

Приложение 1 към Становище 03/2007 на EASA

**СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ ЗА РЕГУЛИРАНЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА И
ОПЕРАТИВНАТА СЪВМЕСТИМОСТ НА ЛЕТИЩАТА**

СЪДЪРЖАНИЕ

I .	Описание на съществените изисквания.....	3
а -	Въведение	3
б.	Физически характеристики, инфраструктура и оборудване на летището.....	5
(i)	<i>Работна площ.....</i>	5
(ii)	<i>Безопасна височина над препятствия.....</i>	8
(iii)	<i>Визуални и невизуални помощни средства и оборудване на летищата.....</i>	8
(iv)	<i>Данни за летището.....</i>	9
в.	Експлоатация и управление на летището.....	10
(v)	<i>Изисквания, приложими към всички оператори на летища.....</i>	10
(vi)	<i>Аварийни ситуации, спасяване и гасене на пожари.....</i>	12
(vii)	<i>Персонал на летището.....</i>	12
(viii)	<i>Система за управление на безопасността (СУБ).....</i>	13
г.	Околна среда на летището.....	14
II .	Съществени изисквания.....	15
A.	Физически характеристики, инфраструктура и оборудване.....	15
1)	Работна площ.....	15
2)	Безопасна височина над препятствията.....	17
3)	Визуални и невизуални средства за насочване и оборудване на летищата.....	17
4)	Данни за летищата.....	17
Б –	Експлоатация и управление.....	18
В –	Околна среда на летището.....	20

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ ОТНОСНО СЪЩЕСТВЕНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

I. ОПИСАНИЕ НА СЪЩЕСТВЕНИТЕ ИЗИСКВАНИЯ

a - Въведение

1. Настоящият обяснителен меморандум описва процеса на разработване на съществените изисквания (СИ) за безопасност на летищата в консултация със заинтересованите страни. Главните му цели са да обясни:
 - какво представляват съществените изисквания;
 - процеса на определяне на опасностите, последван от оценка на риска и при необходимост смекчаване на риска, използван при разработване на проекта за съществените изисквания (СИ);
 - какво представляват съществените изисквания в сравнение със стандартите и препоръчителните практики на ИКАО.
2. Както е посочено в наименованието им, „*съществени изисквания*“ са условията, които трябва да бъдат изпълнени от продукт, инфраструктура, лице или организация, за да се гарантира в максимална степен, че обществеността няма да пострада от тяхната употреба, експлоатация или действие. Следователно те са насочени към средствата, посредством които рисковете, свързани с конкретна дейност, се премахват или свеждат до приемливо ниво, когато има разумна вероятност те да възникнат. С други думи, те не представляват правно задължение по отношение на определени количествени резултати (например приемливо ниво на безопасност), а напротив – задължение да бъдат използвани определени средства¹, за да бъдат смекчени неприемливи рискове. В този контекст трябва да стане ясно, че проверките за съответствие (процеси на сертифициране или одобряване) не са смекчаващи мерки; те представляват проверката, че се прилага смекчаваща мярка.
3. За да се определят такива средства, е необходимо да се идентифицират опасните фактори, свързани с анализираната дейност и да се оценят съответните рискове. В такъв случай съществените изисквания са средствата, които следва да се използват, за да се намалят рисковете до приемливо ниво. Процесът е следният:
 - Идентифициране на всяко потенциално събитие, което би могло да стане начало на опасна за авиационната безопасност поредица от събития: т.е. идентифициране на заплахите;
 - Оценка на възможните последици и категоризация на тяхната „тежест“;
 - Оценка на възможността от настъпване, при отсъствието на каквито и да е защитни мерки (т.е. „вероятност“);
 - Преценка на поносимостта на риска (т.е. приемлива е само изключително малка вероятност, ако е възможно да настъпи тежест с катастрофален характер; по-голяма вероятност е допустима при не толкова тежки последици);
 - Определяне на смекчаващи мерки, с които да се намали вероятността от настъпване на опасност или да се намали тежестта на последиците, когато рисковете, свързани с дадена опасност, са неприемливи;

¹ Задължение за средства в сравнение със задължение за резултати

4. Що се отнася до смекчаващите мерки, важно е също да се подчертае, че те трябва да бъдат пропорционални на целта за безопасност. Това означава, че те не трябва да надхвърлят необходимото за постигане на очакваната полза от безопасността, без да създават необосновани ограничения, които не са оправдани от тази цел. Поради това в настоящия случай целта бе ограничена до осигуряване на подходящо смекчаване на неприемливите рискове, свързани с експлоатацията на отделно въздухоплавателно средство, действащо на територията на летището или в неговата околност. Смекчаването на рисковете, свързани с възможен сблъсък на движещо се въздухоплавателно средство, се разглежда като различен проблем, който ще се разгледа отделно при обсъждане на рисковете, свързани с осигуряването на управление на въздушното движение от „летище до летище”².
5. По тази причина Агенцията, заедно с експерти на GASR³, предприе проучване, което да определи опасностите, свързани с действията на отделно въздухоплавателно средство, което се приземява, рулира или излита от летището. След оценяване на потенциалните рискове бяха разработени необходимите смекчаващи мерки (т.е. целите на безопасността или съществените изисквания), за да се премахнат тези рискове или да се намалят до приемливо ниво. След това те бяха групирани в групи, съответстващи на лицата, отговорни за тяхното изпълнение:
 - физически характеристики, инфраструктура и оборудване (т.е. проектиране на летищата);
 - експлоатация и управление;
 - район на летището.
6. Наистина, трябва да се помни, че, както е посочено в консултативния документ (СПИ 06/2006), собственикът и операторът на едно летище могат да бъдат различни юридически лица. При увеличаващата се тенденция към либерализация на предоставянето на летищни услуги има вероятност да стане обичайна практика публичните организации, отговорни за организиране на доставката на такива услуги, да предпочетат получаването им от външни доставчици въз основа на краткосрочни договори, като същевременно запазват собствеността си върху инфраструктурата. В такъв случай би било несправедливо да се възлагат на оператора задължения, които единствено собственикът е в състояние да изпълни. По подобен начин, опазването на околната среда, намираща се извън периметъра на летището, може да не е във възможностите на организациите, които отговарят за предоставянето на тези услуги. В такъв случай трябва да се изисква от самите държави-членки да гарантират, че при необходимост могат да се вземат такива мерки. Следователно, за да се осигури яснота и правна сигурност, е необходимо ясно да се определи кой отговаря за съответствието с всяко от съществените изисквания.
7. За да се утвърдят резултатите от подхода „отгоре надолу”, описан по-горе, бе въведен преглед „отдолу нагоре”, с цел да се разгледа защо са наложени конкретни съществени изисквания; кой риск смекчават тези изисквания; и дали използваните средства са пропорционални на целта за безопасност. Настоящите съществени изисквания бяха сравнени с разпоредбите на приложение 14, том I „Проектиране и експлоатация на летищата“ и том II „Вертолетни площадки“ на ИКАО, за да се провери дали те

² Европейската комисия поиска от Агенцията да започне работа върху този проблем в съответствие със съображение 2 от Регламент 1592/2002, и да представи предложения относно регулирането на безопасността на управлението на аеронавигационното обслужване и въздушното движение. Ето защо Агенцията започна работа и планира да публикува съобщение за предложено изменение през ноември 2007 г.

