

**VÄSENTLIGA KRAV FÖR REGLERING AV FLYGPLATSERS SÄKERHET OCH  
DRIFTSKOMPATIBILITET**

INNEHÅLL

I. Beskrivning av de väsentliga kraven .....	3
a - Inledning .....	3
b - Flygplatsens fysiska egenskaper, infrastruktur och utrustning .....	5
(i) <i>Färdområde</i> .....	5
(ii) <i>Hinderfrihet</i> .....	7
(iii) <i>Visuella och icke-visuella hjälpmedel och flygplatsutrustning</i> .....	7
(iv) <i>Flygplatsdata</i> .....	8
c - Flygplatsens drift och ledning.....	9
(i) <i>Krav som gäller för alla flygplatsoperatörer</i> .....	9
(ii) <i>Nödsituationer, räddning och brandbekämpning</i> .....	10
(iii) <i>Flygplatsens personal</i> .....	10
(iv) <i>System för säkerhetsstyrning</i> .....	11
d - Flygplatsens miljö.....	12
II. Väsentliga krav .....	13
A - Fysiska egenskaper, infrastruktur och utrustning .....	13
1) <i>Färdområde</i> .....	13
2) <i>Hinderfrihet</i> .....	14
3) <i>Visuella och icke-visuella hjälpmedel och flygplatsutrustning</i> .....	14
4) <i>Flygplatsdata</i> .....	15
B - Drift och ledning .....	15
C - Flygplatsmiljön .....	17

## PM OM VÄSENTLIGA KRAV

### I. BESKRIVNING AV DE VÄSENTLIGA KRAVEN

#### a - Inledning

1. I denna bilaga beskrivs hur de väsentliga kraven för flygplatsers säkerhet har utarbetats i samarbete med olika berörda parter. Huvudsyftet är att förklara
  - vad som menas med ”väsentliga krav”,
  - den process för att identifiera, utvärdera och vid behov minska risker som tillämpats när de väsentliga kraven utarbetades,
  - hur de väsentliga kraven förhåller sig till ICAO:s normer och rekommenderade rutiner.
2. Som framgår av namnet är ”*väsentliga krav*” de villkor som en produkt, en infrastruktur, en person eller en organisation ska uppfylla för att allmänheten i görligaste mån inte ska påverkas negativt av deras användning, funktioner eller aktiviteter. De väsentliga kraven avser därför metoderna för att eliminera sannolika risker i samband med en viss aktivitet eller sänka dem till en acceptabel nivå. De utgör med andra ord inte en juridisk skyldighet att uppnå vissa kvantitativa resultat (t.ex. en acceptabel säkerhetsnivå), utan snarare en skyldighet att vidta vissa åtgärder <sup>(1)</sup> för att minska oacceptabla risker. I sammanhanget måste påpekas att kontroll av överensstämmelse (certifierings- eller godkännandeprocesser) inte är åtgärder för att minska risker – sådana åtgärder är avsedda att kontrollera att skyddsåtgärder har vidtagits.
3. För att specificera skyddsåtgärderna är det nödvändigt att beskriva de faror som är knutna till den analyserade aktiviteten och att utvärdera riskerna i sammanhanget. De väsentliga kraven är de åtgärder som ska vidtas för att sänka dessa risker till en acceptabel nivå. Förfarandet fungerar som följer:
  - Identifiering av alla händelser som skulle kunna starta en sekvens som är farlig för luftfartssäkerheten, dvs. identifiering av farorna.
  - Utvärdering av tänkbara konsekvenser och klassificering av hur allvarliga de är.
  - Utvärdering av sannolikheten för att en viss händelse ska inträffa om inga skyddsåtgärder vidtas (dvs. ”sannolikhet”).
  - Bedömning av hur acceptabel en viss risk är (dvs. endast en extremt liten sannolikhet kan accepteras om katastrofala effekter är möjliga; större sannolikhet medges om konsekvenserna är mindre allvarliga).
  - Beskrivning av åtgärder för att minska sannolikheten för att en viss farlig situation ska uppkomma eller för att se till att konsekvenserna blir mindre allvarliga om riskerna i samband med en viss situation är oacceptabla.
4. När det gäller skyddsåtgärder är det också viktigt att insistera på att de måste vara proportionella mot säkerhetsmålet. Det betyder att de inte får gå utöver vad som är nödvändigt för att uppnå den förväntade säkerhetsvinsten utan att skapa orimliga begränsningar som inte motiveras av det målet. I det här aktuella fallet var målet därför begränsat till att erbjuda en lämplig minskning av oacceptabla risker i samband med hanteringen av enstaka luftfartyg som opererar på eller i närheten av flygplatsen. Minskning av riskerna i samband med en möjlig kollision

---

<sup>(1)</sup> Skyldighet att vidta vissa åtgärder, snarare än att uppnå vissa resultat.

mellan luftfartyg i rörelse har ansetts vara en annan fråga, som kommer att tas upp separat i samband med riskerna i anslutning till flygledningstjänster ur ett gate-to-gate-perspektiv <sup>(2)</sup>.

5. Byrån genomförde därför, tillsammans med experter från GASR <sup>(3)</sup>, den informella grupperingen av tillsynsmyndigheter med ansvar för flygplatssäkerhet, en undersökning för att upptäcka faror i samband med att en enskild luftfarkost landar, taxar eller startar på en flygplats. Sedan de potentiella riskerna har bedömts har lämpliga skyddsåtgärder (dvs. säkerhetskraven eller de väsentliga kraven) utarbetats för att eliminera de riskerna eller få ner dem till en acceptabel nivå. De har sedan grupperats utifrån vilken person som är ansvarig för att tillämpa dem, dvs.
  - fysiska egenskaper, infrastruktur och utrustning (dvs. flygplatsens utformning),
  - drift och ledning,
  - flygplatsens omgivning.
6. Man bör komma ihåg att flygplatsens ägare och flygplatsens operatör kan vara olika juridiska personer, vilket framgick av samrådsdokumentet (NPA 06/2006). I linje med den allt starkare trenden att avreglera flygplatstjänsterna kommer det förmodligen att bli normalt att de offentliga organ som har ansvaret för att organisera sådana tjänster föredrar att lägga ut dem på entreprenad enligt tidsbegränsade avtal, samtidigt som de förblir ägare av infrastrukturen. Det skulle därför vara orättvist att ålägga operatören skyldigheter som endast ägaren kan fullgöra. På samma sätt kanske de företag som har ansvaret för att tillhandahålla dessa tjänster inte har befogenheter att vidta åtgärder för att skydda miljön utanför själva flygplatsområdet. Man måste då kräva att medlemsstaterna själva ser till att sådana åtgärder kan vidtas vid behov. För att uppnå klarhet och juridisk säkerhet är det därför nödvändigt att tydligt ange vem som är ansvarig för att uppfylla vart och ett av de väsentliga kraven.
7. För att utvärdera den strategi ”uppifrån och ned” som beskrivs ovan, genomfördes en granskning ”nedifrån och upp” för att undersöka varför enskilda väsentliga krav infördes, vilken risk de skyddade mot och om åtgärderna var proportionella gentemot säkerhetsmålet. Dessa väsentliga krav jämfördes också med ICAO:s bestämmelser i Annex 14 volym I, ”Aerodrome Design and Operations” och volym II ”Heliports”, för att kontrollera att de inte hindrade medlemsstaterna att uppfylla sina globala skyldigheter gentemot ICAO vad gäller driftskompatibilitet och flygplatssäkerhet.
8. Stor omsorg har ägnats åt att tillse att de väsentliga kraven är lämpliga för, och proportionella mot, alla slags luftfarkoster som regleras av EASA-systemet, inklusive rotordrivna luftfartyg och allmänflyget, alla typer av luftfartsaktiviteter (kommersiella, affärsflyg och fritidsflyg) på eller nära alla typer av flygplatser (dvs. med en eller flera start- och landningsbanor, landningsplatser för helikopter <sup>(4)</sup>, och sjöflygplatser) och enligt alla flygregler (instrumentflygning eller visuell flygning) <sup>(5)</sup>, för att kunna tillämpa den totala systemstrategi som ligger till grund för gemenskapens politik på området för civil luftfartssäkerhet konsekvent. De nödvändiga distinktionerna kommer naturligtvis i sinom tid att introduceras i genomföranderegler och godtagbara kontrollförfaranden (Acceptable Means of Compliance, AMC).
9. Sist men inte minst har de väsentliga kraven utarbetats för att medge omedelbar tillämpning på vissa typer av aktiviteter. Det skulle därför vara möjligt att inte bara reglera genom bindande

