

**1. melléklet a 03/2007. sz. VÉLEMÉNYHEZ**

**A REPÜLŐTEREK BIZTONSÁGÁNAK ÉS INTEROPERABILITÁSÁNAK  
SZABÁLYOZÁSÁRA VONATKOZÓ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK**

## TARTALOMJEGYZÉK

I. Az alapvető követelmények leírása .....	3
a - Bevezető.....	3
b - A repülőtér fizikai jellemzői, infrastruktúrája és felszerelése .....	5
(i) Guruló terület.....	5
(ii) Akadálymentesítés.....	7
(iii) Vizuális és nem vizuális navigációs segédeszközök, valamint repülőtéri berendezések..	8
(iv) Repülőtéri adatok.....	9
c - A repülőtér üzemeltetése és irányítása.....	10
(i) A repülőterek üzemeltetőire vonatkozó követelmények.....	10
(ii) Kényszerhelyzetek, valamint mentő és tűzoltó szolgálat.....	11
(iii) A repülőtér személyzete.....	12
(iv) Biztonsági rendszer (SMS).....	12
d - A repülőtér környezete.....	13
II. Alapvető Követelmények.....	14
A - Fizikai jellemzők, infrastruktúra és felszerelések.....	14
1) Guruló terület.....	14
2) Akadálymentesítés .....	16
3) Vizuális és nem vizuális navigációs segédeszközök, valamint repülőtéri berendezések.....	16
4) Repülőtéri adatok.....	17
B - Üzemeltetés és irányítás.....	17
C - A repülőtér környezete.....	19

## AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEKKEL KAPCSOLATOS INDOKLÁS

### I. AZ ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK LEÍRÁSA

#### a - Bevezető

1. Ez az indoklás arról nyújt tájékoztatást, hogy az érdekeltekkel konzultálva hogyan jöttek létre a repülőtéri biztonságra vonatkozó alapvető követelmények. Az indoklás a következő fő célkitűzések kifejtésére szolgál:
  - mik azok az alapvető követelmények;
  - a veszélyazonosítási folyamat, amelyet kockázatértékelés és szükség esetén az alapvető követelmények összeállításához alkalmazott kockázatcsökkentés követ;
  - hogyan tarthatók be az ICAO szabványok és javasolt gyakorlatok.
2. Ahogy arra az elnevezésből is következtetni lehet, az „*alapvető követelmények*” azok a feltételek, amelyeket egy terméknek, infrastruktúrának, személynek vagy szervezetnek teljesítenie kell ahhoz, hogy minél inkább biztosítani lehessen, hogy gyakorlatuk, műveleteik vagy tevékenységeik indokolatlanul ne hassanak ki a lakosságra. Következésképpen azokat az eszközöket érintik, amelyekkel egy bizonyos tevékenységhez kapcsolódó kockázatok megszüntethetők vagy elfogadható szintre csökkenthetők az ésszerűség határain belül. Másképpen fogalmazva az alapvető követelmények nem képeznek jogi kötelezettséget bizonyos mennyiségi eredmények (pl. elfogadható biztonsági színvonal) elérése tekintetében, hanem éppen ellenkezőleg az elfogadhatatlan kockázatok csökkentéséhez megvalósítandó bizonyos eszközökre vonatkozó kötelezettséget<sup>1</sup> alkotnak. Ezzel kapcsolatban egyértelművé kell tenni, hogy a megfelelés igazolása (a tanúsítási vagy jóváhagyási eljárások) nem veszélycsökkentő intézkedések; annak megerősítésére szolgálnak, hogy egy adott veszélycsökkentő intézkedést végrehajtanak.
3. Az említett eszközök meghatározása érdekében azonosítani kell a vizsgált tevékenységgel kapcsolatos veszélyeket, és értékelni kell a kapcsolódó kockázatokat. Ezt követően az alapvető követelmények azon eszközök, amelyeket az említett kockázatok elfogadható szintre történő csökkentésére kell felhasználni. A folyamat a következőkből áll:
  - olyan potenciális események meghatározása, amelyek veszélyek sorozatát indíthatják el a repülésbiztonság tekintetében: azaz a veszélyek azonosítása;
  - a lehetséges következmények vizsgálata és „súlyosságuk” osztályozása;
  - biztosítékok hiányában az előfordulás valószínűségének vizsgálata (azaz „valószínűség”);
  - a kockázat elviselhetőségének megítélése (azaz kizárólag csekély valószínűség fogadható el, amennyiben végzetesen súlyos eset előfordulása lehetséges; nagyobb valószínűség megengedett kevésbé súlyos következmények esetén);
  - az előforduló veszélyek valószínűségének, illetve a következmények súlyosságának csökkentésére szolgáló intézkedések meghatározása, amennyiben a veszélyhez kapcsolódó kockázatok elfogadhatatlanok.
4. A veszélycsökkentő intézkedések tekintetében azt is fontos hangsúlyozni, hogy arányban kell állniuk a biztonsági célkitűzéssel. Ez azt jelenti, hogy nem léphetik túl azt a mértéket, amely

---

<sup>1</sup> Az eszközökkel kapcsolatos kötelezettség az eredményekkel kapcsolatos kötelezettséggel szembeállítva.

feltétlenül szükséges a várt biztonsági előnynek a célkitűzés által nem indokolt korlátozások nélküli eléréséhez. Jelen esetben tehát a célkitűzés arra korlátozódott, hogy egy adott repülőtéren vagy annak közelében műveletet végrehajtó egyetlen repülőgép működésével kapcsolatos elfogadhatatlan kockázatok megfelelő csökkentését biztosítsa. A mozgó légi jármű esetleges ütközésével kapcsolatos kockázatok csökkentése más problémának minősül, amelynek tárgyalására külön, a légiforgalmi szolgáltatás nyújtásával kapcsolatos kockázatok „kaputól kapuig” szempontú vizsgálatakor kerül sor<sup>2</sup>.

5. Ezért az Ügynökség a GASR<sup>3</sup> szakértőivel együtt vállalta egy tanulmány elkészítését azon veszélyek azonosítása érdekében, amelyek egyetlen repülőgép repülőtéri leszállási, gurulási vagy felszállási tevékenységéhez kapcsolódnak. A potenciális kockázatok értékelését követően a kockázatok megszüntetése vagy elfogadható szintre történő csökkentése érdekében kidolgozták a szükséges veszélycsökkentő intézkedéseket (azaz a biztonsági célkitűzéseket vagy alapvető követelményeket). Ezeket a végrehajtásukért felelős személyeknek megfelelően csoportosították:
  - fizikai jellemzők, infrastruktúra és berendezések (azaz repülőtértervezés);
  - üzemeltetés és irányítás;
  - a repülőtér környezete.
6. A konzultációs dokumentumban (NPA 06/2006) meghatározottak szerint valóban figyelembe kell venni, hogy a repülőtér tulajdonosa és üzemeltetője két teljesen különböző jogi személy lehet. A repülőtéri szolgáltatások nyújtásának egyre nagyobb mértékű liberalizációja mellett valószínű, hogy általános gyakorlattá válik, hogy az ilyen szolgáltatások nyújtásának szervezéséért felelős állami szervek a szolgáltatások határozott időtartamú szerződésen alapuló kiszervezését részesítik előnyben, miközben az infrastruktúrát továbbra is ők birtokolják. Így aztán igazságtalan lenne olyan kötelezettségeket róni az üzemeltetőkre, amelyeket kizárólag a tulajdonos képes teljesíteni. Ugyanígy, a szolgáltatások nyújtásáért felelős szervek nem rendelkezhetnek hatáskörrel ahhoz, hogy intézkedéseket hozzanak a repülőtér határán kívüli környezet védelme céljából. Így maguktól a tagállamoktól kell megkövetelni annak biztosítását, hogy az ilyen intézkedések adott esetben megtehetőek legyenek. Ezért az egyértelműség és a jogbiztonság kedvéért világosan meg kell határozni, ki a felelős az egyes alapvető követelmények teljesítéséért.
7. A fentebb ismertetett, fentről lefelé haladó módszer eredményeinek megerősítéséhez egy alulról felfelé haladó felülvizsgálatot végeztek el annak megvizsgálása céljából, hogy miért írtak elő bizonyos alapvető követelményeket; az ilyen követelmények milyen kockázatot csökkentettek; és hogy az alkalmazott eszközök arányban álltak-e a biztonsági célkitűzéssel. Ezeket az alapvető követelményeket az ICAO 14. függelékének I. kötetében, „Repülőtértervezés és üzemeltetés”, és II. kötetében, „Heliportok” foglalt rendelkezésekkel is összevetették annak megerősítése érdekében, hogy a követelmények lehetővé teszik a tagállamok számára, hogy teljesítsék az ICAO szerinti kötelezettségeiket a globális interoperabilitás és repülőtérbiztonság tekintetében.
8. Figyelmet kapott annak biztosítása, hogy az előírányzott alapvető követelmények alkalmasak és arányosak legyenek minden, az EASA-rendszer keretében szabályozott légijármű-típus – beleértve a forgószárnyas légi járműveket és az általános célú repülést –, bármilyen repülőtéren

<sup>2</sup> Az Európai Bizottság felkérte az Ügynökséget, hogy az 1592/2002/EK rendelet (2) preambulumbekzdésével összhangban foglalkozzon ezzel a kérdéssel, valamint tegyen javaslatokat a léginavigációs szolgálatok és a légiforgalmi szolgáltatás biztonsági szabályozására vonatkozóan. Így hát elkezdődött a munka, és az Ügynökség 2007 novemberében szándékozik közzétenni egy javasolt módosításra vonatkozó értesítést.