³ Група регулатори по летищна безопасност

позволяват на държавите-членки да съблюдават задълженията си към ИКАО по отношение на оперативната съвместимост и безопасността на летищата на глобално ниво.

8. Бяха положени усилия да се гарантира, че предвидените съществени изисквания са подходящи и пропорционални за всички видове въздухоплавателни средства, подлежащи на регулиране от системата на ЕААБ, включително вертолети и общо въздухоплаване, всички видове въздухоплавателни дейности (търговски, бизнес и развлекателни), извършвани на територията на летището или в неговата околност (напр. с единична писта, с множество писти, вертолетни площадки⁴, водни летища) и според всички правила за полети (по прибори или визуални)⁵, така че да бъдат съвместими с тоталния системен подход, подкрепящ политиката на безопасност в гражданското въздухоплаване. Разбира се, своевременно ще бъдат въведени необходимите разграничения на равнището на правила за прилагане и приемливи средства за съответствие (ПСС).
9. И накрая, но не на последно място, съществените изисквания са замислени с оглед на възможността за пряко прилагане за някои видове дейности. Следователно ще бъде възможно, не само да се регулира посредством задължителни правила за прилагане, но и като се използват по-гъвкави и незадължителни приемливи средства за съответствие, които да се прилагат от промишлеността, операторите и органите посредством техните собствени системи за управление на безопасността, съответстващи на новите принципи за по-добра регулаторна уредба в авиационната безопасност.

б. Физически характеристики, инфраструктура и оборудване на летището

(i) Работа площ

10. Летището се състои най-малко от зона за излитане и кацане. Едно от първите съображения, които трябва да се вземат предвид при проектиране на тази зона, е да се гарантира, че нейните размери са достатъчни, за да побере въздухоплавателните средства, което биха използвали това съоръжение. В противен случай въздухоплавателното средство може да излезе извън или да не се побере в зоната, като по този начин се създава риск за повреда на въздухоплавателното средство или, ако скоростта е достатъчно висока, за нараняване или причиняване на смърт на пътниците и екипажа на въздухоплавателното средство или на хората на земята, което би представлявало неприемлив риск. Това съображение се разглежда в съществено изискване (СИ) А.1.а.i, което определя задължителни подходящи размери за зоната. Начинът, по който е записан този параграф, позволява да се продължава с текущата практика, докато се осигури разработването на правила за прилагане, съответстващи например на приложение 14 на ИКАО, том I, параграфи 3.1.6 и 3.1.9.
11. Освен това е необходимо зоните на кацане и излитане да издържат на повтарящото се натоварване от въздухоплавателните средства, за които се планира да използват тази зона. Наистина, честото използване на такава зона от въздухоплавателни средства, които са прекалено тежки за нея, може да доведе до бързо влошаване на зоната за излитане и кацане. На определен етап това може на свой ред да предизвика последици, като загубване на контрол над въздухоплавателното средство, които могат да доведат до произшествие. По тази причина СИ А.1.а.ii задължава зоната на излитане и кацане да е изградена така, че да има достатъчна носеща способност. Това е формулирано по начин, изключващ водните летища, чиято носимоспособност зависи от природни

⁴ т.е. летище или определен участък от него, предназначени за долитане, отлитане и движение на вертолети по тази повърхност.⁵ Според приложение 2 на ИКАО – Правила на въздуха

характеристики. Тази точка съответства на приложение 14 на ИКАО, том I, параграфи 3.1.20.

12. Зоната на излитане и кацане, ако се намира на земята или на изкуствено съоръжение, не трябва да задържа застояла вода или да има недостатъчно или неефективно отводняване. Необичайното събиране на вода, особено за самолети, може да доведе например до аквапланинг, който може да предизвика загуба на управление и да доведе до произшествие. Това представлява неприемлив риск. Целта на СИ А.1.a.iii следователно е да постави изискването такава зона да бъде проектирана по начин, който гарантира ефективното отводняване. Тази точка съответства на целите на приложение 14 на ИКАО, том I, параграф 3.1.18.
13. Разбира се, зоната на кацане и излитане не трябва да има надлъжен или напречен наклони, които биха ограничили видимостта за екипажа или това би направило опасно използването на зоната поради прекомерни наклони или промяна в наклоните. Зона за кацане и излитане, проектирана без да се вземат предвид такива елементи, може да причини значително влошаване на безопасността на въздухоплатателните средства, които я използват. Този риск се разглежда от СИ А.1.a.iv, който също така съответства на приложение 14 на ИКАО, том I, параграфи 3.1.12 до 3.1.19.
14. Друга опасност, която трябва да се вземе под внимание, произтича от повърхностните характеристики на зоната. Възможно е да няма достатъчно триене с повърхността, което може да намали ефикасното спиране на самолета и да доведе до подминаване или отклоняване от зоната на излитане или кацане. Друг пример е повърхност с неравности, които могат да окажат вредно въздействие върху излитането или кацането на въздухоплатателно средство като предизвикат прекалено подскачане, занасяне, вибриране или други затруднения при управлението му. Вследствие на горното може да настъпи дори авиационно произшествие с фатални последици. Следователно единственият практически начин да се намалят такива неприемливи рискове е да се поставят задължителни изисквания за повърхностните характеристики, с които да се предотврати настъпването на водещите до произшествие събития. Такава е целта на СИ А.1.a.v, което отразява Стандартите и препоръчителните практики (SARPS) от приложение 14 на ИКАО, том I, параграфи от 3.1.21 до 3.1.25.
15. Ако опасен предмет е оставен или инсталиран (например нечупливи маркери или визуални средства с прекалено очевидни размери) на зона за кацане и излитане, въздухоплатателното средство може да го удари и то да причини повреда на въздухоплатателното средство или дори, ако това се случи при достатъчно висока скорост, да нарани или причини смъртта на намиращите се в самолета лица. По тази причина СИ А.1.a.vi изисква зоните за кацане и излитане да бъдат свободни от предмети, които могат да причинят неприемливи рискове, в съответствие с параграфите на приложение 14 на ИКАО, като тези в том I, глава 9.9 и глава 10.2.
16. В случаите на летище с повече от една зона за кацане и излитане, съществува потенциален риск едно въздухоплатателно средство да мине прекалено близо до друга зона на кацане и излитане, и по този начин да прекъсне дейностите на него. Без това да нарушава оперативните мерки, като ограничаване на тактическото управление на въздушното движение, тези видове опасности могат да бъдат намалени чрез подходящо проектиране на разположението на летището, включително адекватно минимално разстояние между зоните за кацане и излитане, в зависимост от оперативните процедури, определящи планираното използване на тези писти. СИ А.1.б е разработено с цел да осигури съответните средства за смекчаване на тези опасности при проектирането. То допуска разработването на мерки за прилагане, които съответстват също и на такива

разпоредби като определените в приложение 14 на ИКАО, том I, параграфи 3.1.10 и 3.1.11, както и разделителните разстояния за хеликоптери, изисквани в приложение 14, том II.