---

<sup>(2)</sup> Byrån har uppmanats av Europeiska kommissionen att arbeta med denna fråga, i enlighet med skäl 2 i förordning (EG) nr 1592/2002, och att lägga fram förslag om säkerhetsnormer för flygtrafiktjänster och flygledningstjänster. Arbetet har därför påbörjats och byrån tänker offentliggöra ett meddelande om föreslagna ändringar i november 2007.

<sup>(3)</sup> GASR = Group of Airport Safety Regulators.

<sup>(4)</sup> Dvs. en flygplats eller del av en flygplats som är avsedd för landning, start och markförflyttning av rotordrivna luftfarkoster.

<sup>(5)</sup> Se ICAO Annex 2 – Rules of the Air.

genomföranderegler utan även använda flexibla och icke-bindande godtagbara kontrollförfaranden som skulle genomföras av branschen, operatörerna och myndigheterna via deras egna system för säkerhetsstyrning i enlighet med de nya principerna för bättre lagstiftning inom luftfartssäkerhet.

**b - Flygplatsens fysiska egenskaper, infrastruktur och utrustning**

*(i) Färdområde*

10. En flygplats består av minst ett start- och landningsområde. En av de viktigaste faktorerna när man konstruerar detta område, är att se till att det får tillräckliga dimensioner för att kunna ta emot de luftfarkoster som förväntas använda anläggningen. I annat fall kan en luftfarkost rulla av banan eller inte passa in på området, vilket skapar en risk för skador på luftfartyget eller, om hastigheten blir tillräckligt hög, kan skada eller döda personer i luftfartyget eller människor på marken, vilket skulle utgöra en oacceptabel risk. Denna aspekt tas upp i det väsentliga kravet (i fortsättningen "ER", Essential Requirement) A.1.a.i, som föreskriver lämpliga dimensioner för färdområdet. Det sätt på vilket denna punkt har utformats gör det möjligt att fortsätta den nuvarande rutinen samtidigt som man lämnar utrymme för genomföranderegler som till exempel uppfyller kraven i punkterna 3.1.6 och 3.1.9 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.
11. Dessutom måste landnings- och startområdet kunna klara en upprepad belastning från de luftfartyg som är tänkta att använda området. Regelbunden användning av ett luftfartyg som är för tungt för området kan leda till en snabb försämring av start- och landningsområdet. I ett visst läge kan detta få konsekvenser, till exempel att man förlorar kontrollen över luftfartyget, vilket kan leda till en olycka. Därför föreskrivs tillräcklig bärighet för landnings- och startområdet i ER A.1.a.ii. Kravet har naturligtvis utformats så att det utesluter sjöflygplatser, vilkas bärighet är beroende av naturliga faktorer. Denna punkt stämmer dessutom överens med t.ex. punkt 3.1.20 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.
12. Om detta landnings- och startområde finns på marken eller på en av människor tillverkad struktur får det dessutom inte finnas kvarstående vatten på området och dräneringen måste vara tillräckligt effektiv. En onormal ansamling av vatten kan till exempel orsaka vattenplaning, vilket kan göra att man tappar kontrollen över luftfartyget och leda till en olycka, vilket är en oacceptabel risk. Syftet med ER A.1.a.iii är följaktligen att kräva att ett sådant område konstrueras på ett sådant sätt att man garanterar effektiv vattenavrinning. Denna punkt återspeglar syftet i punkt 3.1.18 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.
13. Landnings- och startområdet får naturligtvis inte luta i längs- eller tvärled på ett sådant sätt att besättningens sikt begränsas eller att området blir farligt att använda på grund av alltför kraftig eller varierad lutning. Ett landnings- eller startområde som utformats utan hänsyn till sådana element skulle kunna orsaka en kraftigt försämrade säkerhet för luftfartyget som använder det. Denna risk tas upp i ER A.1.a.iv, som också motsvarar t.ex. punkterna 3.1.12–3.1.19 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.
14. En annan riskfaktor som måste beaktas är områdets ytegenskaper. Ett luftfartyg kan utsättas för otillräcklig friktion, vilket kan minska bromsarnas effektivitet och leda till att luftfartyget inte kan stanna på eller halkar av start- eller landningsområdet. Ett annat exempel kan vara oregelbundenheter i ytan som påverkar luftfartygets start eller landning negativt genom att göra så det studsar, kränger, vibrerar eller av andra skäl blir svårkontrollerat. Konsekvenserna av detta skulle till och med kunna bli ett flyghaveri med dödsfall. Den enda framkomliga vägen är därför att minska sådana oacceptabla risker genom att kräva lämpliga ytegenskaper som förhindrar att problemet uppstår. Detta är syftet med ER A.1.a.v, som återger standarder och rekommenderade rutiner (SARPS) i t.ex. punkterna 3.1.21–3.1.25 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.