<sup>3</sup> A Légikikötők Biztonságát Szabályozó Csoport

(pl. egyetlen kifutópálya, több kifutópálya, heliportok<sup>4</sup>, vízi repülőterek) vagy annak közelében, valamint bármilyen repülési szabály (műszeres vagy vizuális)<sup>5</sup> alapján végrehajtott minden légi közlekedési tevékenység (kereskedelmi, üzleti és kedvtelési célú) esetében, hogy létrejött az összhang a polgári repülés biztonságával kapcsolatos közösségi politika alapjául szolgáló, teljes rendszerre épülő megközelítéssel. Természetesen a végrehajtási szabályok és a megfelelés elfogadható eszközei (AMC-k) szintjén kellő időben bevezetésre kerülnek a szükséges különbségtételek.

9. Végül, de nem utolsósorban az alapvető követelmények megfogalmazására bizonyos tevékenységtípusok közvetlen végrehajtásának lehetővé tétele céljából került sor. Így hát nem csupán a kötelező végrehajtási szabályok segítségével történő szabályozásra adódna lehetőség, hanem az ipar, az üzemeltetők és a hatóságok által a saját, a repülésbiztonsággal kapcsolatos jobb szabályozásra vonatkozó új alapelvekkel összhangban álló biztonsági rendszerük segítségével végrehajtandó, a megfelelés rugalmasabb és nem kötelező erejű, elfogadható eszközei alkalmazására is.

### ***b - A repülőtér fizikai jellemzői, infrastruktúrája és felszerelése***

#### *(i) Guruló terület*

10. Egy repülőtér legalább egy fel- és egy leszálló területből áll. E terület megtervezésekor az egyik elsődleges szempontnak annak biztosítását kell tekinteni, hogy a repülőtér kellő nagyságú legyen a létesítményt várhatóan használó légi járművek befogadásához. Máskülönből előfordulhat, hogy egy légi jármű túlfut vagy nem fér el a területen, ilyen módon kialakulhat a légi jármű megrongálódásának vagy, ha elég nagy a sebesség, a légi járművön vagy a földön tartózkodók sérülésének, illetve halálának veszélye, ami elfogadhatatlan kockázatot jelentene. Ezzel a szemponttal az A.1.a.i. pontban foglalt alapvető követelmény foglalkozik, amely előírja, hogy a területnek megfelelő méretűnek kell lennie. E pont megfogalmazásának módja lehetővé teszi a jelenlegi gyakorlat folytatását, ugyanakkor biztosítja azon végrehajtási szabályok kidolgozását, amelyek összhangban vannak például az ICAO 14. függelék I. kötetének 3.1.6 és 3.1.9 pontjával.
11. Ezenkívül a le- és felszálló területnek bírnia kell a területet használni szándékozó légi járművek általi ismétlődő terhelést. Amennyiben a területet gyakran használja a terület teherbírásához képest túl nehéz légi jármű, ez a fel- és leszálló terület gyors elhasználódásához vezethet. Bizonyos ponton ez pedig következményekkel járhat, például a légi jármű feletti ellenőrzés elvesztésével, ami balesetet okozhat. Ezért az A.1.a.ii. pontban foglalt alapvető követelmény a le- és felszálló terület tekintetében megfelelő teherbíró képességet ír elő. E pont megfogalmazása természetesen úgy készült, hogy kizárja a vízi repülőtereket, amelyek teherbíró képessége természeti sajátosságoktól függ. Ez a pont például az ICAO 14. függelék I. kötetének 3.1.20 pontjával is összhangban áll.
12. Ezenkívül, amennyiben szárazföldön vagy épített struktúrán található, a le- és felszálló területen nem fordulhat elő állóvíz, illetve a vízelvezető hálózatnak megfelelőnek és jól működőnek kell lennie. A víz rendellenes felgyülemzése, különösen a repülőgépek esetében, például „aquaplaning”-et idézhet elő, ami a repülőgép feletti uralom elvesztéséhez és balesethez vezethet, ami elfogadhatatlan kockázat. Így az A.1.a.iii. pontban foglalt alapvető követelmény célja annak előírása, hogy az ilyen területet úgy kell megtervezni, hogy biztosított legyen a

<sup>4</sup> azaz a forgószárnyas légi járművek érkezése, indulása és guruló mozgása céljára tervezett repülőtér vagy annak egy része

<sup>5</sup> Az ICAO 2. függeléké – „Repülési szabályok” szerint.

hatékony vízvezetés. Ez a pont az ICAO 14. függelék I. kötetének 3.1.18 pontjában megfogalmazott célt tükrözi.

13. Természetesen a le- és felszálló területen nem lehetnek hosszanti vagy keresztirányú emelkedők vagy lejtők, amelyek korlátozhatják a legénység látási viszonyait, vagy amelyek veszélyessé tehetik a terület használatát, például a túl nagy vagy a változó nagyságú emelkedők vagy lejtők miatt. Az említettek figyelmen kívül hagyásával tervezett le- és felszálló terület az azt használó légi jármű biztonságának jelentős csökkenését okozhatja. Ezzel a kockázattal az A.1.a.iv. pontban foglalt alapvető követelmény foglalkozik, amely az ICAO 14. függelék, I. kötet, 3.1.12–3.1.19 pontjával is összhangban van.
14. Egy másik, figyelembe veendő veszély a terület felületi jellemzőire vezethető vissza. Egy repülőgépnél a nem megfelelő súrlódás miatt csökkenhet a fékhatásossága, ami pedig a fel- és leszálló területen való túlfutáshoz vagy irányváltoztatáshoz vezethet. Egy másik példa, amikor a felületi rendellenességek a repülőgép túlzott ugrálásának, bólintásának, rázkódásának vagy más ellenőrzési nehézségek előidézésével hátrányosan befolyásolhatják a fel- és leszállást. A fentiek következménye még halálos légi baleset is lehet. Ezért az ilyen elfogadhatatlan kockázatok csökkentésének egyetlen megvalósítható módja a megfelelő felületi jellemzők előírása a legfőbb esetek előfordulásának megakadályozása érdekében. Ez az A.1.a.v. pontban foglalt alapvető követelmény célja, ami összhangban áll az ICAO 14. függelékben szereplő szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal (SARPS), például az I. kötet 3.1.21–3.1.25 pontban találhatóakkal.
15. Ha veszélyes tárgy marad a le- és felszálló területen, vagy oda veszélyes tárgyat helyeznek el (pl. törhetetlen jelzőablakat vagy túl nagy kiterjedésű vizuális segédeszközöket) a repülőgép nekiütközhet, aminek következtében kár keletkezhet a repülőgépben, illetve ami elég nagy sebességnél a repülőgépen tartózkodók sérülését vagy halálát okozhatja. Ezért az A.1.a.vi. pontban foglalt alapvető követelmény előírja, hogy a le- és felszálló területnek mentesnek kell lennie az olyan tárgyaktól, amelyek elfogadhatatlan kockázatokat idézhetnek elő, ami összhangban áll az ICAO 14. függelékkel, például az I. kötet 9.9 és 10.2 fejezetben szereplőkkel.
16. Abban az esetben, ha egy repülőtéren egynél több le- és felszálló terület található, potenciális veszélyt jelent, ha egy légi jármű túl közel megy egy másik le- és felszálló területhez, és így zavart okoz az ott folyó műveletekben. Az olyan operatív intézkedések sérelme nélkül, mint például a taktikai légiforgalmi szolgáltatás korlátozása, az ilyen jellegű veszélyek a repülőtér helyszínének megfelelő megtervezésével csökkenthetők, beleértve a le- és felszálló területek közötti kellő minimumtávolságokat, a kifutópályák tervezett használatára vonatkozó üzemeltetési eljárásoktól függően. Az A.1.b. pontban foglalt alapvető követelményt úgy dolgozták ki, hogy biztosítsa a vonatkozó, tervezéssel kapcsolatos veszélycsökkentési eszközöket. Ez lehetővé teszi azon végrehajtási intézkedések kidolgozását, amelyek összhangban vannak például az ICAO 14. függelék I. kötetének 3.1.10 és 3.1.11 pontjában meghatározott rendelkezésekkel, valamint a 14. függelék II. kötetében előírt, helikopterek közötti térköztartással is.
17. A leszállás utolsó, illetve a felszállás első szakaszában a légi jármű olyan közel van a földhöz, hogy megfelelő intézkedéseket kell tenni az elfogadhatatlan tárgyak (pl. a rádió navigációhoz szükséges törhetetlen antennák) eltávolítása céljából, amelyekkel a légi jármű összeütközhet. Ezért az A.1 c. pontban, valamint annak i., ii., iii. és iv. alpontjában foglalt alapvető követelmény olyan biztonsági területek létrehozását írja elő a le- és felszálló terület körül, amelyek megfelelő fizikai jellemzőkkel rendelkeznek, és amelyekben nem találhatók elfogadhatatlan tárgyak. E területek a fel- és leszállási műveletek során felettük repülő, a le- és felszálló területen véletlenül túl röviden leszálló, oldalirányban lefutó vagy túlfutó repülőgépek védelmét szolgálják. Ezek a rendelkezések konkrétabb végrehajtási intézkedések kidolgozását

teszik lehetővé, ugyanakkor összhangban vannak az ICAO 14. függelék I. és II. kötete 3. fejezetének vonatkozó pontjaival.