17. По време на последната фаза на кацане или първата фаза на излитане въздухоплавателните средства са толкова близо до земята, че е необходимо да се вземат подходящи мерки, за да се премахнат всякакви неприемливи предмети (например нечупливи антени за радио навигация), с които те биха могли да се сблъскат. Поради това СИ А.1 б. и алинеи i, ii, iii и iv от него изискват установяването на безопасни зони около зоната на кацане и излитане, които да имат подходящи физически характеристики и са освободени от неприемливи предмети. Тези зони в действителност са предназначени да защитят въздухоплавателните средства, които прелитат над тях по време на излитане и кацане или непреднамерено кацане на скъсени дистанции, излизат встрани или подминават края на зоната за излитане и кацане. Тези разпоредби дават възможност за разработване на по-конкретни мерки за прилагане, които същевременно съответстват на съответните параграфи от приложение 14 на ИКАО, томове I и II, глава 3.
18. В зависимост от предназначението на едно летище, разположено на земята или на изкуствена структура, зоните за излитане и кацане вероятно се нуждаят от допълване със зони за рулиране и/или паркиране на въздухоплавателните средства. Дори и при рулиране с относително ниска скорост, ако се удари препятствие или се изгуби управление по хлъзгава повърхност, както и при недостатъчна носимоспособност може да настъпи произшествие. За да се смекчи този риск, такива зони трябва да бъдат проектирани така, че да позволяват безопасна експлоатация на въздухоплавателните средства при всякакви предвидими условия. Критериите за тези зони са посочени в СИ А.1.г. алинеи i, ii, iii, iv и v от него, като отново се посочват носимоспособност, отводняване, наклони, повърхностни характеристики и наличие на опасни предмети. За да се избегне налагането върху тези зони, посредством последващи правила за прилагане, на същите строги физически характеристики както на зоните за приземяване и кацане, този въпрос се разглежда отделно. Тези разпоредби дават възможност да се постигне съответствие със съответните параграфи на приложение 14 на ИКАО, том I и подобните изисквания в том II, глава 3, които се отнасят също и за случаи, при които се разрешават експлоатация на хеликоптери на летища, предназначени предимно за самолети.
19. Същите принципи, както бе обяснено в предходния параграф, се прилагат и към останалата инфраструктура като стоянки, въздушни мостове или друго оборудване, което може, в случай на сблъсък, да причини произшествие. Този проблем се разглежда в СИ А.1.д, като същевременно е в съответствие с принципите на приложение 14 на ИКАО, том I, глава 3.
20. Все повече летища стават центрове на множество дейности, понякога чисто търговски по характер и насочени към пасажерите или други потребители на летищата, неучастващи реално в експлоатацията на въздухоплавателните средства. За тази цел може да са необходими специфични конструкции, сгради или оборудване. Тези дейности сами по себе си, макар и без пряко значение за авиационната безопасност обаче, могат непреднамерено да предизвикат заплахи за безопасността. Например нова сграда, макар и да не представлява препятствие като такава, може да предизвика турбуленция за въздухоплавателно средство, при което пилотът да загуби управление. Други примери за потенциални опасности, причинени от подобни проекти, са: нарушаване на разделителните разстояния; блокиране на видимостта за КВД или потребителите на летището; отпадъци от складови зони, представляващи чужди предмети; стъклени зони или други полирани повърхности, отразяващи слънцето; сгради, проектирани така, че да

предизвикат радарни отражения, интерференция на навигационните средства или на многопистовото или фоново осветление върху зрението на пилота.... Всичко това може да доведе до загубата на въздухоплавателни средства. Сметчането на тези фактори се осигурява от СИ А.1.е, който отразява също SARPS, съдържащи се в приложение 14 на ИКАО.

21. И накрая, поради високата скорост, с която въздухоплавателните средства излитат или кацат, до произшествие може да доведе удрянето на човек, животно или превозно средство. СИ А.1.ж сметчава този риск, като същевременно осигурява съответствие с разпоредбите на ИКАО, включени в приложение 14 на ИКАО, том I, глава 3.

(ii) *Безопасна височина над препятствия*

22. Статистическите данни за авиационната безопасност показват, че приземяването и излитането са най-критичните фази на полета. И наистина, именно по време на тези фази от полета въздухоплавателните средства летят на ниска височина над територията на летището или над неговата околност. Ето защо е необходимо да се осигури определянето на използвани траектории за долитане и отлитане, които предвиждат достатъчна безопасна височина над земята и препятствията, вътре или извън периметъра на летището, при приземяване или излитане. Свързаните с това маршрути или зони представляват неделима част от проекта на летището, тъй като безопасното ползване на едно летище не би било възможно, ако няма траектория, осигуряваща такива безопасни височини, която да може да бъде следвана от средния тип въздухоплавателни средства, ползващи това летище. Такава е целта на СИ А.2 и нейните алинеи а) и б). То отразява приложение 14 на ИКАО, глава 4 относно ограничаването и премахването на препятствия и документ 8168 на ИКАО, Процедури за отлитане, долитане и приземяване.

(iii) *Визуални и невизуални помощни средства и оборудване на летищата*

23. В случаите, когато полетни екипажи действат на летище, което не познават или в условия на намалена видимост, знаците, маркерите, обозначените и другите визуални и невизуални средства за насочване трябва да осигуряват недвусмислена информация, без възможност за объркване. В противен случай може да настъпи приземяване на въздухоплавателни средства в погрешна част на зоната за кацане и излитане; на отклоняване на въздухоплавателни средства от централната линия на пътеките за рулиране; или паркиране на неправилно място, което може да увеличи риска от настъпване на произшествие. Такава информация освен това трябва да бъде представена по недвусмислен начин на всеки въздушен екипаж на всяко летище по света, за да се избегне възможността незапознат с нея въздушен екипаж да изпълни грешни маневри. По тази причина е необходимо да се постави законовото изискване при проектиране на летището да се включват помощните средства и маркировки, необходими за да се сметчат тези рискове. Такава е целта на СИ А.3.а, което отразява изисквания от различни параграфи на приложение 14 на ИКАО, глава 5. Трябва да се отбележи, че формулировката е приложима и за радионавигационните средства, тъй като тяхното действие също допринася за безопасността и оперативната съвместимост на летищата. Дублирането на правила за прилагане, приемливи средства за съответствие (ПСС) и свързаните с това процеси на определяне на правилата ще се избегне чрез строга координация с работната програма на „Единното европейско небе“.

24. Опитът показва, че въздухоплавателните средства понесат значителни щети по време на рулиране и паркиране⁶ поради отказ в споменатите по-горе средства и оборудване (напр.