15. Om farliga föremål (t.ex. icke brytbara varningsmärken eller för stora ljussignaler) lämnas eller installeras på ett landnings- eller startområde kan luftfartyget köra på dem, vilket kan skada luftfartyget eller, om detta inträffar i tillräckligt hög hastighet, orsaka skada eller dödsfall bland personerna i luftfartyget. Enligt ER A.1.a.vi måste därför landnings- och startområden vara fria från föremål som skulle kunna medföra oacceptabla risker i enlighet med ICAO-konventionens Annex 14, till exempel kapitel 9.9. och kapitel 10.2 i volym I.
16. Om flygplatsen har flera landnings- och startområden finns det en potentiell risk för att ett luftfartyg kommer för nära ett annat landnings- eller startområde och stör operationerna där. Utan att påverka operativa åtgärder, t.ex. genom inskränkningar i den taktiska flygledningen, kan dessa typer av faror minskas genom att flygplatsen får en lämplig utformning, inklusive adekvata minimidistanser mellan landnings- och startområden, beroende på de operativa rutinerna för hur dessa start- och landningsbanor är tänkta att användas. ER A.1.b har tillkommit med tanke på dessa risker i samband med flygplatsens utformning. Det medger genomförandeåtgärder som även uppfyller kraven i punkterna 3.1.10 och 3.1.11 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I, och kraven på separerande distans mellan helikoptrar enligt Annex 14 volym II.
17. Under den sista fasen under landning eller den första under start är luftfartyget så nära marken att lämpliga åtgärder måste vidtas för att eliminera alla oacceptabla föremål (t.ex. icke brytbara antenner för radionavigering) som det kan kollidera med. ER A.1. c och punkterna i, ii, iii och iv innebär därför att det upprättas säkerhetszoner runt landnings- och startområdet som har adekvata fysiska egenskaper och som är fria från oacceptabla föremål. Avsikten med dessa områden är i själva verket att skydda luftfartyg som flyger över dem under start- och landningsfasen eller som oavsiktligt landar för tidigt, kör av eller inte kan stanna inom start- och landningsområdet. Dessa bestämmelser medger att man utvecklar mer detaljerade genomföranderegler, samtidigt som de följer respektive punkter i kapitel 3 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I och II.
18. Beroende på avsedd användning för en flygplats på marken eller på en av människan konstruerad struktur kan det bli nödvändigt att komplettera landnings- och startområdena med områden för taxning och/eller parkering av luftfartyg. Även om luftfartyget taxar med relativt låg hastighet kan kollision med ett föremål, förlorad kontroll på en hal yta samt otillräcklig bärighet orsaka en olycka. För att minska denna risk måste sådana områden vara utformade så att de medger en säker hantering av luftfartyget under alla förutsebara förhållanden. Kriterierna för dessa områden anges i ER A.1.d. och avsnitten i, ii, iii, iv och v, återigen med hänvisning till bärighet, vattendränning, lutning, ytegenskaper och förekomst av farliga föremål. För att inte behöva införa samma strikta krav på fysiska egenskaper för dessa områden som för landnings- och startområdena i genomföranderegler behandlas denna fråga separat. Bestämmelserna överensstämmer med motsvarande punkter i ICAO-konventionens Annex 14 volym I och liknande krav i kapitel 3 i volym II, som också är relevanta när man tillåter att helikoptrar opererar på en flygplats som i första hand är avsedd för flygplan.
19. Samma principer som förklarats i föregående stycke gäller också för annan infrastruktur, såsom läktare, passagerarbryggor eller annan utrustning som vid en eventuell kollision skulle kunna orsaka en olycka. Denna fråga tas upp i ER A.1.e, samtidigt som det medger överensstämmelse med principerna i kapitel 3 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.
20. Allt fler flygplatser är centrum för flera olika aktiviteter, som kan vara rent kommersiella till sin natur och inriktade på passagerarna eller andra som utnyttjar flygplatsen och som inte berörs av själva luftfartsverksamheten. Det kan krävas särskilda konstruktioner, byggnader eller utrustningar för dessa syften. Dessa aktiviteter kan emellertid i sig indirekt skapa säkerhetsrisker, även om de inte är av direkt kritisk betydelse för luftfartssäkerheten. En ny byggnad som kanske inte utgör ett direkt hinder kan till exempel skapa turbulens för ett

luftfartyg som skulle kunna leda till att piloten tappar kontrollen. Andra exempel på potentiella faror som orsakas av sådana konstruktioner är överträdelse av säkerhetsavstånd, skymd sikt för flygledare eller flygplatsens användare, avfall från förvaringsområden som orsakar skador från främmande föremål, ytor täckta av glas eller andra polerade material som orsakar solreflexer, utformning av byggnader som orsakar radarreflexer, störning av navigationshjälpmedel eller effekt från flera strålbånar eller bakgrundsbelysning som stör pilotens sikt. Allt detta skulle eventuellt kunna leda till att luftfartyget havererar. Riskminskning erbjuds genom ER A.1.f, som också återspeglar de SARPS som ingår i ICAO-konventionens Annex 14.

21. På grund av den höga hastigheten när luftfartyg landar eller startar skulle en kollision med en person, ett djur eller ett fordon kunna orsaka en olycka. Syftet med ER A.1.g är att minska den risken samtidigt som det garanterar överensstämmelse med ICAO:s bestämmelser, till exempel de i kapitel 3 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.

(ii) *Hinderfrihet*

22. Luftfartens säkerhetsstatistik visar att start och landning är de mest kritiska faserna under flygning. Det är under de här faserna som luftfartyget måste operera på låg höjd över området som omger flygplatsen. Det blir då nödvändigt att garantera att användbara start- och inflygningsvägar kan definieras som erbjuder tillräcklig hinderfrihet ovan mark inom och utom flygplatsområdet i samband med landning eller start. Dessa leder eller områden utgör en integrerad del av flygplatsens utformning, eftersom det skulle vara omöjligt att använda en flygplats säkert om inga start- eller inflygningsvägar för ett genomsnittligt luftfartyg som utnyttjar flygplatsen skulle erbjuda sådan hinderfrihet. Detta är avsikten med ER A.2, punkterna a) och b). Det återger kapitel 4 i ICAO-konventionens Annex 14 om begränsning och avlägsnande av hinder och ICAO:s dokument 8168 om förfaranden i samband med start, inflygning och landning.

(iii) *Visuella och icke-visuella hjälpmedel och flygplatsutrustning*

23. När det gäller flygbesättningar som arbetar på en flygplats de inte är vana vid eller om sikten är nedsatt måste tecken, märken, markeringar och andra visuella eller icke-visuella hjälpmedel ge otvetydig information utan möjlighet till missförstånd. Om det inte vore så skulle luftfartyg kunna landa på fel del av landnings- eller startområdet, avvika från taxivägarnas mittlinjer eller parkera på fel ställe, vilket skulle öka risken för att en olycka inträffar. Sådan information måste dessutom presenteras på samma sätt för alla flygbesättningar på alla flygplatser världen över för att undvika att en ovan flygbesättning utför fel manövrer. Det är därför nödvändigt att kräva i lag att flygplatsernas utformning ska omfatta de hjälpmedel som är nödvändiga för att minska dessa risker. Detta är syftet med ER A.3.a, som återspeglar kraven i olika punkter i kapitel 5 i ICAO-konventionens Annex 14. Observera att texten även gäller radionavigeringshjälpmedel, eftersom deras funktion också bidrar till flygplatsernas säkerhet och driftskompatibilitet. Dubblering av genomföranderegler, av godtagbara kontrollförfaranden (Acceptable Means of Compliance, AMC) och av tillhörande förfaranden för regelutformning undviks genom en strikt samordning med arbetsprogrammet för "det gemensamma europeiska luftrummet".
24. Erfarenheterna visar att betydande skador orsakas på luftfartygen under taxning och parkering<sup>(6)</sup> på grund av att ovannämnda hjälpmedel och utrustning fungerar fel eller försämras (t.ex. genom att ge information som inte är tillräckligt korrekt eller genom att tjänsten plötsligt avbryts). Installation, drift och underhåll av flygplatsernas utrustning är följaktligen en integrerad del av flygplatssäkerheten. Därför har ER A.3.b tillkommit för att minska tillhörande risker.