18. A szárazföldön vagy épített struktúrára található repülőtér tervezett használatától függően szükség lehet arra, hogy a le- és felszálló területeket a légi járművek gurulására és/vagy parkolására használandó területekkel egészítsék ki. Még akkor is, ha a légi jármű viszonylag kis sebességgel gurul, ha valamilyen akadályba ütközik, vagy ha a csúszós talajon a pilóta elveszti a gép feletti uralmat, illetve ha nem megfelelő a le- és felszálló terület teherbíró képessége, baleset alakulhat ki. E kockázat csökkentése érdekében az ilyen területeket úgy kell megtervezni, hogy belátható körülmények között biztosított legyen a repülőgép biztonságos üzemeltetése. Az e területekre vonatkozó kritériumokat az A.1.d. pontban, valamint annak i., ii., iii., iv. és v. alpontjában foglalt alapvető követelmény említi, amely ismételten utal a teherbíró képességre, a vízelvezetésre, az emelkedőkre/lejtőkre, a felületi jellemzőkre és a veszélyes tárgyak jelenlétére. Ennek elkerülése érdekében, hogy e területek tekintetében kiegészítő végrehajtási szabályok révén ugyanolyan szigorú fizikai jellemzőket írjanak elő, mint a le- és felszálló területek esetében, a témát külön tárgyalják. E rendelkezések lehetővé teszik az ICAO 14. függelék I. kötetének vonatkozó pontjaival és a II. kötet 3. fejezetében szereplő hasonló követelményekkel való összhangot, amelyek akkor is meghatározóak, amikor elsősorban repülőgépek általi használatra szolgáló repülőtéren engedélyezik, hogy helikopterek hajtsanak végre műveleteket.
19. Az előző pontban kifejtettekkel megegyező alapelvek az infrastruktúra más elemeire is vonatkoznak, például repülőgép-állóhelyek, utashidak vagy egyéb berendezések, amelyek ütközés esetén balesetet okozhatnak. Az A.1.e. pontban foglalt alapvető követelmény ezzel a kérdéssel foglalkozik, ugyanakkor lehetővé teszi az ICAO 14. függelék I. kötete 3. fejezetének alapelveivel való összeegyeztethetőséget.
20. Egyre több repülőtéren folynak olyan tevékenységek, amelyek teljesen kereskedelmi jellegűek lehetnek, és olyan utasokra vagy más repülőtér-használókra irányulnak, akik ténylegesen nem vesznek részt a légi járművek műveleteiben. E célból szükség lehet különleges építményekre, épületekre vagy berendezésekre. Jóllehet ezek a tevékenységek önmagukban közvetlenül nem tekinthetők kritikussnak a repülésbiztonság szempontjából, de véletlenül előidézhetnek mesterséges biztonsági veszélyeket. Például egy új épület, még ha önmagában nem is képez akadályt, mesterséges turbulenciát okozhat, ami ahhoz vezethet, hogy a pilóta elveszti a légi jármű feletti uralmat. Az ilyen fejlesztések által okozott potenciális veszélyek közé tartoznak például a következők: a térfeltöltés megsértése, a légiforgalmi irányítás (ATC), illetve a repülőtér-használók látási viszonyainak akadályozása, a raktárterületről származó, idegen tárgy általi sérülést okozó hulladék, a napsugarak visszatükröződését okozó üvegfelületek vagy egyéb fényes felületek és olyan épülettervezés, amely radarreflexiót, a navigációs segédeszközök közötti interferenciát vagy visszaverődést okoz, és a pilóták látását zavaró háttérvilágítást idéz elő, amelyek közül mindegyik potenciálisan a repülőgép elvesztéséhez vezethet. A kockázatsökkentést az A.1.f. pontban foglalt alapvető követelmény biztosítja, amely az ICAO 14. függelékben szereplő szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (SARPS) is tükrözi.
21. Végül, a le- és felszálló repülőgépek nagy sebessége miatt az emberrel, állattal vagy járművel való ütközés balesetet idézhet elő. Az A.1.g. pontban foglalt alapvető követelmény csökkenti e kockázatot, ugyanakkor biztosítja az ICAO 14. függelék I. kötete 3. fejezetében foglalt rendelkezésekkel való összhangot.

(ii) *Akadálymentesítés*

22. A repülésbiztonsági statisztikák azt bizonyítják, hogy a repülés legkritikusabb szakasza a le- és felszállás. A légi járműveknek valóban a repülés e szakaszaiban kell a repülőtér körülvéő területen alacsonyan vagy afelett légi műveleteket végrehajtaniuk. Így biztosítani kell, hogy

meghatározhatóak legyenek a használható érkezési és indulási útvonalak, amelyek a repülőtér határán belül vagy kívül, le- vagy felszálláskor biztosítják a megfelelő biztonsági távolságot a föld és az akadályok felett. A kapcsolódó útvonalak vagy területek a repülőtér tervezésének szerves részét alkotják, mivel nem lehetne biztonságosan használni egy repülőtérrel, ha az adott repülőtérrel használó átlagos légi jármű nem követhet egy olyan pályát, amely biztosítja az említett biztonsági távolságot. Ez a célja az A.2 pontban és annak a) és b) alpontjában foglalt alapvető követelménynek. Ez az ICAO 14. függelék „Akadálykorlátozás és -eltávolítás” című 4. fejezetét, valamint az ICAO, 8168. számú dokumentumát, „Indulási, érkezési és leszállási eljárások” tükrözi.

(iii) *Vizuális és nem vizuális navigációs segédeszközök, valamint repülőtéri berendezések*

23. Abban az esetben, ha a repülőszemélyzet tagjai számukra ismeretlen repülőtéren hajtanak végre műveleteket, vagy csökkent látótávolság esetén a jeleknek, jelzéseknek és a vizuális vagy nem vizuális navigációs segédeszközöknek egyértelmű tájékoztatást kell nyújtaniuk. Ha nem így lenne, a repülőgép a le- és felszálló terület nem megfelelő részén szállna le; eltérne a gurulópálya középvonalától; vagy rossz helyen várakozna, ami növelhetné a baleset előfordulásának kockázatát. Az ilyen információkat egyértelműen kell közölni minden repülőszemélyzettel a világ minden repülőtérén, hogy elkerüljék, hogy a repülőtérrel nem ismerő repülőszemélyzet hibás manővereket hajtson végre. Ezért szükség van arra, hogy törvény írja elő, hogy a repülőtértervezés terjedjen ki az említett kockázatok csökkentéséhez elengedhetetlen segédeszközökre és jelzésekre. Ez a célja az A.3.a. pontban foglalt alapvető követelménynek, amely az ICAO 14. függelék 5. fejezetének különböző pontjaiból származó követelményeket tükrözi. Meg kell említeni, hogy a megfogalmazás a rádió navigációs segédeszközökre is alkalmazható, mivel működésük szintén hozzájárul a repülőtér biztonságához és interoperabilitásához. A végrehajtási szabályok és a megfelelés elfogadható eszközei (AMC-k), valamint a kapcsolódó szabályalkotási folyamatok felesleges ismétlődése az „egységes európai égbolt” munkaprogrammal való szigorú összehangolás révén kerülhető el.
24. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a gurulás és parkolás során jelentős kár keletkezik a légi járművekben<sup>6</sup> a fent említett segédeszközök és berendezések meghibásodása vagy károsodása miatt (pl. nem elég pontos a tájékoztatás, vagy a szolgáltatás váratlanul megszakad); ezért a repülőtér berendezéseinek kivitelezése, üzemeltetése és karbantartása a repülőtéri biztonság szerves részét képezi. Ezért a kapcsolódó kockázatok csökkentése céljából bevezetésre került az A.3.b. pontban foglalt alapvető követelmény.
25. Ezenkívül több vizuális és nem vizuális segédeszköz olyan rendszer, amelynek folyamatos működése villamosáram-ellátáshoz kötött. Az áramellátás megszakadása nem idézhet elő olyan helyzetet, amely rontja a repülőszemélyzet számára nyújtott alapvető információkat. Elfogadhatatlan kockázat alakulhat ki kis látótávolságnál történő felszállás esetén, ha a kifutópályafények kialudnának, vagy egy éjszaka leszálló repülőgép esetében, ha a leszállási jelzőfények hirtelen megszűnnének. Ugyanez vonatkozik a rádió navigációs jelekre. Ez az oka annak, hogy a vizuális és nem vizuális segédeszközök áramellátása megszakadásának esetére vonatkozó kockázatsökkentési intézkedés bekerült az A.3.c. pontban foglalt alapvető követelménybe, amely az összes légi navigációs berendezés villamosáram-ellátására kiterjedő, az ICAO 14. függelék I. kötetének 8. fejezetében meghatározott alapelvekkel is összhangban van. A fentebb már említettek szerint az „egységes európai égbolt” programmal kapcsolatos esetleges felesleges ismétlődések előfordulása a részletes végrehajtási szabályok és ellenőrzési folyamatok kidolgozása során elkerülhető.

