod in nesreč, ki zajema program poročanja in analizo dogodkov. Analiza vključuje stranke iz točke 1.g zgoraj, kot je to primerno;
  - c) upravljavec letališča mora razviti priročnik letališča in delovati v skladu z njim. Tak priročnik mora vsebovati vsa potrebna navodila, informacije in postopke, da lahko letališče, sistem upravljanja in operativno osebje izvajajo svoje dolžnosti.



### C - Letališko okolje

- 1) V zračnem prostoru okrog območij gibanja na letališču ne sme biti nobenih ovir, da se omogoči izvajanje predvidenega delovanja zrakoplovov na letališčih, ne da bi pri tem prihajalo do nesprejemljivega tveganja zaradi razvoja ovir okoli letališča. Zato je treba razviti, uvesti in nenehno spremljati površine za nadziranje ovir, da se prepozna vsak vdor, ki ni v skladu s pravili.
  - a) Kršitve na teh površinah zahtevajo izvedbo ocene, na podlagi katere je mogoče določiti, ali objekt pomeni nesprejemljivo tveganje. Vsako nesprejemljivo tveganje se odstrani ali zmanjša.
  - b) Vse preostale ovire je treba objaviti in jih v skladu s potrebo označiti, ter kadar je to potrebno, opremiti z lučmi.
  
- 2) Nevarnosti, povezane s človeškimi dejavnostmi in uporabo zemljišča, kot so med drugim naštetje na spodnjem seznamu, je treba spremljati in nadzirati. Tveganje, ki ga povzročajo, se oceni in ustrezno zmanjša:
  - a) kakršen koli razvoj ali sprememba uporabe zemljišča na lokalnem območju letališča;
  - b) možnost povzročitve inducirane turbulence;
  - c) uporaba nevarnih in zavajajočih luči;
  - d) zaslepitev, ki jo povzročijo velike in visoko odsevne površine;
  - e) vzpostavitev območij, ki bi lahko spodbudila dejavnost divjih živali v okolici območij gibanja letališča;
  - f) viri nevidnega sevanja ali prisotnost premikajočih ali pritrjenih predmetov, ki lahko motijo ali škodljivo vplivajo na delovanje aeronavtičnih komunikacijskih sistemov ter sistemov navigacije in nadzora.
  
- 3) Vzpostavljen mora biti načrt za izjemne primere lokalne skupnosti za izjemne razmere v letalstvu, do katerih pride v lokalnem območju letališča.
  
- 4) Razen za izjemne primere, v katerih se zrakoplov preusmeri na nadomestno letališče, ali v skladu z drugimi pogoji, določenimi v posameznih primerih, letališča ali delov tega letališča brez soglasja upravljavca letališča ne smejo uporabljati zrakoplovi, za katere načrt letališča in operativni postopki običajno niso predvideni.