<sup>(6)</sup> Se [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home) där Flight Safety Foundation (FSF) uppskattar de totala kostnaderna för sådana olyckor eller tillbud till cirka 10 000 miljoner USD (2006) per år. Frågan analyseras ytterligare i konsekvensbedömningen.

25. Många visuella eller icke-visuella hjälpmedel är dessutom beroende av en kontinuerlig strömförsörjning för att fungera utan avbrott. Inga avbrott i strömförsörjningen får skapa en situation som försämrar den viktiga information som lämnas till flygbesättningarna. En oacceptabel risksituation skulle kunna uppkomma i samband med start i dålig sikt om startbanans ljus släcktes, eller för luftfartyg som landar på natten om inflygningsljusen plötsligt slocknar. Samma sak gäller signalerna för radionavigering. Därför har skyddsåtgärder vid en eventuell störning av strömförsörjningen till visuella och icke-visuella hjälpmedel inkluderats i ER A.3.c, som även överensstämmer med principerna i kapitel 8 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I, som gäller systemen för strömförsörjning till all luftnavigeringsutrustning. Som redan påpekats ovan kommer en eventuell dubbling med ”det gemensamma luftrummet” att undvikas när man utarbetar detaljerade genomföranderegler och kontrollprocesser.
26. Som ett komplement till de båda punkterna ovan, som syftar till att garantera att de visuella och icke-visuella hjälpmedlen fungerar utan avbrott, bör det även finnas ett skydd mot externa faktorer. Avsiktlig störning eller sabotage skulle plötsligt kunna skada en navigationsfyr. En sådan situation skulle skapa en oacceptabel risk. Syftet med ER A.3.d är att minska sådana risker. Det motsvarar också bestämmelserna i kapitel 9 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.
27. Dessutom kan strålningskällor eller rörliga föremål störa de signaler för radionavigering som används av luftfarkoster. Många strålningskällor är placerade inom flygplatsområdet, eftersom de är nödvändiga för att hjälpa till med flygnavigeringen och det finns dessutom också fordon i rörelse på flygplatsen och till och med i färdområdet. Det väsentliga kravet ER A.3 e) syftar därför till att minska de oacceptabla risker som dessa faktorer kan medföra, något som också krävs i Annex 10 i ICAO-konventionen som innehåller bestämmelser om skydd av radionavigationsutrustning. Detta väsentliga krav bör också sättas i relation till ER B.1.b och C.1., som vänder sig till operatören och de offentliga myndigheterna och som syftar till att minska samma risk när den lyder under deras kontroll.
28. Den personal som handhar eller utnyttjar utrustning på flygplatsen som skulle kunna orsaka oacceptabla risker för luftfartssäkerheten måste förses med lämplig information och tydliga varningar om potentiellt osäkra förhållanden. Även ER A.3.f har tillkommit i den avsikten.
- (iv) *Flygplatsdata*
29. Det måste finnas flygplatsdata med information om flygplatsens olika fysiska egenskaper, till exempel dess placering, höjden för olika kritiska punkter, landnings- och startområdets riktning och dimensioner, manöverområdenas dimensioner och förekomst och placering av olika slags visuella och icke-visuella hjälpmedel. Dessa uppgifter måste alltid vara korrekta för att garantera säkerheten för de luftfartyg som utnyttjar flygplatsen. Följaktligen måste alla relevanta data hållas uppdaterade. Felaktig information till flygbesättningen skulle skapa en betydande risk, till exempel för kollisioner med föremål som inte finns med bland uppgifterna. Detta är motivet för ER A.4.a, som i sin tur överensstämmer med kapitel 2 i Annex 14 volym I.
30. I föregående stycke nämndes behovet av att sammanställa relevanta flygplatsdata och hålla dem uppdaterade. Men det räcker inte. Flygbesättningarna måste också få lämpliga, läsliga, kompletta och entydiga uppgifter. Vad gäller de krav som presenterats under iii) ovan kommer sådana data att bidra till såväl säkerhet som driftskompatibilitet om de ställs till flygbesättningarnas förfogande i ett standardiserat format och är tillräckligt korrekta. Därför är korrekthet, integritet och utformning av sådana uppgifter mycket viktiga, framför allt för databaserna i moderna navigationsutrustningar. Om uppgifterna är oklara, vilseledande eller förvanskade kan de inte förmedla den nödvändiga informationen, vilket i sin tur ger upphov till samma risker som om det inte fanns några uppgifter alls, eller ännu värre: uppgifterna kan misstolkas och skapa osäkerhet. Detta är syftet med ER A.4.b, som överensstämmer med bestämmelserna i kapitel 2 i Annex 14 volym I.



31. För att komplettera ramen för de flygplatsdata som beskrivits ovan är det också viktigt att fastställa sätt och metoder för att kommunicera dem snabbt utan att innehållet ändras. Faran med att ha felaktiga uppgifter eller att få sådana uppgifter för sent framgår tydligt av vad som sägs ovan. Syftet med ER A.4.c är att garantera en skyndsam och korrekt överföring av data och återigen motsvarar detta ICAO-konventionens bestämmelser i kapitel 2 i Annex 14.

### **c - Flygplatsens drift och ledning**

#### *(i) Krav som gäller för alla flygplatsoperatörer*

32. De väsentliga kraven har formulerats noggrant för att undvika att införa skyldigheter att uppnå resultat (att garantera) som operatörerna inte skulle ha kapacitet att uppnå. Verbet ”att visa” har använts i stället. Det lämnar valet fritt mellan olika alternativ för att uppfylla kravet, som till exempel

- att direkt genomföra och dokumentera de åtgärder det gäller,
- att teckna kontrakt och vid behov ett servicenivåavtal med ett annat företag,
- att styrka, till exempel genom ett dokumenterat legitimt beslut av den offentliga myndigheten, att åtgärden utförs av ett behörigt företag (t.ex. den utsedda leverantören av flygledningstjänster för tjänster som avser kontrollornet, eller brand- och räddningstjänster som tillhandhålls av en offentlig organisation) enligt lämpliga arrangemang.

33. Operatörens huvudansvar är att tillse att flygplatsen alltid används under optimala säkerhetsförhållanden. Detta framgår av ER B.1. Det kräver i sin tur att flygplatsoperatören har de nödvändiga resurserna, vilket innebär allt från personal, material och utrustning till organisation och förfaranden som är proportionella mot storlek, komplexitet och typ för de luftfartygsoperationer som flygplatsen betjänar. Detta återspeglas i ER B.1.a.

34. Flygplatsens operatör måste sedan kontrollera att flygplatsen hela tiden uppfyller kraven i sektion A i de väsentliga kraven. Om något inträffar som gör att flygplatsen, eller en del av den, inte uppfyller kraven, även tillfälligt, måste flygplatsens operatör vidta korrigerande åtgärder eller nödvändiga skyddsåtgärder och informera luftfartygens operatörer. Sådana åtgärder kan gälla allt från att stänga flygplatsen till att införa förfaranden för att motverka tillfälliga faror. Denna grundprincip beskrivs i ER B.1.b, som återspeglar bestämmelserna i punkt 2.9 i ICAO-konventionens Annex 14 och i punkt 4.5 i bilaga 1 till ICAO:s handbok för certifiering av flygplatser (Manual on Certification of Aerodromes).