<sup>6</sup> Lásd: [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home) ahol a Repülésbiztonsági Alapítvány (FSF) becslése található, amely szerint az ilyen balesetektől és váratlan eseményektől származó összes pénzügyi teher évi 10 000 millió USD nagyságrendű (2006-os adat). Ezt a témát részletesebben elemzi a szabályozási hatásvizsgálat.



26. A fenti két pontot kiegészítve, a vizuális és nem vizuális segédeszközök üzembiztos működésének garantálása céljából, a külső tényezőkkel szembeni védelmet is biztosítani kell. Szándékos rendzavarás vagy szabotázs a navigációs irányfényrendszer hirtelen megrongálódását okozhatja. Potenciálisan ez a helyzet elfogadhatatlan kockázatot idézhet elő. Az A.3.d. pontban foglalt alapvető követelmény célja az említett kockázat csökkentése. Ez a követelmény az ICAO 14. függelék I. kötete 9. fejezetének rendelkezéseivel is összhangban áll.
27. Ezenkívül a sugárzó források vagy mozgó tárgyak a légi jármű által használt rádió navigációs jelek tekintetében eltéréseket okozhatnak. A repülőtér határán belül sok sugárzó forrást alkalmaznak, mivel nélkülözhetetlen segítséget nyújtanak a légi navigációhoz, és természetesen a repülőtéren, sőt a guruló területen is található mozgó járművek. Tehát az A.3.e. pontban foglalt alapvető követelmény azon elfogadhatatlan kockázatok csökkentésére irányul, amelyeket az említett tényezők előidézhetnek, ahogy azt az ICAO 10. függelék is előírja, amely a rádió navigációs segédeszközök védelmét biztosítja. Ezenkívül ezt az alapvető követelményt a B.1.b. és C.1. pontban foglalt alapvető követelményekkel összefüggésben kell értelmezni, amelyek az üzemeltetőnek és a hatóságoknak szólnak, valamint ugyanazon kockázat csökkentésére irányulnak, ha az az ellenőrzésük alá tartozik.
28. Végül az olyan repülőtéri berendezéseket üzemeltető vagy használó személyzetnek, amelyek a repülésbiztonság szempontjából elfogadhatatlan kockázatokat okozhatnak, megfelelő információkat és egyértelmű figyelmeztetést kell adni a potenciálisan veszélyes körülményekről. Az A.3.f. pontban foglalt alapvető követelmény erre a célra szolgál.

(iv) *Repülőtéri adatok*

29. Meg kell határozni a repülőtérre vonatkozó adatokat, amelyeknek információkat kell tartalmazniuk a repülőtér különböző fizikai jellemzőiről, például elhelyezkedéséről, a különböző kritikus pontok magassági szintjéről, a le- és felszálló területek irányáról és méreteiről, a manőverezési területek méreteiről, valamint a különféle vizuális és nem vizuális segédeszközök meglétéről és elhelyezkedéséről. Ezeknek az adatoknak mindenkor pontosnak kell lenniük a repülőtér használó légi jármű biztonságos működésének garantálása érdekében. Ennélfogva minden vonatkozó adatot állandóan frissíteni kell. A repülőszemélyzetnek nyújtott pontatlan információk következtében jelentős kockázat alakulhat ki, például az adatokban nem említett akadállyal való ütközésre kerülhet sor. Ez indokolja az A.4.a. pontban foglalt alapvető követelményt, amely pedig összhangban áll a 14. függelék I. kötetének 2. fejezetével.
30. Az előző pont arról szól, hogy szükség van a repülőtér fontos adatainak meghatározására és állandó frissítésére. Ez azonban önmagában kevés. A repülőszemélyzetnek megfelelő, olvasható, hiánytalan és egyértelmű adatokat kell kapnia. Ami a közvetlenül fentebb található (iii) pontban ismertetett követelményeket illeti, a pilóták rendelkezésére álló, kellően pontos és szabványos formátumú említett adatok a biztonságot és az interoperabilitást is elősegítik. Ezért nagyon fontos az ilyen adatok pontossága, integritása és formátuma, különösen a korszerű navigációs berendezések adatbázisa tekintetében. Ha az adatok félreérthetőek, félrevezetőek vagy manipuláltak, nem tudják közvetíteni a szükséges információt, aminek következtében ugyanolyan veszély keletkezik, mintha egyáltalán nem lenne semmilyen adat, sőt, ami még ennél is rosszabb, az adatok tévesen értelmezhetőek lehetnek és veszélyes helyzetet teremthetnek. Ezt állapítja meg az A.4.b. pontban foglalt alapvető követelmény, amely összhangban áll a 14. függelék I. kötete 2. fejezetének rendelkezéseivel.
31. A repülőtérre vonatkozó adatok fentiekben leírt keretének kiegészítéséhez elengedhetetlen létrehozni olyan módszereket és eszközöket is, amelyek biztosítják, hogy az adatok közlése gyorsan és a tartalom megváltoztatása nélkül menjen végbe. A téves adatok vagy az adatok túl késői megadása következtében kialakult veszély nyilvánvaló a fent megállapítottak alapján. Az A.4.c. pontban foglalt alapvető követelmény célja az adatok gyors és változtatás nélküli

továbbításának biztosítása, és ez az alapvető követelmény szintén a 14. függelék 2. fejezetében szereplő ICAO-rendeletekkel áll összhangban.

**c - A repülőtér üzemeltetése és irányítása**

*(i) A repülőterek üzemeltetőire vonatkozó követelmények*

32. Az alapvető követelmények megfogalmazása körültekintően történt az olyan eredménykötelezettségek létrehozásának elkerülése érdekében, amelyek meghaladnák az üzemeltetők képességeit. A „bizonyít” ige használatára került sor, hogy különböző lehetőségek közül lehessen választani például a következő követelmény teljesítése érdekében:
- a kapcsolódó feladatok közvetlen végrehajtása és dokumentálása;
  - szerződés és szükség esetén szolgáltatási megállapodás létrehozása egy másik vállalkozással;
  - pl. a Hatóság indokolt döntéséből származó bizonyítékok szolgáltatása arra vonatkozóan, hogy a feladatot illetékes szerv (pl. az irányítótorony által nyújtott szolgáltatások ellátására kijelölt Légiforgalmi Irányító Szolgálat vagy a közszervezetek által biztosított mentő és tűzoltó szolgálat (RFFS)) hajtja végre a megfelelő rendelkezéseknek megfelelően.
33. Az üzemeltető fő feladata a repülőtér optimális biztonsági feltételeknek megfelelő használatának állandó biztosítása. Ez a megállapítás újra előfordul a B.1. pontban foglalt alapvető követelménnyel kapcsolatban. Ez pedig megköveteli, hogy a repülőtér üzemeltetője a humán erőforrásoktól kezdve az anyagokon és berendezéseken keresztül a szervezésig és eljárásokig rendelkezzen a szükséges eszközökkel, amelyek arányban állnak a repülőtér által lebonyolított légijármű-üzemeltetés nagyságával, összetettségével és típusával. Ezt a B.1.a. pontban foglalt alapvető követelmény tükrözi.
34. A repülőtér üzemeltetőjének ezenkívül ellenőriznie kell, hogy a repülőtér folyamatosan teljesíti az alapvető követelményeket tartalmazó A. részben szereplő követelményeket. Ha valami olyan történik, aminek következtében a repülőtér vagy annak egy része – akár átmenetileg – nem tudja teljesíteni a követelményeket, a repülőtér üzemeltetőjének helyreigazító intézkedést kell tennie, vagy alkalmaznia kell a szükséges veszélycsökkentő intézkedéseket, és közölnie kell a vonatkozó információkat a légi járművek üzemeltetőivel. Az ilyen intézkedések abból származnak, hogy a repteret lezárják, mert átalakítási folyamatokat hajtanak végre az ideiglenes veszélyek ellensúlyozása érdekében. Ezt az alapelvet a B.1.b. pontban foglalt alapvető követelmény állapítja meg, amely az ICAO 14. függelék 2.9 pontjában és a repülőterek tanúsításával kapcsolatos ICAO-kézikönyv 1. függelékének 4.5 pontjában szereplő rendelkezéseket tükrözi.
35. A le- vagy felszállás során állattal vagy madárral ütköző repülőgép megsérülhet, ami balesetet okozhat. Ezért fontos, hogy a repülőtér üzemeltetője a madarak és állatok repülőtéren és annak közelében történő figyelemmel kísérésére és ellenőrzésére szolgáló rendszereket vagy eljárásokat hozzon létre és alkalmazzon annak biztosítása érdekében, hogy azok ne befolyásolják hátrányosan a repülőgépek biztonságát. Ez a kötelezettség a B.1.c. pontban foglalt alapvető követelményben tükröződik, és az ICAO 14. függelék I. kötetének 9.4 és 9.10 pontjában szereplő szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal (SARPS) is összhangban áll.
36. Továbbá az ütközések és a légi járművek sérülésének elkerülése érdekében a járművek és személyek guruló területen vagy más munkaterületen történő mozgásának összehangolására vonatkozóan eljárásokat kell kidolgozni és végrehajtani. Ezek a célkitűzések és pontosítások alkotják a B.1.d. pontban foglalt alapvető követelmény alapját. Lényegi szempontból az itt kifejezett álláspont teljes mértékben összhangban van az ICAO 14. függelék I. kötetének 9. fejezetével.