⁶ Виж: http://www.flightsafety.org/gap_home, където Фондацията за безопасност на полетите (ФБП) определя общата тежест от такива авиационни произшествия или инциденти приблизително на 10 000 млн. щ.д./година за 2006 г. Тази тема е анализирана по-подробно в Оценката на въздействието на регулирането.

като се подава информация, която не е достатъчно точна или при внезапно прекъсване на обслужването); пускането в действие, експлоатацията и поддържането на летищното оборудване следователно е неотделима част от безопасността на летищата. Поради това е въведено СИ А.3.б, целящо смекчаване на съответните рискове.

25. Нещо повече, много от визуалните и невизуални средства са системи, чието непрекъснато функциониране зависи от електрозахранването. Всяко прекъсване в електрозахранването трябва да не създава ситуация, която да влошава съществената информация, подавана на полетните екипажи. Неприемлива рискова ситуация може да възникне при изгасване на светлините на пистата по време на отлитане при ниска видимост или при внезапно угасване на системата за осветление на подхода при нощно приземяване на въздухоплавателно средство. Същото се отнася и до радионавигационните сигнали. Ето защо в СИ А.3.в е включена смекчаваща мярка в случай на прекъсване на електрозахранването на визуалните и невизуални средства за насочване, съответстваща също на принципите, установени в глава 8 на приложение 14 на ИКАО, том I, която обхваща електрозахранващите системи за всички аеронавигационни съоръжения. Както вече бе споменато по-горе, възможното дублиране с „Единното небе“ ще се избегне при разработването на подробни правила за прилагане и процеси на проверка.
26. В допълнение към горните два параграфа, целящи гарантирането на подсигурана срещу провал експлоатация на визуалните и невизуални средства за насочване, следва да се предвиди и защита срещу външни фактори. Възможно е предумишлени смущения или саботаж внезапно да повредят навигационен радиофар. Този ситуация би могла да доведе до неприемлив риск. Целта на СИ А.3.г е да смекчи подобен риск. То също така съответства на разпоредбите на глава 9 от приложение 14 на ИКАО, том I.
27. Освен това, източници на радиация или движещи се обекти могат да предизвикат аномалии в радионавигационните сигнали, използвани от въздухоплавателните средства. В периметъра на летището са инсталирани множество източници на радиация, тъй като те са необходими за подпомагане на въздушната навигация, а и на летището има, разбира се, движещи се превозни средства дори и по работната площ. Ето защо СИ А.3д) има за цел да смекчи неприемливите рискове, които тези фактори могат да предизвикат, както се изисква също от приложение 10 на ИКАО, защитаващо радионавигационните средства. Това СИ следва да се разглежда също и във връзка със съществени изисквания Б.1.б и В.1., които са насочени към оператора и публичните власти и които целят смекчаване на същия риск, когато той е под техен контрол.
28. И накрая, персоналът, който експлоатира или използва летищното оборудване, което може да причини неприемливи рискове по отношение на авиационната безопасност, трябва да бъде снабден с подходяща информация и ясни указания за потенциално небезопасните условия. За тази цел е разработено СИ А.3.е.

(iv) *Данни за летището*

29. Трябва да бъдат установени данните за летището, които съдържат информация за различните физически характеристики на летището, като неговото местоположение, височина на различните критични точки, посоката и размерите на зоните за кацане и излитане, размерите на зоните за маневриране и съществуването и местоположението на различните видове визуални и невизуални средства за насочване. Тези данни трябва да се поддържат точни по всяко време, за да се гарантира безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства, ползващи летището. Следователно всички съответни данни трябва да се поддържат в актуално състояние. Предоставянето на неправилна информация на полетните екипажи би създавало значителен риск, например от сблъсък с

препятствие, което не е посочено в данните. Това е причината за СИ А.4.а, което на свой ред съответства на глава 2 от приложение 14, том I.

30. В предходния параграф става въпрос за необходимостта да се определят съответните данни, обявявани за летищата, и да се поддържат в актуално състояние. Това обаче не е достатъчно само по себе си. Полетните екипажи трябва да получават също и подходящи, четливи, пълни и недвусмислени данни. Що се отнася до изискванията, представени в точка (iii) по-горе, предоставянето на летците на такива данни, които да са достатъчно точни и в стандартизирана форма, ще допринесе както за безопасността, така и за оперативната съвместимост. Следователно точността, пълнотата и форматът на такива данни са много важни, особено за базите данни на съвременното навигационно оборудване. Ако данните са двусмислени, подвеждащи или погрешни, те не могат да предадат необходимата информация, в резултат на което възниква същият риск, както ако въобще няма данни или, дори по-лошо, ако данните се изтълкуват зле и създадат несигурна ситуация. Това е заявено в СИ А.4.б, което съответства на разпоредбите на глава 2 от приложение 14, том I.
31. За да бъде завършена рамката на описаните по-горе данни за летищата, е важно също да се установят начините и средствата, по които тя се съобщава експедитивно и без промяна в съдържанието ѝ. Възникването на заплахата, ако се разполага с грешни данни или такива данни се получат прекалено късно, е очевидно от изложеното по-горе. Целта на СИ А.4.в е да се гарантира експедитивно и безпогрешно предаване на данни и отново това СИ отговаря на разпоредбите на ИКАО в приложение 14, глава 2.

в. Експлоатация и управление на летището

(v) *Изисквания, приложими към всички оператори на летища*

32. Проектът за съществени изисквания бе внимателно формулиран, така че да се избегне установяването на задължения за резултати (да се гарантира), които биха били извън възможностите на операторите. Вместо това бе използван глаголят „да се докаже”, за да се остави открит изборът между различни варианти за изпълнение на изискването, като например:
- Пряко изпълнение и документиране на свързаните задачи;
 - Сключване на договор и, при необходимост, споразумение на равнище обслужване с различна компания;
 - Представяне на доказателства, например произтичащи от законно решение на общественения орган, че функцията се изпълнява от компетентна организация (напр. посоченият доставчик на обслужване на въздушното движение за обслужване на контролната кула или АСППО, осигурявано от публични организации) в съответствие със съответните споразумения.
33. Основната отговорност на оператора е да гарантира, че летището винаги се използва в оптимално безопасни условия. Това изявление се припомня в СИ Б.1. На свой ред то изисква летищният оператор да има необходимите средства, включително човешки ресурси, материали и оборудване, организация и процедури, пропорционални на размерите, сложността и типа експлоатация на въздухоплавателните средства, обслужвани от летището. Това е отразено в СИ Б.1.а.
34. Операторът на летището трябва след това да провери дали летището постоянно изпълнява изискванията на раздел А от съществените изисквания. Ако се случи нещо, вследствие на което летището или част от него дори временно престанат да съответстват на изискванията, летищният оператор трябва да предприеме действия за отстраняването

му или да установи необходимите смекчаващи мерки и да предаде съответната информация на авиационните оператори. Такива мерки започват от затваряне на летището до приспособяване на процедури за компенсиране на временни опасности. Този основен принцип е описан в СИ Б.1.б, което отразява разпоредби, съдържащи се в параграф 2.9 от приложение 14 на ИКАО и в параграф 4.5 от допълнение 1 на Наръчника за сертифициране на летища на ИКАО.