35. Om ett luftfartyg kolliderar med ett djur eller en fågel under start eller landning kan det skada luftfartyget och orsaka en olycka. Av dessa skäl är det viktigt att flygplatsoperatören utarbetar och tillämpar system eller förfaranden för att övervaka och kontrollera fåglar och andra djur på och omkring flygplatsen för att garantera att de inte påverkar luftfartygens säkerhet negativt. Denna skyldighet återges i ER B.1.c, som ligger i linje med ICAO:s SARPS i punkterna 9.4 och 9.10 i Annex 14 volym I.

36. Dessutom måste förfaranden för att samordna förflyttningen av fordon och personer inom färdområdet och andra operativa områden utarbetas och tillämpas för att undvika kollisioner och skador på luftfartygen. Dessa mål och förtydliganden ligger till grund för ER B.1.d. Innehållsligt överensstämmer det helt med kapitel 9 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.

37. Av uppenbara skäl bör en flygplats inte utnyttjas under svåra väderförhållanden, vid försämrad sikt eller på natten om inte korrekta operativa förfaranden och nödvändiga åtgärder är på plats och utrustning finns tillgänglig. Frånvaron av sådana åtgärder, om det gäller en flygplats som är tänkt att utnyttjas under ovannämnda förhållanden, skulle kunna orsaka en olycka. Därför tillkom ER B.1.e, som också återspeglar likartade principer i punkt 4.16 i bilaga 1 till ICAO:s manual för certifiering av flygplatser (Manual on Certification of Aerodromes).

38. Säkerheten för ett luftfartyg som manövrerar på en flygplats kan påverkas av flera olika aktörer. Flygplatsen själv är en av dessa aktörer. Därför måste dess åtgärder ansluta till och samordnas med de åtgärder som vidtas av andra relevanta aktörer i servicekedjan. Detta gäller framför allt flygbolag, marktjänstföretag, bränsleleverantörer och andra tjänsteleverantörer vilkas aktiviteter kan skapa oacceptabla risker för luftfartssäkerheten. Betydelsen av samordning i samband med säkerhetsåtgärder har gjort det nödvändigt att kräva en sådan samordning på juridisk nivå, vilket återspeglas i det särskilda kravet ER B.1.f. Detta återspeglas också i punkt 2.2 e) i ICAO:s manual om certifiering av flygplatser.
39. Det är sant att markpersonalen erbjuder bränslepåfyllning åt luftfartygen på ett antal flygplatser, något som inte faller under flygplatsoperatörens ansvarsområde. Men det stämmer också att den senare kan vara ansvarig för bränsleupplag och/eller rörledning. Därför har ER B.1.g tagits med, där återigen verbet ”att visa” används för att möjliggöra olika organisationsmodeller.
40. Slutligen är det uppenbart att säkerhetsrelaterad flygplatsutrustning (t.ex. brand- och räddningsutrustning, visuella och icke-visuella hjälpmedel etc.) måste underhållas och kontrolleras rätt om de ska förbli användbara. Därför måste det finnas utförliga instruktioner, som också tillämpas i praktiken, vilket framgår av ER B.1.h.

(ii) *Nödsituationer, räddning och brandbekämpning*

41. Katastrofplaneringen på flygplatsen är en process som går ut på att förbereda för nödsituationer som kan uppkomma på flygplatsen eller i dess närhet. Dessa förberedelser är viktiga för att lindra effekterna av tänkbara olyckor. Planen måste omfatta en samordning av insatserna från samtliga aktörer som kan bidra i ett sådant fall. En incident som ursprungligen verkar godartad kan bli mycket allvarlig och leda till förlust av liv om den inte hanteras rätt. Det är därför mycket viktigt att minska riskerna genom nödåtgärder som planeras i förväg. Dessa åtgärder tas upp i ER B.1.i, som också återspeglar bestämmelserna i kapitel 9.1 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I. Även om denna plan ingår i en övergripande plan som andra aktörer än flygplatsoperatören har ansvaret för, bör den senare hur som helst utarbeta och tillämpa minimiregler för att hantera uppkomna nödsituationer (t.ex. instruktioner och information till den ansvariga personalen för att etablera kontakt med andra parter som snabbt kan ingripa).
42. Ett självklart sätt att hantera sådana nödsituationer är att upprätta och driva särskilda operativa räddnings- och brandbekämpningstjänster (RFFS) enligt kraven i ICAO:s SARPS<sup>(7)</sup>. Sådana tjänster måste vara anpassade efter de luftfartyg som utnyttjar flygplatsen, såväl vad gäller bemanning som släckmetoder, men med hänsyn till de kommentarer som kommit in anser byrån att man måste lämna utrymme för tillräcklig flexibilitet för att balansera kostnader och säkerhetsbehov när dessa tjänster dimensioneras. Det väsentliga kravet ER B.1.j har därför utformats i enlighet därmed.

(iii) *Flygplatsens personal*

43. Precis som när det gäller flygbesättningarna, måste även de personer som ansvarar för drift eller underhåll av flygplatsen och vilkas aktiviteter kan påverka luftfartygens säkerhet omfattas av krav på proportionell utbildning, kvalificering och löpande fortbildning, inte bara i anslutning till deras specifika uppgifter, utan mer allmänt vad gäller reglerna för luftfartssäkerhet och de förfaranden som gäller för olika flygplatsoperationer. Oavsett vilken kompetensnivå som krävs, måste dessutom kunskaperna för dessa personer hållas aktuella i samband med betydande förändringar av flygplatsoperationerna. Därför inför ER B.1.k krav på att sådana personer ska vara utbildade, kvalificerade och ständigt uppdaterade med avseende på sina säkerhetsrelaterade

<sup>(7)</sup> Dvs. fjärde utgåvan av Annex 14, plus ändring 7 av den 11 juli 2004 och ändringarna 8 och 9 av den 11 juli 2006, där flygplatskategorin för räddnings- och brandbekämpningstjänster avgörs utifrån att luftfartygen ”normalt utnyttjar” flygplatsen.

uppgifter. Denna princip har redan fastställts i punkt 3D.2 i ICAO:s handbok för certifiering av flygplatser (Manual on Certification of Aerodromes).

44. Alla personer som har tillträde till färdområdet eller andra operativa områden utan eskort kan skapa en oacceptabel risk för luftfartygens operationer om de inte har fått lämplig utbildning i eller information om etablerade säkerhetsrutiner i anslutning till dessa områden. Detta gäller inte enbart flygplatsoperatörens eller dennes underleverantörers anställda, utan också andra företag (t.ex. marktjänsten) som har rätt att arbeta på plattan eller inom andra operativa områden. Detta är syftet med ER B.1.1, som även gäller förare av eventuella fordon inom flygplatsområdet. Detta väsentliga krav är i alla avseenden förenligt med motsvarande bestämmelser i kapitel 9 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.
45. Naturligtvis ska även de räddnings- och brandbekämpningstjänster som anges i (ii) ovan anställa personal som inte bara är allmänt utbildade för liknande aktiviteter, utan som har riktad utbildning och som är fysiskt kapabla att arbeta i flygmiljön. Detta återspeglas i de väsentliga kraven B.1.m och n.