37. Érthető okokból egy repülőtér kedvezőtlen időjárási körülmények között, rossz látási viszonyok mellett vagy éjszaka nem üzemeltethető megfelelő üzemeltetési eljárások és szükséges rendelkezések alkalmazása, valamint a berendezések felhasználhatósága nélkül. Az ilyen intézkedések hiánya, amennyiben azok az említett körülmények közötti üzemeltetésre szolgáló repülőtérre alkalmazhatók, balesetet idézhet elő. Ezért kidolgozták a B.1.e. pontban foglalt alapvető követelményt, amely a repülőterek tanúsításával kapcsolatos ICAO-kézikönyv 1. függelékének 4.16 pontjában meghatározottakhoz hasonló alapelveket is tükrözi.
38. A légi járművek biztonságos repülőtéri üzemeltetését több különböző szereplő befolyásolhatja. A repülőtér az egyik ilyen szereplő, amely saját műveleteinek kapcsolódniuk kell a szolgáltatási lánc más releváns szereplőinek műveleteihez, és összhangban kell lenniük azokkal. Különösen igaz ez magukra az üzemeltetőkre, a földi kiszolgálással foglalkozó vállalkozásokra, az üzemanyag-szolgáltatókra és más szolgáltatókra, amelyek tevékenységei elfogadhatatlan kockázatokat okozhatnak a repülésbiztonság vonatkozásában. A biztonsági műveletek összehangolásának jelentősége miatt szükséges a jogi szinten történő előírás, ahogy az a B.1.f. pontban foglalt alapvető követelményben kifejeződik. Ez a repülőterek tanúsításával kapcsolatos ICAO-kézikönyv 2.2.e. pontjában is tükröződik.
39. Megfelel a valóságnak, hogy számos repülőtéren a földi kiszolgálók – nem a repülőtér üzemeltetőjének felelősségére – üzemanyag-újrátöltő szolgáltatásokat biztosítanak a légi járművek számára. Az is igaz azonban, hogy az utóbbiak lehetnek felelősek az üzemanyag-tároló területekért és/vagy csővezetékekért. Ezért sor került a B.1.g. pont beépítésére, ahol ismét a „bizonyít” igét használjuk a különböző szervezeti modellek biztosítása érdekében.
40. Végül, magától értetődő, hogy a biztonsággal kapcsolatos repülőtéri berendezéseket (pl. a mentő és tűzoltó szolgálat felszereléseit, a vizuális és nem vizuális segédeszközöket, stb.) megfelelően karban kell tartani és ellenőrizni kell a használhatóság érdekében. Ezért megfelelő utasításokat kell bevezetni és a gyakorlatban alkalmazni, ahogy az a B.1.h. pontban foglalt alapvető követelményben kifejeződik.
- (ii) *Kényszerhelyzetek, valamint mentő és tűzoltó szolgálat*
41. A repülőterek kényszerhelyzeti tervének kidolgozása a repülőtéren vagy annak környezetében előforduló kényszerhelyzetek megoldására való felkészülés folyamatához tartozik. Ez a felkészülés az esetleges balesetek súlyosságának csökkentésére irányuló alapvető intézkedés. A tervnek biztosítania kell valamennyi olyan szereplő válaszlépéseinek összehangolását, aki ilyen esetben segítséget tud nyújtani. Egy eredetileg egyszerűnek tűnő incidens nagyon súlyossá válhat, és halált okozhat, ha nem megfelelően kezelik. Ezért elengedhetetlen a kapcsolódó kockázatok csökkentése az előzőleg eltervezett szükséghelyzeti intézkedésekkel. A B.1.i. pont írja elő ezeket az intézkedéseket, amelyek az ICAO 14. függelék I. kötetének 9.1 fejezetében szereplő rendelkezéseket is tükrözik. Még akkor is, ha ez a terv a repülőtér üzemeltetőjén kívüli szervek által irányított átfogó terv részét képezi, az üzemeltetőnek kell létrehoznia és alkalmaznia a kialakuló szükséghelyzetek megoldására vonatkozó legalapvetőbb eljárásokat (pl. a felelős személyzetnek szóló, arra vonatkozó utasítások és információk, hogy vegyék fel a kapcsolatot más, a terv szerint a gyors beavatkozásban részt vevő felekkel).
42. Az ilyen vészhelyzetek megoldásának nyilvánvaló eszköze a megfelelő mentő és tűzoltó szolgálatok (RFFS) létrehozása és működésének fenntartása, ahogy azt az ICAO szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARPS) előírják<sup>7</sup>. Az említett szolgálatoknak mind a személyzet, mind a tűzoltó eszközök tekintetében arányosnak kell lenniük a repülőteret használó légi járművekhez viszonyítva, de az Ügynökség a beérkezett észrevételek figyelembevételével szükségesnek tartja

<sup>7</sup> azaz a 14. függelék 4. kiadása, valamint a 2004. július 11-i 7. módosítás és a 2006. július 11-i 8–9. módosítás, ahol az RFFS vonatkozásában a repülőtér-kategóriát a repülőteret „rendszerint használó” repülőgépek alapján határozzák meg.

a kellő rugalmasság biztosítását a költségek és a biztonsági szükségletek mérlegeléséhez az említett szolgáltatások kiterjedésének meghatározásakor. Ezért a B.1.j. pontban foglalt alapvető követelmény megfogalmazására ennek megfelelően került sor.

(iii) *A repülőtér személyzete*

43. A repülőszemélyzet tagjaihoz hasonlóan a repülőtér üzemeltetésében és karbantartásában részt vevő személyekre, akiknek a tevékenysége befolyásolhatja a légi járműek műveleteinek biztonságát, a megfelelő képzés, képzettség és az állandóan napra kész szakértelem vonatkozásában szintén érvényesnek kell lenniük a követelményeknek, amelyek nem csupán saját konkrét feladataikhoz, hanem általánosságban a repülőtér üzemeltetésére alkalmazandó repülésbiztonsági szabályokhoz és eljárásokhoz kapcsolódnak. Ezenkívül, attól függetlenül, hogy milyen szintű szakértelemre van szükség, az említett személyek ismereteit állandóan frissíteni kell a repülőtér üzemeltetésével kapcsolatos lényeges változásokat illetően. Ez az oka annak, hogy a B.1.k. pont bevezeti annak szükségességét, hogy az említett személyek képzésben részesüljenek, megszerezzék a szükséges képzettséget és állandóan napra kész szakértelemmel rendelkezzenek a biztonsági vonatkozású feladataik teljesítéséhez. Ezt az alapvető követelményt már a repülőterek tanúsításával kapcsolatos ICAO-kézikönyv 3D.2 pontja is megállapította.
44. Azon személyek, akik kísérő nélkül beléphetnek a guruló területre vagy más munkaterületre, elfogadhatatlan kockázatot teremthetnek a légi járművek műveleteinek vonatkozásában, ha nem megfelelően képzettek vagy tájékozottak az említett területekkel kapcsolatban bevezetett biztonsági eljárások tekintetében. Ez nem csak a repülőtér üzemeltetőjének alkalmazottaira vagy alvállalkozóira, hanem más egységekre (pl. a földi kiszolgálókra) is vonatkozik, amelyek számára engedélyezik, hogy az előtérben vagy más munkaterületen tevékenységet folytassanak. Ez a célja a B.1.1. pontban foglalt alapvető követelménynek, amely a repülőtéren közlekedő bármely jármű vezetőjére is alkalmazandó. Ez az alapvető követelmény teljes mértékben összhangban áll az ICAO 14. függelék I. kötete 9. fejezetének vonatkozó rendelkezéseivel.
45. Természetesen a fenti (ii) pontban említett mentő és tűzoltó szolgálatoknak szintén olyan alkalmazottakat kell felvenniük, akik a hasonló tevékenységek tekintetében nem csak általános, hanem speciális képzettséggel is rendelkeznek, és orvosilag alkalmasak arra, hogy a légi közlekedés terén tevékenységet folytassanak. Ezt a B.1.m. és n. pontban foglalt alapvető követelmények tükrözik.