35. Ако въздухоплавателно средство удари животно или птица при кацане или излитане, това може да причини повреда на въздухоплавателното средство и по този начин да предизвика произшествие. По тези причини е важно летищните оператори да установят и въведат системи или процедури за наблюдение и контрол на птиците и животните на територията на летището и в неговата околност, за да гарантират, че те няма да окажат вредно въздействие върху безопасността на въздухоплавателните средства. Това задължение е отразено в СИ Б.1.в и съответства също на стандартите и препоръчителните практики (SARPS) на ИКАО в приложение 14, том I, параграфи 9.4 и 9.10.
36. Освен това трябва да бъдат разработени и прилагани процедури за координация на движението на превозните средства и хората по работната площ и другите оперативни зони, за да се предотвратят сблъсъци и повреди на въздухоплавателните средства. Тези цели и пояснения са в основата на СИ Б.1.г. По същество приетата позиция е в пълно съответствие с приложение 14 на ИКАО, том I, глава 9.
37. По повече от очевидни причини едно летище не се експлоатира при неблагоприятни метеорологични условия, намалена видимост или през нощта без въвеждане на съответните експлоатационни процедури и необходимите разпоредби и без налично оборудване. Липсата на такива мерки, ако са приложими към летище, предназначено за експлоатация при посочените условия, може да доведе до авиационно произшествие. По тази причина бе разработено СИ Б.1., което отразява подобни принципи, определени от параграф 4.16 на допълнение 1 към Наръчника за сертифициране на летища на ИКАО.
38. Безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства на летището може да бъде повлияна от множество различни актьори. Един от тях е летището, чиито собствени дейности трябва да бъдат взаимно свързани и координирани с тези, осъществявани от други съответни актьори в обслужващата верига. Такъв по-специално е случаят със самите въздушни оператори, фирмите за наземно обслужване, доставчиците на горива и на други услуги, чиито дейности могат да причинят неприемливи рискове за авиационната безопасност. Значението на координацията за безопасната експлоатация наложи това изискване да бъде поставено на правно равнище, както е отразено в СИ Б.1.е. Това е отразено също в параграф 2.2 е) на Наръчника за сертифициране на летища на ИКАО.
39. Вярно е, че на много летища доставчиците на наземно обслужване предоставят и услуги по зареждане с гориво на въздухоплавателните средства, за които летищния оператор не носи отговорност. Но също така е вярно, че последният може да е отговорен за зоните за съхранение на горивото и/или тръбопроводите. В тази връзка бе включен параграф Б.1.ж, където отново бе използван глаголът „докаже“ с цел да се отговори на различните организационни модели.
40. И накрая, очевидно е, че свързаното с безопасността летищно оборудване (напр. АСПЮ, визуални и невизуални помощни средства и др.) трябва да бъде надлежно поддържано и инспектирано, за да остане годно за употреба. Следователно, както е отразено в СИ Б.1.з, съответните инструкции трябва да бъдат въведени и прилагани на практика.

(vi) *Аварийни ситуации, спасяване и гасене на пожари*

41. Планирането на действията при аварийна обстановка на летищата е процес на подготовка за аварийна ситуация, протичаща на територията на летището или в неговата околност. Тази подготовка е съществена мярка с цел да се намали тежестта на възможните произшествия. Този план трябва да осигури координирането на реакциите на всички актьори, способни да окажат помощ в такъв случай. Един инцидент, започнал като незначителен, може да стане много сериозен и да доведе до загуба на човешки живот, ако не се управлява правилно. Следователно от съществено значение е свързаните с това рискове да се смекчат с предварително планирани аварийни мерки. Тези мерки се изискват от параграф Б.1.и, който отразява разпоредби в приложение 14 на ИКАО, том I, глава 9.1. Дори ако този план е част от цялостен план, управляван от организации извън летищния оператор, въпреки всичко последният изгражда и прилага минимални процедури за справяне с възникващи аварийни ситуации (напр. указания и информация на отговорния персонал за установяване на контакти с други органи, които по план следва да се намесят бързо).
42. Едно очевидно средство за справяне с такива аварийни ситуации е да се изгради и поддържа в готовност подходящо аварийно-спасително и противопожарно обслужване (АСППО), както се изисква в стандартите и препоръчителните практики (SARPS) на ИКАО⁷. Това обслужване следва да бъдат пропорционално на въздухоплавателните средства, използващи летището, както по отношение на персонала, така и на средствата за пожарогасене, макар че когато определя обема на споменатите услуги Агенцията счита за необходимо, отчитайки получените коментари, да предвиди достатъчна гъвкавост за балансиране между разходите и необходимостта от безопасност. Поради това СИ Б.1.й бе формулирано по съответния начин.

(vii) *Персонал на летището*

43. Точно както членовете на въздушните екипажи лицата, заети с експлоатацията и техническо обслужване на летището, чиято дейност може да окаже въздействие върху безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства, трябва да преминават съответното обучение, квалификация и непрекъснато повишаване на компетенциите, свързани не само с техните специфични задачи, но и в по-общ план с правилата и процедурите за авиационна безопасност, приложими към експлоатацията на летището. Нещо повече, каквото и ниво на компетентност да е необходимо, знанията на тези хора следва да бъдат поддържани актуални по отношение на значимите промени в експлоатацията на летищата. Ето защо с параграф Б.1.к се въвежда необходимостта такива лица да бъдат обучавани, квалифицирани и с постоянно поддържана компетентност, за да изпълняват свързаните си с безопасността задължения. Този принцип е вече установен от параграф 3Г.2 на наръчника за сертифициране на летища на ИКАО.
44. Всяко лице, на което е разрешен достъп без придружител до работната площ или други оперативни зони, може да създаде неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства, ако не са обучени или информирани за установените процедури по безопасност, свързани с тези зони. Това се отнася не само до служителите на летищния оператор или неговите подизпълнители, но и до други организации (напр. доставчици на наземно обслужване), които имат право да работят на перона или други експлоатационни зони. Това е целта на СИ Б.1.1, приложимо също към водачите на

⁷ т.е. 4-то издание на приложение 14, плюс изменение 7 от 11 юли 2004 г. и изменения 8 и 9 от 11 юли 2006 г., където е определена категорията на летищата за АСППО на базата на самолетите „обичайно използващи“ летището.

всички видове превозни средства на летището. Това СИ е съобразено напълно със съответните разпоредби на глава 9 от приложение 14 на ИКАО, том I.

45. Разбира се, персоналят на аварийно-спасителното и противопожарно осигуряване, посочен в точка (ii) по-горе също следва да е не само общо обучен за подобни действия, но и специално обучен и медицински годен за работа в авиационна среда. Това е отразено в СИ Б.1.м. и н.