(iv) *System för säkerhetsstyrning*

46. Som framgår av ovanstående förteckning över väsentliga krav under operatörens ansvar kräver säkra flygplatsoperationer att ett antal skyddsåtgärder vidtas av lämpligt utbildade personer på ett noggrant samordnat sätt inom olika områden. När en flygplats når en viss grad av komplexitet kan detta enbart uppnås genom att man inför och tillämpar ett lämpligt styrsystem som omfattar säkerhet och kvalitet på den prestationsnivå som krävs. Ett sådant system måste syfta till ständig förbättring, bygga på löpande incidentanalyser och olycksförebyggande samt främja en äkta säkerhetskultur. Detta är redan allmänt accepterat i den internationella flygplatsgemenskapen och återspeglas i ICAO:s standarder 1.5.3 i Annex 14, som kräver att det inrättas ett formellt system för säkerhetsstyrning (SMS) för alla certifierade flygplatsoperatörer. Ett sådant system måste naturligtvis uppfylla lämpliga kriterier enligt vad som beskrivs i kapitel 1.4 i samma annex.
47. Som vi förklarar i själva yttrandet finns det i Europa ett brett stöd för att certifiera operatörerna för alla flygplatser som är öppna för allmän användning. Man är emellertid också överens om att små organisationer knappast kan tillämpa ett riktigt system för säkerhetsstyrning. Att lägga en sådan börda på små flygplatsoperatörer skulle också vara oproportionerligt mot den faktiska risken i samband med drift av flygplatserna. Även om ICAO kräver ett sådant system bör man ha i åtanke att ovanstående standard enbart gäller flygplatser som används för internationella operationer, och det är sällan små flygplatser. Byrån anser därför att enbart operatörer med ansvar för relativt komplicerade flygplatser bör åläggas att tillämpa ett system för säkerhetsstyrning.
48. För att beskriva graden av komplexitet mot bakgrund av de kommentarer som mottagits till förslagen i NPA 06/2006 samtidigt som man uppfyller ICAO-kraven, kunde en enkel lösning vara att enbart kräva ett system för säkerhetsstyrning av operatörer som driver flygplatser som används för internationella kommersiella lufttransporter. Detta kan emellertid skapa svårigheter inom gemenskapen, där alla flygplatser som är öppna för allmän användning definitionsmässigt är öppna för lufttrafik mellan gemenskapens olika länder. Vi måste därför vara mer detaljerade om vi verkligen ska begränsa kraven till att gälla komplexa flygplatser.

Byrån drar slutsatsen att detta kan uppnås genom att man tolkar ”som används i kommersiella operationer” som flygplatser som betjänar regelbunden lufttrafik<sup>(8)</sup>. Detta är också syftet med ER B.2.

#### *d - Flygplatsens miljö*

49. Som framgår av punkt 6 kan man helt enkelt inte på ett lagligt sätt kräva att flygplatsens ägare eller operatör vidtar vissa av de viktiga åtgärder som krävs för att minska farorna i närheten av flygplatser. Skälet till detta är att dessa farliga situationer uppkommer på områden utanför flygplatsen som inte direkt kan kontrolleras av de aktörer som är aktiva i luftfartsverksamheten. Byrån anser därför att en utvidgning av grundförordningen erbjuder ett lämpligt instrument för att bemöta dessa risker genom att kräva av medlemsstaterna att de tillser att lämpliga åtgärder vidtas för att ta itu med säkerhetsrisker som inte kan lösas av flygplatsens ägare eller operatörer. Sektion C innehåller därför de väsentliga krav som ska tillämpas av medlemsstaterna, som naturligtvis förblir fria att besluta om vilka metoder som ska användas för att uppnå de eftersträvade målen.
50. Ett definierat område runt en flygplats måste hållas fritt från hinder så att luftfartyg kan starta och landa säkert. Detta gäller främst hinder utanför själva flygplatsområdet som skulle kunna påverka dess utformning eller operationer. När det gäller ändringar eller nykonstruktioner måste man kontrollera om säkerheten för luftfartyg som landar eller startar på flygplatsen eventuellt försämras. Om det bedöms som potentiellt farligt får hindret inte uppföras eller det måste flyttas eller start- och/eller landningsrutinerna måste ändras för att minska effekterna av detta nya hinder. Villkor för utförandet, till exempel belysning, kan också införas. Denna bedömning och genomdrivandet av kraven kräver grundliga samråd med respektive luftfartsmyndigheter, flygplatsens ägare eller operatör och den offentliga myndighet som har ansvaret för lokal markanvändning. Dessutom måste lämpliga riskminimerande åtgärder vidtas. Detta är syftet med ER C.1 som återspeglar rekommendationen i kapitel 4 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.
51. Andra aktiviteter som kan skapa säkerhetsrisker för flygplatsens olika operationer måste också kontrolleras. Ny markanvändning kan påverka de geografiska data som användes som grund för att ta fram inflygnings- och startleder. Även om nya byggnader eller andra konstruktioner inte identifieras som hinder kan de ge upphov till farliga effekter genom att orsaka turbulens. Laserljus och andra icke-aeronautiska ljus kan blända eller förvirra besättningen. Stora fotovoltaiska solpaneler eller vindkraftverk kan, förutom att de eventuellt kan utgöra farliga hinder, skapa farliga intensiva ljusreflexer respektive störa signalerna för radionavigation. Mänsklig aktivitet kan också dra till sig vilda djur till flygplatsen och skapa risker för luftfartsoperationerna. Därför har ER C.2 utarbetats för att kräva av medlemsstaterna att de vidtar åtgärder för att skydda luftfartygen från sådana aktiviteter, som också beskrivs i kapitlen 5 och 9 i Annex 14 volym I och i motsvarande delar av volym II.
52. Det väsentliga kravet ER B.1.i innebär att det ska finnas en katastrofplan som hanterar nödsituationer som uppkommer på flygplatsen eller i dess omedelbara närhet. Erfarenheterna visar att en stor del av olyckorna vid start och landning inträffar utanför flygplatsområdet där flygplatsoperatören inte har något direkt ansvar. Det finns därför ett behov av att utarbeta

<sup>(8)</sup> I Förslag till Europaparlamentets och rådets förordning om gemensamma regler för tillhandahållande av luftfartstjänster i gemenskapen (omarbetning), KOM(2006) 396 av den 18 juli 2006 föreslås följande definition:

**Regelbunden lufttrafik:** en serie flygningar där varje flygning uppfyller följande kriterier:

- a) Den utförs med luftfartyg för befordran av passagerare, gods och/eller post mot betalning på ett sådant sätt att det på varje flygning finns platser som allmänheten kan köpa på individuell basis (antingen direkt av lufttrafikföretaget eller av dess agenter).
- b) Den bedrivs så att den betjänar trafiken mellan samma flygplatser, två eller flera, antingen
  - enligt en utgiven tidtabell, eller
  - med flygningar som är så regelbundna eller täta att de utgör en tydlig och planmässig serie.

katastrofplaner för sådana nödsituationer, eftersom resurserna delas mellan flygplatsen och de lokala räddnings- och brandtjänsterna. Därför ålägger ER C.3 medlemsstaterna att tillse att räddnings- och brandtjänsterna samordnas. Detta beskrivs också i kapitel 9 i ICAO-konventionens Annex 14 volym I.