(iv) *Biztonsági rendszer (SMS)*

46. Ahogy azt az üzemeltetők felelősségi körébe tartozó alapvető követelmények fenti felsorolása is bizonyítja, a repülőtér biztonságos üzemeltetéséhez számos veszélycsökkentő intézkedésre van szükség, amelyeket a különböző területeken megfelelően képzett személyeknek gondosan összehangoltan kell végrehajtaniuk. Bizonyos összetettségű repülőterek esetében ez csak olyan megfelelő irányítási rendszerek bevezetése és alkalmazása révén érhető el, amelyek a végrehajtás szükséges szintjén kiterjednek a biztonságra és a minőségre. Az ilyen rendszereknek állandó fejlődésre kell törekedniük a váratlan események folyamatos vizsgálata és a baleset-megelőzés, valamint a tényleges biztonsági kultúra kialakulásának előmozdítása alapján. A repülőterek nemzetközi közösségében ez már széles körben elfogadott, és az ICAO 14. függelék 1.5.3 pontjában szereplő szabványokban fejeződik ki, amelyek előírják, hogy minden tanúsított repülőtéri üzemeltetőnek hivatalos biztonsági rendszerrel (SMS) kell rendelkeznie. Az ilyen rendszernek természetesen teljesítenie kell az ugyanezen függelék 1.4 fejezetében ismertetett, megfelelő követelményeket.
47. Ahogy arra maga a vélemény is rávilágít, Európában széles körű támogatást kap az összes közforgalmi repülőtér üzemeltetőjének tanúsítása. Abban is egyetértés van azonban, hogy a

kisebb szervezetek aligha tudnak hiteles biztonsági rendszert megvalósítani, ezenkívül a kis repülőterek üzemeltetőire háruló teher aránytalan lenne a működésükkel kapcsolatos tényleges kockázatokhoz képest. Noha az ICAO megköveteli az említett rendszer alkalmazását, nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy a fent említett előírás csak a nemzetközi repülőterekre vonatkozik, amelyek közé ritkán tartoznak kis repülőterek. Az Ügynökség ezért úgy gondolja, hogy csak a viszonylag komplex repülőterek üzemeltetőitől kell megkövetelni a biztonsági rendszer megvalósítását.

48. A repülőterek összetettségének megállapítása érdekében – a 06/2006. sz. NPA-ban foglalt javaslatokkal kapcsolatban beérkezett észrevételeket figyelembe véve – az ICAO-kötelezettségek betartása mellett az lenne egy egyszerű megoldás, hogy a biztonsági rendszer megvalósítását csak a nemzetközi kereskedelmi légi közlekedés céljára használt repülőterek üzemeltetői számára írják elő. Ez azonban nehézségeket idézhet elő közösségi viszonylatban, ahol minden közforgalmi repülőtér a természetéből adódóan nyitott a Közösségen belüli légi forgalom előtt. Ezért konkrétabban kell fogalmaznunk, ha a követelmény alkalmazását valóban a komplex repülőterekre szeretnénk korlátozni. Az Ügynökség úgy véli, hogy ez úgy valósítható meg, hogy a „kereskedelmi műveletekre használt” kifejezést úgy értelmezzük, hogy az a menetrend szerinti szolgáltatásokat<sup>8</sup> nyújtó repülőterekre vonatkozik. A B.2. pontban foglalt alapvető követelmény erre irányul.

#### **d - A repülőtér környezete**

49. A 6. pontban kifejtetteknek megfelelően a repülőterek közelében előforduló veszélyek csökkentéséhez szükséges bizonyos fontos tényezők jogilag egyszerűen nem írhatók elő a repülőtér tulajdonosa vagy üzemeltetője számára. Ennek az az oka, hogy ezek a veszélyek a repülőtér határán kívül fordulnak elő, és azokat nem ellenőrizhetik vagy csökkenthetik közvetlenül a légiközlekedési szereplők. Ezért az Ügynökség úgy véli, hogy az alaprendelet e kibővítése megfelelő jogi eszközt biztosít a kapcsolódó kockázatok kezeléséhez annak előírása révén, hogy a tagállamok biztosítsák, hogy megfelelő intézkedéseket vezessenek be a biztonságot fenyegető azon veszélyek elhárítása érdekében, amelyeket a repülőtér tulajdonosa vagy üzemeltetője nem tud kezelni. Ezért a C. rész tartalmazza a tagállamok által végrehajtandó alapvető követelményeket, ugyanakkor a tagállamok természetesen szabadon dönthetnek az előírt célkitűzések eléréséhez alkalmazandó eszközökről.
50. A repülőtér körüli meghatározott légtérnek akadálymentesnek kell lennie, hogy a légi járművek biztonságosan tudjanak le- és felszállni. Ez mindenekelőtt a repülőtér határán kívül található akadályokra vonatkozik, amelyek befolyásolhatják a repülőtér tervezését vagy üzemeltetését. Változások vagy fejlesztések esetén ellenőrizni kell, hogy a repülőtéren le- vagy felszálló légi járművek biztonsága csökkenhet-e. Ha potenciálisan veszélyesnek minősül, vagy nem jöhet létre az akadály, vagy meg kell szüntetni azt, vagy az érkezési és/vagy indulási eljárásokat kell módosítani az új akadály hatásának csökkentése érdekében. Ezenkívül az akadály létrehozásával kapcsolatban feltételeket lehet megszabni, például a kivilágítás tekintetében. Ez az értékelés és a következtetések végrehajtása megfelelő konzultációt igényel az illetékes légügyi hatósággal, a repülőtér tulajdonosával vagy üzemeltetőjével és a területhasználatért felelős helyi hatósággal, valamint a veszélycsökkentő intézkedések időben történő megtételét teszi szükségessé. Ez a

<sup>8</sup> COM (2006) 396, 2006. július 18. – „A Közösségben a légiközlekedési szolgáltatások működtetésére vonatkozó közös szabályokról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslat” (átdolgozás) a következő fogalom meghatározást javasolja:

**menetrendszerű légi járat:** azok a repüléssorozatok, amelyek az alábbi jellemzők összességével rendelkeznek:

- utas, áru és/vagy postai küldemények légi járművel történő szállítása térítés ellenében olyan módon, hogy az egyes repülések alkalmával a férőhelyeket bárki egyénileg megvásárolhatja (közvetlenül a légi fuvarozótól vagy meghatalmazott ügynökeiktől);
- üzemeltetik, hogy ugyanazt a két vagy több repülőtér közötti forgalmat szolgálja ki, akár:
  - közzétett menetrend alapján; akár
  - olyan rendszeres vagy gyakori repülésekkel, hogy azok felismerhetően rendszeres járatsort képeznek.

célja a C.1. pontban foglalt alapvető követelménynek, amely az ICAO 14. függelék I. kötetének 4. fejezetében található ajánlást tükrözi.

51. Más olyan tevékenységeket is ellenőrizni kell, amelyek veszélyeztethetik a repülőtér biztonságos üzemeltetését. A területhasználat terén bekövetkezett új fejlemények érinthetik az érkezési és indulási útvonalak kidolgozásánál alapul vett földrajzi adatokat. Új épületek vagy egyéb építmények még akkor is, ha nem minősülnek akadálynak, az indukált turbulencia veszélyes hatásait idézhetik elő. A lézerfények és más nem légiforgalmi fények elvakíthatják vagy megzavarhatják a repülőszemélyzetet. A nagyméretű fényelektromos napelemtáblák vagy szélturbinák azonkívül, hogy veszélyes akadályt képezhetnek, erős fényvisszaverődést is okozhatnak vagy interferenciát idézhetnek elő a rádiónavigációs jelek között. Ezenkívül az emberi tevékenységek a repülőtér közelébe csábíthatják a vadon élő állatokat, amivel fokozott kockázatnak teszik ki az ott végrehajtott légi műveleteket. Ezen okokból dolgozták ki a C.2 pontban foglalt alapvető követelményt annak érdekében, hogy a tagállamoktól megköveteljék azt, hogy intézkedéseket tegyenek a légi járművek ilyen tevékenységekkel szembeni védelme céljából, ahogy a 14. függelék I. kötetének 5. és 9. fejezetében, valamint a 14. függelék II. kötetének kapcsolódó részeiben szerepel.
52. A B.1.i. pontban foglalt alapvető követelmény előírja, hogy a repülőtereknek kényszerhelyzeti tervet kell kidolgozniuk a repülőtéren vagy annak közvetlen környezetében előforduló kényszerhelyzetek megoldására. A tapasztalatok azt mutatják, hogy a fel- és leszálláskor történő balesetek nagy része a repülőtér határán kívül következik be, ahol a repülőtér üzemeltetője nem rendelkezik közvetlen felelősséggel. Ezért az ilyen vészhelyzetekre kényszerhelyzeti tervet kell kidolgozni, mivel az eszközök megoszlanak a repülőtér és a helyi mentő és tűzoltó szolgálatok között. Ezért a C.3 pontban foglalt alapvető követelmény a tagállamok számára előírja a kényszerhelyzeti szolgálatok összehangolásának biztosítását. Ezt az ICAO 14. függelék I. kötetének 9. fejezete is tartalmazza.
53. Bár a légi műveletekre alkalmazandó előírások megkövetelik az üzemeltetőktől, hogy tartózkodjanak azon repülőterek használatától, amelyek nem megfelelőek a légi jármű típusa és az érintett műveletek tekintetében, előfordul, hogy egyesek mégsem tartják ezt be. Ezt a gyakorlatot, amely nem csupán az infrastruktúrában okozhat kárt, hanem a repülőtéren lévő emberekre és vagyontárgyakra nézve is elfogadhatatlan kockázatot idézhet elő, be kell tiltani. Ilyen esetekben azonban nem könnyű a végrehajtás, mivel az üzemeltetőért és a repülőtérért felelős illetékes hatóság gyakran két különböző szerv, amelyek ráadásul gyakran más-más országból származnak. Jóllehet azt senki sem vitatja, hogy a repülőtér használatával kapcsolatos döntést teljes mértékben az üzemeltetőre kell bízni, különösen vészhelyzet esetén, a szabálytalanságot büntetni kell. Ez a célja a C.4 pontban foglalt alapvető követelménynek, amely megköveteli a tagállamoktól, hogy ilyen esetekben intézkedjenek.