(viii) Система за управление на безопасността (СУБ)

46. Както е посочено в горния списък със съществени изисквания, за които носят отговорност операторите, безопасната експлоатация на летищата изисква въвеждането на определен брой смекчаващи мерки в различни области от съответно обучени лица по внимателно координиран начин. Когато едно летище достигне определено ниво на сложност, това може да се постигне като се изгради и внедри съответна система за управление, обхващаща безопасността и качеството на необходимото ниво на изпълнение. Подобна система трябва да има за цел непрекъснатото усъвършенстване, основано на непрекъснат анализ на инцидентите и предотвратяване на произшествията, както и насърчаване на истинска култура на безопасността. Това вече е широко прието в международната летищна общност и е отразено в стандарти 1.5.3 от приложение 14 на ИКАО, които изискват формална въведена система за управление на безопасността (СУБ) от всички сертифицирани летищни оператори. Такава система трябва, разбира се, да отговаря на съответни критерии, описани в глава 1.4 от същото приложение.
47. Както е обяснено в самото становище, в Европа съществува широка подкрепа за сертифициране на операторите на всички летища, открити за обществено ползване. Съществува обаче и съгласие, че малките организации трудно могат да внедрят истинска система за управление на безопасността (СУБ); да се налага такава тежест върху малките летищни оператори би било несъразмерно с действителните рискове, свързани с тяхната дейност. Макар ИКАО да изисква подобна система, трябва да се има предвид, че гореспоменатият стандарт се отнася единствено до летищата, използвани за международни операции, които рядко са малки летища. Агенцията следователно счита, че внедряването на СУБ следва да се изисква само от оператори на относително сложни летища.
48. Едно просто решение за определяне на това ниво на сложност, като се вземат предвид получените коментари на съдържащите се в СПИ 06/2006 предложения и същевременно се спазват задълженията към ИКАО, би било да се изисква СУБ само от оператори на летища, които се използват за международен търговски въздушен превоз. Това обаче може да създаде трудности в контекста на Общността, където всички летища, открити за обществено ползване, са по дефиниция отворени за вътрешнообщностен въздушен трафик. Следователно е необходимо по-конкретно определение, ако действително искаме да ограничим изискването до сложните летища. Агенцията счита, че това може да бъде постигнато като изразът „използвани за търговски операции“ се тълкува като означаващ летища, предлагащи редовни въздушни услуги⁸. Именно това е намерението на СИ Б.2.

⁸ COM (2006) 396 от 18 юли 2006 г. – „Предложение за Регламент на ЕП и на Съвета относно общи правила за операциите по обслужване на въздушния транспорт в Общността (преработено)“ предлага следното определение:

Редовно въздушно обслужване означава серия от полети, притежаващи следните характеристики:

- (а) за всеки полет има седалища и/или капацитет за транспортиране на товар и/или поща, които са налични за закупуване от обществеността (или директно от въздушния превозвач, или от неговите упълномощени агенти)
- (б) обслужва движение между едни и същи две или повече летища, или:
- съгласно публикувано разписание; или
 - има полети с такава редовност или честота, че представляват разпознаваема систематична серия.

2. Околна среда на летището

49. Както е обяснено в параграф 6 някои важни елементи, необходими за смекчаване на опасните фактори около летищата, може просто да не бъдат наложени по законен път на собственика или оператора на летището. Причината за това е, че тези опасности възникват в зони, намиращи се извън периметъра на летището и не могат да бъдат пряко управлявани и смекчени от ключовите представители на авиацията. Агенцията смята следователно, че разширяването на Основния регламент предлага подходящ инструмент за справяне със свързаните рискове като се изисква от държавите-членки да гарантират въвеждането на подходящи мерки за справяне със заплахите за безопасността, които не могат да бъдат решени от собствениците или операторите на летището. Раздел В съдържа съществените изисквания, които следва да бъдат прилагани от държавите-членки, които, разбира се, са свободни да решат какви да бъдат средствата, които ще се използват, за да се постигнат необходимите цели.
50. Определено въздушно пространство около летището трябва да остане свободно от препятствия, така че да позволява на въздухоплавателните средства безопасно да се приземяват и излитат. Това засяга основно препятствия извън периметъра на летището, които могат да окажат влияние на неговото проектиране или експлоатация. В случаите на изменение или развитие, трябва да се провери дали не се влошава безопасността на кацащите или излитащите на това летище въздухоплавателни средства. Ако бъде оценено като потенциално опасно, или препятствието не трябва да се създава или трябва да се премахне, или процедурите при пристигане и/или излитане трябва да бъдат променени, за да смекчат ефекта на това ново препятствие. Могат да бъдат наложени и условия при неговото изграждане, например осветление. Тази оценка и привеждането в сила на нейните заключения изисква подходящи консултации със съответната въздухоплавателна администрация, собственика или оператора на летището и местната поземлена администрация и предприемането на съвременни смекчаващи мерки. Това е целта на СИ В.1, което отразява препоръките на приложение 14 на ИКАО, том I, глава 4.
51. Други типове дейности, които могат да създадат опасности за безопасната експлоатация на летището, също се нуждаят от контрол. Нови предприемачески проекти, свързани с предназначението на земята, могат да изменят географските данни, използвани като основа за разработване на маршрутите за долитане и отлитане. Нови сгради или други постройки, дори и да не са идентифицирани като препятствия, могат да създадат опасни ефекти от предизвикана турбулентност. Лазерни светлини или други не-аеронавигационни светлини могат да причинят заслепяване или объркване на полетния екипаж. Големи слънчеви фотоволтаични панели или вятърни турбини, в допълнение към потенциално опасни препятствия могат съответно да предизвикат опасни интензивни светлинни отражения или интерференция на радионавигационните сигнали. Човешките дейности могат също така да привлекат диви животни в съседство с летището и по този начин да създадат повишени рискове за въздухоплавателните операции, която се извършват там. Поради тези причини бе разработено СИ В.2, с цел държавите-членки да бъдат задължени да предприемат мерки за защита на въздухоплавателните средства от такива дейности, като описаните в приложение 14, т. I, глави 5 и 9, и свързаните части от том II.
52. Съществено изискване В.1 и изисква наличието на аварийен план за справяне с аварийните ситуации, настъпващи на територията на летището или в неговата околност. Опитът показва, че голяма част от произшествията при излитане или кацане се случват извън периметъра на летището, където летищният оператор не носи пряка отговорност.

Следователно е нужно разработването на аварийни планове за такива аварийни ситуации, като средствата се разделят между летището и местните спасителни и пожарни служби. Ето защо СИ В.3 изисква от държавите-членки да осигурят координацията на аварийните служби. Това също е описано в приложение 14 на ИКАО, том I, глава 9.