53. Även om de bestämmelser som gäller för luftfartsoperationer kräver att operatörerna ska avstå från att använda flygplatser som inte passar för den aktuella typen av luftfartyg och operation, händer det att vissa gör det ändå. Detta kan inte bara skada infrastrukturen, utan dessutom skapa oacceptabla risker för personer och egendom på flygplatsen, och måste förbjudas. Att kontrollera efterlevnaden i sådana fall är emellertid inte lätt, eftersom den myndighet som har behörighet över operatören och den som har behörighet över flygplatsen i regel är olika organ, ofta dessutom från olika länder. Även om ingen bestrider att beslutet att använda en flygplats bör lämnas helt och hållet till luftfartsoperatören, framför allt i en nödsituation, bör missbruk bestraffas. Detta är syftet med ER C.4, som ålägger medlemsstaterna att agera i sådana fall.

## II. VÄSENTLIGA KRAV

### A - Fysiska egenskaper, infrastruktur och utrustning

#### 1) Färdområde

- a) En flygplats måste ha ett särskilt område för landning och start av luftfartyg.
  - i) Landnings- och startområdet måste ha lämpliga dimensioner för det luftfartyg som är tänkt att utnyttja anläggningen.
  - ii) Landnings- och startområdet måste i förekommande fall ha en bärighet som är tillräcklig för att klara upprepad användning av de luftfartyg det är avsett för. De områden som inte är avsedda för upprepade operationer måste bara klara att bära upp luftfartyget.
  - iii) Landnings- och startområdet måste i förekommande fall ha konstruerats så att vatten rinner av och så att man förhindrar att kvarstående vatten utgör en oacceptabel risk för luftfartsoperationer.
  - iv) Lutning och variationer i lutningen på landnings- och startområdet får inte skapa en oacceptabel risk för luftfartsoperationerna.
  - v) Ytegenskaperna måste vara lämpliga för det avsedda luftfartyget.
  - vi) Landnings- och startområdet måste vara fritt från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartsoperationerna.
- b) Om det finns flera olika landnings- och startområden måste de vara utformade så att de inte skapar en oacceptabel risk för luftfartsoperationerna.
- c) Landnings- och startområdet måste omges av definierade områden. Avsikten med dessa områden är att skydda luftfartyg som flyger över dem under start- och landningsoperationer eller minska konsekvenserna av att luftfartyg oavsiktligt landar för tidigt, kör av banan eller inte kan stanna inom start- och landningsområdet.
  - i) Dessa områden måste ha dimensioner som är lämpliga för de operationer som planeras.
  - ii) Lutning och variationer i lutningen på dessa områden får inte skapa en oacceptabel risk för luftfartsoperationerna.
  - iii) Områdena måste vara fria från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartsoperationerna. Detta får inte utesluta att brytbar utrustning placeras inom dessa områden om det krävs för att hjälpa till under luftfartygens operationer.

- iv) Vart och ett av dessa områden måste ha en bärighet som är tillräcklig för dess syfte.
- d) De områden på flygplatsen, med tillhörande omedelbara omgivningar, som ska användas för taxning eller parkering av luftfartyg måste vara utformade så att de medger en säker användning av de luftfartyg som förväntas utnyttja den aktuella anläggningen under alla planerade förhållanden.
  - i) Områdena måste ha en tillräcklig bärighet för att klara upprepade operationer med den avsedda typen av luftfartyg, med undantag av de områden som är avsedda endast för tillfällig användning och som endast behöver bära upp luftfartyget.
  - ii) Områdena måste vara utformade så att vatten dräneras och så att man undviker att kvarstående vatten utgör en oacceptabel risk för luftfartygens operationer.
  - iii) Lutning och variationer i lutningen på dessa områden får inte skapa en oacceptabel risk för luftfartygens operationer.
  - iv) Dessa områden måste ha sådana ytegenskaper att de är lämpliga för det avsedda luftfartyget.
  - v) Områdena måste vara fria från föremål som kan utgöra en oacceptabel risk för luftfartygen. Detta får inte utesluta utrustning som krävs för området och som ska placeras i särskilt angivna positioner eller zoner.
- e) Övrig infrastruktur som är avsedd att användas av luftfartyget måste vara utformad så att användning av den inte skapar en oacceptabel risk för luftfartyg som utnyttjar den.
- f) Konstruktioner, byggnader, utrustning eller upplag måste vara placerade och utformade så att de inte skapar en oacceptabel risk för luftfartygens operationer.
- g) Lämpliga åtgärder måste vidtas för att förhindra att obehöriga personer eller fordon eller djur som är tillräckligt stora för att utgöra en oacceptabel risk för luftfartygen kommer in på färdområdet, om inte den tillhörande risken kan minskas på annat sätt. Det senare alternativet måste därvid erbjuda samma säkerhet.

## 2) **Hinderfrihet**

- a) För att skydda ett luftfartyg som närmar sig en flygplats för att landa, eller som ska starta från en flygplats, måste leder eller områden för inflygning och start inrättas. Sådana leder eller områden måste erbjuda luftfartygen tillräcklig hinderfrihet i området som omger flygplatsen.
- b) Sådana hinderfria zoner måste vara lämpliga för flygningens fas och den typ av operation som utförs. De måste även ta hänsyn till den utrustning som används för att bestämma luftfartygets position.

## 3) **Visuella och icke-visuella hjälpmedel och flygplatsutrustning**

- a) Hjälpmedlen ska vara lämpliga för det avsedda syftet, lätta att känna igen och ge entydig information till användaren under alla planerade operativa förhållanden.
- b) Flygplatsens utrustning måste fungera på det vis som är avsett under planerade operativa förhållanden, utan att det ska krävas särskild kunskap eller fysisk styrka. Under operativa förhållanden eller vid ett eventuellt fel får flygplatsens utrustning inte orsaka några oacceptabla risker för luftfartssäkerheten.

- c) Hjälpmedlen och deras system för elförsörjning måste vara utformade så att eventuella fel inte resulterar i att brukaren får olämplig, vilseledande eller otillräcklig information, eller att en viktig tjänst avbryts.
- d) Lämpliga skyddsåtgärder måste vidtas för att undvika skador eller störningar på sådana hjälpmedel.
- e) Strålningskällor eller rörliga eller fasta föremål får inte störa eller negativt påverka prestanda för systemen för aeronautisk kommunikation, navigering eller övervakning.
- f) Information om drift och användning av flygplatsens utrustning ska ges till berörd personal, inklusive tydliga uppgifter om de förhållanden som kan orsaka oacceptabla risker för luftfartssäkerheten.

#### 4) *Flygplatsdata*

- a) Uppgifter om flygplatsen och tillgängliga tjänster måste samlas i en databas som hela tiden uppdateras.
- b) Uppgifterna ska vara korrekta, läsbara, kompletta och otvetydiga. Lämpliga integritetsnivåer ska iakttas.
- c) Uppgifterna måste ställas till brukarnas förfogande regelbundet via en tillräckligt säker, oförstörbar och praktisk metod för kommunikation med brukarna.