## **II. ALAPVETŐ KÖVETELMÉNYEK**

### **A - Fizikai jellemzők, infrastruktúra és felszerelések**

#### **1) Guruló terület**

- a) Egy repülőtérnek rendelkeznie kell a légi járművek le- és felszállására kijelölt területtel.
- i) A le- és felszálló területnek kellő nagyságúnak kell lennie a létesítményt használni szándékozó légi járművek fogadásához.
- ii) A le- és felszálló területnek adott esetben megfelelő teherbíró képességgel kell rendelkeznie ahhoz, hogy kiszolgálja a területet használni szándékozó légi járművek

- ismétlődő műveleteit. A nem ismétlődő műveletekre szolgáló területeknek csak a légi járművek elbírásához kell alkalmasnak lenniük.
- iii) A le- és felszálló területet adott esetben úgy kell megtervezni, hogy a vízelvezetés biztosított legyen annak megelőzése érdekében, hogy az állóvíz elfogadhatatlan kockázatot jelentsen a légi járművek műveletei tekintetében.
  - iv) A le- és felszálló terület lejtése és annak változásai nem idézhetnek elő elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveletei tekintetében.
  - v) A felületi jellemzőknek megfelelőnek kell lenniük a területet használni szándékozó légi járművek fogadásához.
  - vi) A le- és felszálló területnek mentesnek kell lennie az olyan tárgyaktól, amelyek elfogadhatatlan kockázatot jelenthetnek a légi járművek műveletei tekintetében.
- b) Ha több le- és felszálló terület található a repülőtéren, azok nem jelenthetnek elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveletei tekintetében.
- c) A le- és felszálló területet meghatározott területeknek kell körülvenniük. E területek a fel- és leszállási műveletek során felettük repülő légi járművek védelmét, illetve a le- és felszálló területen történő véletlen, túl rövid leszállás, oldalirányban lefutás vagy túlfutás következményeinek csökkentését szolgálják.
- i) E területeknek a légi járművek feltételezett műveleteihez megfelelő méretekkel kell rendelkezniük.
  - ii) E területek lejtése és annak változásai nem idézhetnek elő elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveletei tekintetében.
  - iii) E területeknek mentesnek kell lenniük az olyan tárgyaktól, amelyek elfogadhatatlan kockázatot jelenthetnek a légi járművek műveletei tekintetében. Ez nem zárhatja ki, hogy az említett területeken törékeny berendezéseket helyezzenek el, ha az a légi járművek műveleteinek támogatásához szükséges.
  - iv) Minden területnek kellő teherbíró képességgel kell rendelkeznie a rendeltetésének betöltéséhez.
- d) A repülőtér azon területeit, amelyek a repülőgépek gurulására vagy parkolására használandók, valamint a hozzájuk közvetlenül kapcsolódó környezetet úgy kell megtervezni, hogy lehetővé tegyék az adott létesítményt várhatóan használó légi járműnek minden kiszámítható körülmény közötti biztonságos működését:
- i) E területeknek a területet használni szándékozó légi járművek ismétlődő műveletei által okozott terhelés elbírásához kellő teherbíró képességgel kell rendelkezniük, azon területek kivételével, amelyeket várhatóan csak alkalmanként használnak, és amelyeknek csak a légi járműveket kell tudniuk elbírn.
  - ii) E területeket úgy kell megtervezni, hogy a vízelvezetés biztosított legyen annak megelőzése érdekében, hogy az állóvíz elfogadhatatlan kockázatot jelentsen a légi járművek műveletei tekintetében.
  - iii) E területek lejtése és annak változásai nem idézhetnek elő elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveletei tekintetében.
  - iv) E területek felületi jellemzőinek a területet használni szándékozó légi járművek szempontjából megfelelőnek kell lenniük.

- v) E területeknek mentesnek kell lenniük az olyan tárgyaktól, amelyek elfogadhatatlan kockázatot jelenthetnek a légi járművek tekintetében. Ez nem akadályozhatja meg, hogy a területhez szükséges berendezések pontosan meghatározott helyen vagy zónában várakozzanak.
- e) A légi járművek általi használatra szolgáló egyéb infrastruktúrát úgy kell megtervezni, hogy az infrastruktúra használata ne jelentsen elfogadhatatlan kockázatot az azt használó légi járművek tekintetében.
- f) Az építményeket, épületeket, berendezéseket vagy a raktárterületeket úgy kell elhelyezni és megtervezni, hogy ne idézzenek elő elfogadhatatlan kockázatot a légi járművek műveletei tekintetében.
- g) Illetéktelen személyek, járművek vagy a légi járművek műveleteire nézve elfogadhatatlan kockázatot képező nagy méretű állatok guruló területre történő belépésének megakadályozása érdekében megfelelő eszközöket kell biztosítani, kivéve, ha a kapcsolódó kockázat más eszközökkel csökkenthető. Az utóbbi egyenértékű biztonsági szintet biztosít.

## 2) **Akadálymentesítés**

- a) A repülőteret leszállás céljából megközelítő vagy a repülőtérrel induló légi jármű védelme érdekében érkezési és indulási útvonalakat, illetve területeket kell meghatározni. Az ilyen útvonalaknak, illetve területeknek biztosítaniuk kell a légi járművek számára a repülőteret körülvevő területen található akadályok eltávolítását.
- b) Az ilyen akadálymentesítésnek meg kell felelnie a folyamatban lévő művelet repülési fázisának és típusának. Ezenkívül figyelembe kell vennie a légi jármű helyzetének meghatározására használt berendezéseket is.

## 3) **Vizuális és nem vizuális navigációs segédeszközök, valamint repülőtéri berendezések**

- a) A segédeszközöknek a célnak megfelelőnek, felismerhetőnek kell lenniük és a felhasználók számára minden tervezett működési feltétel mellett egyértelmű információt kell nyújtaniuk.
- b) A repülőtéri berendezéseknek az előírt működési feltételeknek megfelelően tervezettek szerint kell működniük anélkül, hogy rendkívüli szakértelemre vagy erőre lenne szükség. Működési feltételek mellett vagy meghibásodás esetén a repülőtéri berendezések nem idézhetnek elő elfogadhatatlan kockázatot a repülésbiztonság tekintetében.
- c) A segédeszközöket és a villamosenergia-ellátó rendszereiket úgy kell megtervezni, hogy meghibásodás esetén ne alakuljon ki olyan helyzet, hogy a felhasználók nem megfelelő, félrevezető vagy hiányos információt kapnak, vagy hogy valamilyen alapvető szolgáltatás megszakad.
- d) Megfelelő védelmi eszközöket kell biztosítani az ilyen segédeszközök megrongálódásának vagy megzavarásának elkerüléséhez.
- e) Ezenkívül a sugárzó források, illetve a mozgó vagy rögzített tárgyak nem zavarhatják, illetve nem befolyásolhatják hátrányosan a légiforgalmi tájékoztató, a léginavigációs és felügyeleti rendszereket.
- f) A repülőtéri berendezések működésével és használatával kapcsolatos információkat meg kell adni az illetékes személyzetnek, beleértve azon körülmények egyértelmű feltüntetését, amelyek elfogadhatatlan kockázatot idézhetnek elő a repülésbiztonság tekintetében.



#### 4) **Repülőtéri adatok**

- a) A repülőtérre és az igénybe vehető szolgáltatásokra vonatkozó adatokat meg kell határozni és állandóan frissíteni kell.
- b) Az adatoknak pontosnak, olvashatónak, hiánytalanoknak és egyértelműeknek kell lenniük. Az integritás megfelelő szintjét fenn kell tartani.
- c) Az adatokat időben kell a felhasználók rendelkezésére bocsátani, a felhasználókkal való kellően biztonságos, manipulálhatatlan és gyors kommunikációs módszer felhasználásával.