53. Макар че регламентите, приложими към въздушните операции, изискват авиационните оператори да се въздържат от използване на летища, които не са подходящи за съответния тип въздухоплавателни средства и операции, някои от тях го правят на практика въпреки всичко. Тази практика, която може не само да нанесе вреди на инфраструктурата, но и да доведе до неприемливи рискове за лица и имущество на летището, следва да бъде забранена. Привеждането в действие в такива случаи обаче не е лесно, тъй като компетентните власти на оператора и тези на летището обикновено са различни органи, често и от различни страни. Макар че не се оспорва, че решението дали да се използва едно летище трябва да принадлежи изцяло на авиационния оператор, особено в случай на аварийна ситуация, злоупотребата трябва да се наказва. Такава е целта на СИ В.4, което изисква от държавите-членки да предприемат действия в такива случаи.

II. СЪЩЕСТВЕНИ ИЗИСКВАНИЯ

A. Физически характеристики, инфраструктура и оборудване

1) *Работна площ*

- a) Летището трябва да има обозначена площ за кацане и излитане на въздухоплавателни средства.
 - i) Площта за кацане и излитане трябва да бъде с размери, съответстващи на въздухоплавателните средства, за които е предназначено съоръжението.
 - ii) Площта за кацане и излитане, където е приложимо, трябва да имат носеща способност, достатъчна за да издържи на повтарящото се действие на предвидените въздухоплавателни средства. Площите, които не са предназначени за повтарящи се действия, трябва единствено да издържат въздухоплавателните средства.
 - iii) Площта за приземяване и излитане трябва, където е приложимо, да се проектира така, че да се осигури оттичане на водата и предотвратяване на възможността застояла вода да се превърне в неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
 - iv) Наклонът и промените в наклона на площта за кацане и излитане не трябва да създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
 - v) Повърхностните характеристики трябва да бъдат подходящи за използване от въздухоплавателните средства по предназначение.
 - vi) Площта за кацане и излитане трябва да бъде свободна от предмети, които могат да се превърнат в неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
- b) В случай на повече от една площ за кацане и излитане, те трябва да бъдат такива, че да не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.

- в) Площта за кацане и излитане трябва да бъде заобиколена от дефинирани зони. Тези зони са предназначени да защитят въздухоплавателните средства, прелитащи над тях по време на излитане и кацане или да смекчат последиците от наложено се непреднамерено кацане на скъсени дистанции, излизане встрани или подминаване на края на зоната за излитане и кацане.
 - i) Тези площи трябва да имат размери, съответстващи на експлоатацията на очакваните въздухоплавателните средства.
 - ii) Наклонът и промените в наклона на тези площи не трябва да създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
 - iii) Тези площи трябва да бъдат свободни от предмети, които могат да представляват неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства. Това не изключва разполагането в тези площи на чупливо оборудване, ако то се изисква за подпомагане на експлоатацията на въздухоплавателните средства.
 - iv) Всяка от тези площи трябва да има достатъчна носеща способност, за да служи по предназначение
- г) Тези площи от летището, заедно с непосредствено заобикалящите ги зони, които се използват за рулиране и паркиране на въздухоплавателни средства, трябва да бъдат проектирани така, че да разрешават безопасната експлоатация на въздухоплавателни средства, каквито се очаква да използват конкретното съоръжение при всички условия, за които са планирани:
 - i) Тези площи трябва да имат носеща способност, достатъчна за да издържи повтаряща се експлоатация на въздухоплавателните средства, за които са предназначени, с изключение на тези площи, за които се очаква да бъдат използвани само случайно и които е нужно единствено да издържат въздухоплавателните средства.
 - ii) Тези площи трябва да бъдат проектирани така, че водата да се оттича и да се предотвратява задържането на застояла вода, която да се превърне в неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
 - iii) Наклонът и промените в наклона на тези площи не трябва да създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.
 - iv) Повърхностните характеристики на площите трябва да бъдат подходящи за използване от въздухоплавателните средства, за които са предназначени.
 - v) Тези площи трябва да бъдат свободни от предмети, които могат да представляват неприемлив риск за въздухоплавателните средства. Това не изключва паркирането на изискваното за тази площ оборудване в специално определени позиции или зони.
- д) Други инфраструктурни съоръжения, предназначени за ползване от въздухоплавателните средства, трябва да бъдат проектирани така, че използването им не трябва да създава неприемлив риск за въздухоплавателните средства, които ги използват.
- е) Конструкции, сгради, оборудване или складови площи трябва да бъдат разположени и проектирани така, че да не създават неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства.

- ж) Трябва да бъдат предвидени подходящи средства, за да се предотврати влизането без разрешение в работната площ на лица и превозни средства или на животни, чиито размери представляват неприемлив риск за експлоатацията на въздухоплавателните средства, освен ако свързаният с това риск може да бъде смекчен с други средства. Последните осигуряват равностойно ниво на безопасност.

2) *Безопасна височина над препятствията*

- а) За да се предпази въздухоплавателно средство, подхождащо към летището с цел да се приземи или при отлитането му от летище, трябва да бъдат определени маршрути или площи за долитане и отлитане. Такива маршрути или площи трябва да осигуряват на въздухоплавателните средства необходимата безопасна височина над препятствията, разположени в зоната около летището.
- б) Тази безопасна височина трябва да бъде подходяща за фазата на полета и типа операция, които се предприемат. Трябва да се вземе предвид и оборудването, което се използва за определяне на положението на въздухоплавателните средства.

3) *Визуални и невизуални средства за насочване и оборудване на летищата*

- а) Средствата за насочване трябва да бъдат подходящи за целта, разпознаваеми и да осигуряват недвусмислена информация за потребителите при всички експлоатационни условия, за които са предназначени.
- б) Летищното оборудване трябва да функционира както е планирано при предвижданите експлоатационни условия, без да са необходими изключителни умения или сила. В условия на експлоатация или в случай на отказ летищното оборудване не трябва да причинява неприемлив риск за авиационната безопасност.
- в) Средствата за насочване и електрозахранващата ги система трябва да бъдат проектирани така, че такива откази да не водят до неподходяща, подвеждаща или недостатъчна информация, подавана на потребителите или до прекъсването на съществено обслужване.
- г) Трябва да бъдат осигурени подходящи защитни средства, за да се избегне увреждане или неизправност на тези средства
- д) Източници на радиация или наличието на движещи се или неподвижни обекти не следва да оказват влияние или засягат неблагоприятно работата на системите за аеронавигационни комуникации, навигация и надзор.
- е) Информация за експлоатацията и използването на летищното оборудване се осигурява на съответния персонал, включително ясно посочване на условията, които могат да причинят неприемливи рискове за авиационната безопасност.

4) *Данни за летищата*

- а) Данните, отнасящи се до летището и наличното обслужване, трябва да бъдат определени и поддържани в актуално състояние.
- б) Данните следва да са точни, разбираеми, пълни и недвусмислени. Поддържат се съответните равнища на цялост.

- в) Данните трябва да се предоставят своевременно на разположение на потребителите, като се използва достатъчно сигурен, безотказен и експедитивен метод на комуникация с потребителите.