### **B - Drift och ledning**

- 1) En flygplatsoperatör har ansvaret för flygplatsens funktion. Flygplatsens operatör har följande skyldigheter:
  - a) Flygplatsens operatör ska, antingen direkt eller via entreprenadkontrakt, ha tillgång till alla de resurser som krävs för att luftfartyg ska kunna utnyttja flygplatsen på ett säkert sätt. Dessa resurser omfattar, men är inte begränsade till, följande: anläggningar, personal, utrustning och materiel, dokumentering av uppgifter, ansvarsområden och förfaranden, tillgång till relevanta uppgifter och förande av register.
  - b) Flygplatsens operatör måste kontrollera att kraven i avsnitt A alltid uppfylls eller vidta lämpliga skyddsåtgärder vid bristande överensstämmelse. Förfaranden måste utarbetas och tillämpas för att se till att alla brukare skyndsamt blir medvetna om sådana åtgärder.
  - c) Flygplatsens operatör ska utarbeta och tillämpa ett lämpligt program för att hantera riskerna i samband med vilda djur på flygplatsen.
  - d) Flygplatsens operatör måste visa att förflyttningen av fordon och personer inom färdområdet och andra operativa områden samordnas med luftfartygens rörelser för att undvika kollisioner och skador på luftfartygen.
  - e) Flygplatsens operatör ska visa att förfaranden för att minska riskerna i samband med flygplatsens verksamhet under svåra väderförhållanden, försämrad sikt eller på natten vid behov utarbetas och tillämpas.
  - f) Flygplatsens operatör ska vidta åtgärder tillsammans med andra relevanta organisationer för att garantera fortsatt överensstämmelse med dessa väsentliga krav för flygplatser. Dessa organisationer inkluderar, men är inte begränsade till, luftfartsoperatörer, leverantörer av flygtrafiktjänster, leverantörer av marktjänster och andra organisationer vars aktiviteter eller produkter kan påverka luftfartygens säkerhet.
  - g) Flygplatsens operatör måste kunna visa att rutiner existerar och tillämpas för att förse luftfartygen med bränsle som är rent och av rätt sammansättning.

- h) Manualer för underhåll av flygplatsutrustningen ska finnas tillgängliga, utnyttjas i praktiken och innehålla underhålls- och reparationsinstruktioner, serviceinformation, felsökning och inspektionsförfaranden.
  - i) Flygplatsens operatör ska utarbeta och tillämpa en katastrofplan för flygplatsen som omfattar nödsituationer som kan uppkomma på flygplatsen eller i dess omedelbara närhet. Planen ska samordnas med lokalsamhällets katastrofplanering.
  - j) Flygplatsens operatör måste visa att flygplatsen erbjuder räddnings- och brandbekämpningstjänster för de luftfartyg som planerar att använda flygplatsen för start eller landning. Sådana tjänster måste reagera på en incident eller ett haveri tillräckligt snabbt och ska minst omfatta utrustning, släckmedel och tillräcklig personal.
  - k) Flygplatsens operatör får enbart utnyttja utbildad och kvalificerad personal för drift och underhåll av flygplatsen och måste genomföra utbildnings- och kontrollprogram för att bibehålla en hög kompetensnivå hos all relevant personal.
  - l) Flygplatsens operatör måste kunna visa att alla personer som beviljas oeskorterat tillträde till färdområdet eller andra operativa områden får lämplig utbildning och har behörighet för sådant tillträde.
  - m) Personalen för räddning och brandbekämpning ska ha grundlig utbildning och vara behöriga att arbeta i flygplatsmiljön. Flygplatsens operatör ska löpande genomföra utbildnings- och kontrollprogram som hela tiden garanterar denna personals kompetens.
  - n) All räddnings- och brandbekämpningspersonal som kan få till uppgift att agera i händelse av en nödsituation måste regelbundet kunna visa att deras hälsotillstånd medger att de utför sina uppgifter på ett tillfredsställande sätt med hänsyn till typen av aktivitet. I detta sammanhang omfattar hälsotillståndet såväl fysisk som mental hälsa och ett gott hälsotillstånd innebär att vederbörande inte lider av någon sjukdom eller något funktionshinder som skulle kunna göra personen i fråga oförmögen att
    - i) utföra de uppgifter som krävs för att arbeta i nödsituationer i samband med luftfart,
    - ii) när som helst utföra tilldelade uppgifter,
    - iii) på ett korrekt sätt uppfatta den omgivande miljön.Om ett gott hälsotillstånd inte kan styrkas kan skyddsåtgärder som erbjuder motsvarande säkerhet genomföras.
- 2) Om en flygplats är öppen för allmän användning och betjänar regelbunden luftrafik gäller följande:
- a) Flygplatsens operatör måste hela tiden tillämpa ett ledningssystem som garanterar överensstämmelse med dessa väsentliga krav för flygplatser och sträva efter löpande och proaktiv förbättring av säkerhet och kvalitet. Ledningssystemet ska omfatta organisationsstrukturer, ansvarighet, behörigheter, policy och förfaranden.
  - b) Ledningssystemet ska omfatta ett program för förebyggande av olyckor och incidenter med en plan för rapportering och analys av incidenter. Analysen ska omfatta de berörda parter som anges i punkt 1.g ovan.
  - c) Flygplatsens operatör ska utarbeta en manual för flygplatsen och driva flygplatsen i enlighet med den manualen. En sådan manual måste innehålla alla nödvändiga instruktioner, upplysningar och förfaranden för flygplatsen, ledningssystemet och för hur den operativa personalen ska fullgöra sina skyldigheter.



## C - Flygplatsmiljön

- 1) Luftrummet kring flygplatsens färdområden måste vara fritt från hinder så att luftfartygens avsedda operationer på flygplatsen kan utföras utan att olika hinder kring flygplatsen skapar oacceptabla risker. Hinderövervakningsområden måste därför upprättas och hela tiden övervakas för att identifiera alla inträngande strukturer.
  - a) Ett intrång på någon del av färdområdet kommer att kräva en undersökning om huruvida föremålet i fråga utgör en oacceptabel risk eller inte. Alla oacceptabla risker ska avlägsnas eller motverkas.
  - b) Alla kvarstående hinder måste offentliggöras och vid behov märkas ut och förses med belysning.
  
- 2) Faror som avser mänskliga aktiviteter och markanvändning, till exempel sådant som anges i följande förteckning, måste övervakas och kontrolleras. Riskerna som de orsakar ska värderas och motverkas på lämpligt sätt. Detta gäller
  - a) all exploatering eller förändring av markanvändningen inom flygplatsens lokalområde,
  - b) risken för turbulens orsakad av byggnader,
  - c) användning av farliga, förvirrande och vilseledande ljus,
  - d) risken för bländning från stora och kraftigt reflekterande ytor,
  - e) tillkomsten av områden som kan uppmuntra aktiviteter från vilda djur i närheten av flygplatsens färdområde,
  - f) källor till osynlig strålning eller förekomsten av rörliga eller fasta föremål som kan störa eller negativt påverka prestanda hos systemen för aeronautisk kommunikation, navigering eller övervakning.
  
- 3) En katastrofplan för lokalsamhället måste upprättas för nödsituationer i samband med luftfart som inträffar i flygplatsens närhet.
  
- 4) Med undantag av nödsituationer som innebär att luftfartyg omdirigeras till en annan flygplats, eller under andra förhållanden som ska anges i varje enskilt fall, får en flygplats eller delar av flygplatsen inte användas av luftfartyg för vilka flygplatsens konstruktion och driftsrutiner inte normalt är avsedda utan tillstånd från flygplatsens operatör.