#### **B - Üzemeltetés és irányítás**

- 1) A repülőtér üzemeltetője felelős a repülőtér üzemeltetéséért. A repülőtér üzemeltetőjének a következők a feladatai:
  - a) A repülőtér üzemeltetőjének közvetlenül vagy szerződéses úton rendelkeznie kell mindazokkal az eszközökkel, amelyek a repülőtéren a légi járművek biztonságos működésének fenntartásához szükségesek. Ezen eszközök többek között – de nem kizárólag – a következőkből állnak: berendezések, személyzet, felszerelések és anyagok, a feladatok dokumentációi, felelősségi körök és eljárások, a vonatkozó adatokhoz való hozzáférés és nyilvántartásba vétel.
  - b) A repülőtér üzemeltetőjének ellenőriznie kell az A. részben szereplő követelmények mindenkor teljesítését, illetve nem teljesítés esetén meg kell tennie a kapcsolódó kockázatok csökkentésére irányuló megfelelő intézkedéseket. Eljárásokat kell kidolgoznia és alkalmaznia, hogy az ilyen intézkedésekről valamennyi felhasználó kellő időben értesüljön.
  - c) A repülőtér üzemeltetőjének a repülőtér közelében található élővilággal kapcsolatban megfelelő kockázatkezelési programot kell kialakítania és megvalósítania.
  - d) A repülőtér üzemeltetőjének bizonyítania kell, hogy a járművek és személyek guruló területen vagy más munkaterületen való mozgása össze van hangolva a légi járművek mozgásával az ütközések és a légi járművek sérülésének elkerülése érdekében.
  - e) A repülőtér üzemeltetőjének bizonyítania kell, hogy a repülőtér kedvezőtlen időjárási, rossz látási viszonyok mellett vagy éjszaka történő üzemeltetésével kapcsolatos kockázatok csökkentésére irányuló eljárásokat adott esetben kialakítják és végrehajtják.
  - f) A repülőtér üzemeltetője megállapodásokat hoz létre más illetékes szervezetekkel a repülőtérre vonatkozó, említett alapvető követelmények folyamatos teljesítésének biztosítása érdekében. E szervezetek közé tartoznak például a légi járművek üzemeltetői, a léginnavigációs szolgáltatók, a földi kiszolgálók és más szervezetek, amelyek tevékenységei vagy termékei hatást gyakorolhatnak a repülésbiztonságra.
  - g) A repülőtér üzemeltetőjének bizonyítania kell, hogy léteznek eljárások, és azokat alkalmazzák annak érdekében, hogy a légi járműveket nem szennyezett üzemanyaggal és pontos leírással lássák el.
  - h) A repülőtéri berendezések karbantartásával kapcsolatos kézikönyveket rendelkezésre kell bocsátani, alkalmazni kell a gyakorlatban, és azok tartalmazzák a karbantartási és javítási utasításokat, szervizinformációkat, hibajavítási és ellenőrzési eljárásokat.
  - i) A repülőtér üzemeltetője létrehozza és végrehajtja a repülőtéri kényszerhelyzeti tervet, amely kiterjed azokra a kényszerhelyzeti eshetőségekre, amelyek a repülőtéren vagy annak

közvetlen környezetében előfordulhatnak. Ezt a tervet össze kell hangolni a helyi közösség kényszerhelyzeti tervével.

- j) A repülőtér üzemeltetőjének bizonyítania kell, hogy a biztonsági szempontból legnagyobb figyelmet igénylő légi járművek számára, amelyek kiindulási vagy rendeltetési repülőtérként szándékoznak használni az adott repülőtérrel, biztosítottak a repülőtéri mentő és tűzoltó szolgáltatások. Az ilyen szolgálatoknak kellő gyorsasággal kell reagálniuk a váratlan eseményekre vagy balesetekre, valamint legalább felszerelésekkel, tűzoltó anyaggal és kellő számú munkaerővel kell rendelkezniük.
- k) A repülőtér üzemeltetőjének a repülőtér üzemeltetéséhez és karbantartásához csak képzett és képesített személyzetet szabad alkalmaznia, valamint az összes illetékes alkalmazott szakértelmének folyamatos biztosításához képzési és ellenőrzési programokat kell megvalósítania és fenntartania.
- l) A repülőtér üzemeltetőjének bizonyítania kell, hogy azok a személyek, akik kísérő nélkül beléphetnek a guruló területre vagy más munkaterületre, megfelelően képzettek és képesítettek.
- m) A mentő és tűzoltó szolgálatok személyzetének megfelelően képzettnek és képesítettnek kell lennie ahhoz, hogy a repülőtér környezetében folytasson tevékenységet. A repülőtér üzemeltetőjének az említett személyzet szakértelmének folyamatos biztosításához képzési és ellenőrzési programokat kell megvalósítania és fenntartania.
- n) A mentő és tűzoltó szolgálatok minden olyan alkalmazottjának, akit azzal bízhatnak meg, hogy légiközlekedési kényszerhelyzetekben intézkedjen, szabályos időközönként – figyelembe véve a tevékenység típusát – bizonyítania kell, hogy orvosilag alkalmas arra, hogy megfelelően végrehajtsa feladatait. Ebben az összefüggésben az orvosi alkalmasság – amely magában foglalja a fizikai és mentális erőnlétet – azt jelenti, hogy az alkalmazott nem szenved semmilyen betegségben vagy fogyatékosságban, amelynek következtében képtelen lenne a következőkre:
  - (i) a légiközlekedési vészhelyzetekben való működéshez szükséges feladatok végrehajtása;
  - (ii) a kijelölt feladatok mindenkor teljesítése;
  - (iii) saját környezetének pontos megértése.

Amennyiben az orvosi alkalmasság nem bizonyítható teljes mértékben, egyenértékű biztonsági szintet biztosító kockázatcsökkentő intézkedések hajthatók végre.

2) Ha a repülőtér közforgalmi repülőtér és menetrend szerinti légi szállítást lát el:

- a) A repülőtér üzemeltetőjének a repülőterekre vonatkozó alapvető követelmények teljesítését biztosító irányítási rendszert kell alkalmaznia és fenntartania, valamint a biztonság és a minőség folyamatos és proaktív fejlesztésére is törekednie kell. Az irányítási rendszer kiterjed a szervezeti struktúrákra, elszámolási kötelezettségekre, képességekre, irányelvekre és eljárásokra.
- b) Az irányítási rendszer kiterjed a balesetmegelőzésre és a váratlan események megelőzésére szolgáló programra, amely magában foglalja az események jelentésével és vizsgálatával kapcsolatos rendszert. A vizsgálatban adott esetben a fenti 1.g. pontban felsorolt felek vesznek részt.
- c) A repülőtér üzemeltetőjének repülőtéri kézikönyvet kell összeállítania, és e kézikönyv szerint kell üzemeltetnie a repülőtérrel. A kézikönyvnek tartalmaznia kell a repülőtérre, az irányítási rendszerre és az üzemeltető személyzet feladatainak ellátására vonatkozó valamennyi szükséges utasítást, információt és eljárást.

### C - A repülőtér környezete

- 1) A repülőtér guruló területei körüli légtér akadálymentesen kell tartani, hogy a légi jármű tervezett repülőtéri műveleteit anélkül végre lehessen hajtani, hogy a repülőtér körüli akadályok kialakulása miatt elfogadhatatlan kockázat keletkezne. Ezért az említett területet sértő behatolás azonosítása érdekében akadályellenőrzési felületeket kell kialakítani, alkalmazni és folyamatosan figyelni.
  - a) Az ilyen felületek megsértése esetén vizsgálatra van szükség annak kiderítése érdekében, hogy az adott tárgy elfogadhatatlan kockázatot képez-e. Minden elfogadhatatlan kockázatot meg kell szüntetni vagy csökkenteni kell.
  - b) Amennyiben marad ilyen akadály, azt közölni kell, és szükség szerint jelölni kell, valamint fényekkel kell ellátni.
  
- 2) Az emberi tevékenységekkel és a területhasználattal kapcsolatos veszélyeket, például többek között a következő felsorolásban szereplőket, figyelemmel kell kísérni és ellenőrizni kell. Az általuk előidézett kockázatot értékelni és adott esetben csökkenteni kell:
  - a) a területhasználat terén bekövetkezett fejlemények vagy változások a repülőtér helyi körzetében
  - b) az épületek által indukált turbulencia lehetősége
  - c) veszélyes, megtévesztő és félrevezető fények alkalmazása
  - d) a nagyméretű és nagyon tükröződő felületek által okozott vakító hatás
  - e) olyan területek létrehozása, amelyek fokozhatják a repülőtér guruló területe körül a vadon élő állatok tevékenységét
  - f) a láthatatlan sugárzó források, illetve a mozgó vagy rögzített tárgyak, amelyek zavarhatják, illetve hátrányosan befolyásolhatják a légiforgalmi tájékoztató, a léginnavigációs és felügyeleti rendszereket.
  
- 3) A repülőtér helyi körzetében előforduló légi közlekedési vészhelyzetekre vonatkozóan kényszerhelyzeti tervet kell kidolgozni a helyi közösség számára.
  
- 4) A repülőtér vagy annak részeit a repülőtér üzemeltetőjének jóváhagyása nélkül csak kényszerhelyzetben, egy kitérő repülőtérre történő átirányítás, illetve az egyes esetekben meghatározott egyéb feltételek mellett használhatja olyan légi jármű, amelyre a repülőtér kialakítása és az üzemeltetési eljárások rendes körülmények között nem alkalmasak.