Б – Експлоатация и управление

- 1) Отговорен за експлоатацията на летището е летищният оператор. Летищният оператор носи отговорност за следното:
 - а) Летищният оператор трябва да разполага пряко или чрез подизпълнители с всички средства, необходими за поддържане на безопасната експлоатация на въздухоплавателните средства на летището. Тези средства включват неизчерпателно следното: съоръжения, персонал, оборудване и материали, документация на задачите, отговорностите и процедурите, достъп до съответните данни и записи.
 - б) Летищният оператор трябва да проверява дали изискванията на раздел А се изпълняват по всяко време или да предприема съответните мерки, за да смекчи риска, свързан с неизпълнение. Трябва да бъдат изградени и изпълнени процедури за своевременното запознаването на всички потребители с такива мерки.
 - в) Летищният оператор изгражда и въвежда подходяща програма за управление на риска от диви животни на летището.
 - г) Летищният оператор трябва да докаже, че движението на превозни средства и хора по работната площ и другите експлоатационни площи е координирано с движението на въздухоплавателните средства с цел да се предотвратят сблъсъци и повреди на въздухоплавателните средства.
 - д) Летищният оператор докаже, че има изградени и внедрени процедури за смекчаване на рисковете, свързани с експлоатацията на летищата при неблагоприятни метеорологични условия, намалена видимост или нощни условия.
 - е) Летищният оператор се договаря с другите подобни организации, за да осигури непрекъснатото съответствие с тези съществени изисквания за летищата. Тези организации включват, но не се ограничават до авиационни оператори, доставчици на аеронавигационни услуги, доставчици на наземно обслужване и други организации, чиито дейности или продукти могат да имат влияние върху безопасността на въздухоплавателни средства.
 - ж) Летищният оператор трябва да докаже, че съществуват и се прилагат процедури за снабдяване на въздухоплавателните средства с гориво, което не е замърсено и е с правилната спецификация.
 - з) Необходимо е да има наръчници за техническо обслужване на летищното оборудване, които се прилагат на практика и обхващат указанията за техническо обслужване и ремонт, информация за обслужването, процедурите за откриване на проблеми и инспекции.
 - и) Летищният оператор разработва и въвежда аварийен план за летището, който обхваща аварийните сценарии, които могат да настъпят на територията на летището или в непосредствената околност. Този план се координира с аварийния план на местната общност.
 - к) Летищният оператор трябва да докаже, че е предвидено аварийно-спасително и противопожарно обслужване на летището за въздухоплавателните средства в

критично състояние, които планират да използват летището като изходна точка или точка на пристигане. Това обслужване трябва да реагира на инцидент или произшествие със съответна спешност и да включва като минимум оборудване, гасителни агенти и достатъчен брой персонал.

- л) Летищният оператор трябва да използва за експлоатация и техническо обслужване на летището само обучен и квалифициран персонал и да провежда и поддържа програми за обучение и проверка с цел поддържане на компетентността на целия съответен персонал.
- м) Летищният оператор трябва да докаже, че всяко лице, което има разрешение за достъп без придружител до работната площ или други експлоатационни площи, има подходящо обучение и квалификация за такъв достъп.
- н) Персоналът на аварийно-спасителното и противопожарно обслужване е съответно обучен и квалифициран да действа в летищна среда. Летищният оператор въвежда и поддържа програми за обучение и проверка за поддържане на компетентността на този персонал.
- о) Целият аварийно-спасителен и противопожарен състав, който има потенциална задача да действа в авиационни аварийни ситуации, трябва периодично да докаже медицинска годност за задоволително изпълнение на функциите, като се отчита типа дейност. В този контекст медицинска годност, включваща физическа и психическа годност, означава че персоналът не страда от заболяване или недъг, който може да го направи неспособен:
 - (i) да изпълнява необходимите задачи, за да действа в авиационни аварийни ситуации;
 - (ii) да изпълнява определените задължения по всяко време;
 - (iii) да възприема правилно околната среда.

Когато не може да се докаже пълна медицинската годност, трябва да се приложат смекчаващи мерки, които осигуряват равностойна безопасност.

- 2) Във всички случаи, когато едно летище е открито за обществено ползване и предоставя редовни въздушни услуги:
- а) Летищният оператор трябва да въведе и поддържа система за управление за поддържане на съответствие с тези съществени изисквания за летищата и с цел непрекъснато и активно подобрене на безопасността и качеството. Системата за управление включва организационни структури, отговорности, компетенции, политики и процедури.
 - б) Системата за управление включва програма за предотвратяване на инциденти и произшествия, съдържаща схема за докладване и анализ на произшествията. Анализът включва страните, изброени в точка 1.ж по-горе, както е уместно.
 - в) Летищният оператор трябва да разработи ръководство за експлоатация на летището и да оперира в съответствие с това ръководство. Такова ръководство трябва да съдържа всички необходими указания, информация и процедури за летището, системата за управление и за изпълнение на задълженията от страна на експлоатационния персонал.

В – Околна среда на летището

- 1) Въздушното пространство около работните площи на летището трябва да бъде предпазено от препятствия, така че да позволява провеждането на планираната експлоатация на въздухоплателните средства без предизвикване на неприемлив риск чрез изграждане на препятствия около летището. Поради това трябва да се разработят, въведат и наблюдават непрекъснато участъци за наблюдение за препятствия, за да се идентифицира всяко нежелано проникване.
 - а) Всяко нарушение на тези повърхности изисква да се направи оценка, с която да се определи дали даден обект представлява или не неприемлив риск. Всеки неприемлив риск се отстранява или смекчава.
 - б) Всеки остатък от такива препятствия трябва да бъде обявен и, в зависимост от нуждите, да бъде маркиран и, където е необходимо, снабден със светлини.

- 2) Опасности, свързани с човешки дейности и ползване на земята, като точките в следващия списък, но без да се ограничават до тях, трябва да се наблюдават и контролират. Рискът, предизвикан от тях, се оценява и съответно се смекчава :
 - а) всяко строителство или промяна в предназначението на земята в местността около летището
 - б) възможността да се предизвика индуцирана турбуленция
 - в) използването на опасни, объркващи или подвеждащи светлини
 - г) заслепяването, причинено от големи и силно рефлектиращи повърхности.
 - д) създаването на площи, които могат да насърчат присъствието на диви животни около работната площ на летището.
 - е) Източници на невидима радиация или наличие на движещи се или неподвижни обекти, които може да смутят или да засегнат неблагоприятно функционирането на системите за аеронавигационни комуникации, навигация и надзор.

- 3) Трябва да бъде разработен аварийен план на местността за авиационни аварийни ситуации, възникващи в зоната около летището.

- 4) С изключение на аварийни ситуации с въздухоплателни средства, когато са отклонени към резервно летище или при други условия, определяни за всеки отделен случай, летището или части от него не трябва да бъдат ползвани без съгласието на летищния оператор от въздухоплателни средства, за които летището не е проектирано и неговите експлоатационни процедури обикновено не са предназначени.