

**GRUNNLEGGENDE KRAV TIL REGULERING AV SIKKERHET OG  
INTEROPERABILITET FOR FLYPLASSER**

INNHALDSFORTEGNELSE

|   |    |
|---|----|
| I. Beskrivelse av de grunnleggende kravene .....                            | 3  |
| a - Innledning .....  | 3  |
| b - Fysiske karakteristika, infrastruktur og utstyr på flyplassen .....     | 5  |
| (i) <i>Ferdselsområdet</i> .....  | 5  |
| (ii) <i>Avstand til hindringer</i> .....                                    | 7  |
| (iii) <i>Visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler og flyplassutstyr</i> ..... | 7  |
| (iv) <i>Flyplassdata</i> .....  | 8  |
| c - Drift og administrasjon av flyplassen .....                             | 9  |
| (i) <i>Krav som gjelder alle flyplassoperatører</i> .....                   | 9  |
| (ii) <i>Nødsituasjoner og brann- og redningstjenester</i> .....             | 10 |
| (iii) <i>Flyplasspersonell</i> .....  | 11 |
| (iv) <i>Sikkerhetsstyringssystem (SMS)</i> .....                            | 11 |
| d - Flyplassmiljø .....   | 12 |
| II. Grunnleggende krav .....  | 13 |
| A - Fysiske karakteristika, infrastruktur og utstyr .....                   | 13 |
| 1) <i>Ferdselsområde</i> .....  | 13 |
| 2) <i>Avstand til hindringer</i> .....                                      | 14 |
| 3) <i>Visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler og flyplassutstyr</i> .....    | 14 |
| 4) <i>Flyplassdata</i> .....  | 15 |
| B - Drift og administrasjon .....   | 15 |
| C - Flyplassmiljø .....   | 17 |

## FORKLARENDE MEMORANDUM OM DE GRUNNLEGGENDE KRAVENE

### I. BESKRIVELSE AV DE GRUNNLEGGENDE KRAVENE

#### a - Innledning

1. Dette forklarende memorandumet beskriver hvordan de grunnleggende kravene (Essential Requirements – ER) til flyplassikkerhet er utviklet i samråd med interessentene. Dokumentets hovedformål er å forklare:
  - hva de grunnleggende kravene består i,
  - prosessen med fareidentifikasjon, etterfulgt av risikovurdering og om nødvendig risikoreduserende tiltak som ligger til grunn for utarbeidelsen av disse grunnleggende kravene,
  - de grunnleggende kravenes samsvar med ICAOs standarder og anbefalte praksis (SARPs).
2. Det ligger allerede i begrepet at ”*grunnleggende krav*” er vilkår som et produkt, en infrastruktur, en person eller en organisasjon skal oppfylle for å sikre i størst mulig grad at publikum ikke utilbørlig berøres av deres bruk, operasjoner eller aktiviteter. De grunnleggende kravene omhandler derfor metoder for å fjerne eller redusere risiko forbundet med en bestemt aktivitet til et akseptabelt nivå når risikoen er noenlunde sannsynlig. Det vil med andre ord si at de grunnleggende kravene ikke utgjør en lovfestet forpliktelse til å oppnå visse kvantitative resultater (f.eks. akseptabelt sikkerhetsnivå), men tvert imot en forpliktelse til å iverksette visse tiltak (<sup>1</sup>) for å redusere uakseptabel risiko. I den sammenheng må det gjøres klart at samsvarskontroller (sertifiserings- eller godkjenningprosesser) ikke er risikoreduserende tiltak – de bare verifiserer at et risikoreduserende tiltak blir implementert.
3. For å spesifisere disse tiltakene er det nødvendig å identifisere farene aktivitetene som blir analysert medfører, og vurdere tilknyttet risiko. De grunnleggende kravene utgjør dermed de tiltakene som skal iverksettes for å redusere risikoene til et akseptabelt nivå. Prosessen er som følger:
  - identifisere alle potensielle hendelser som kan avstedkomme et hendelsesforløp som kan utgjøre en fare for flysikkerheten, dvs. identifisere farer,
  - vurdere mulige konsekvenser og klassifisere konsekvensenes ”alvorlighetsgrad”,
  - vurdere sannsynligheten for at en hendelse vil inntreffe om sikringstiltak ikke er iverksatt (dvs. ”sannsynlighet”),
  - avgjøre om risikoen er akseptabel (dvs. bare ekstremt liten sannsynlighet er akseptabel dersom katastrofale konsekvenser er mulig, men større sannsynlighet kan tillates når man står overfor mindre alvorlige konsekvenser),
  - fastsette risikoreduserende tiltak for å redusere sannsynligheten for at en fare oppstår, eller redusere alvorlighetsgraden av konsekvensene når risikoen forbundet med faren er uakseptabel.
4. Når det gjelder risikoreduserende tiltak, er det også viktig å understreke at de skal stå i forhold til sikkerhetsmålet. Dette betyr at de ikke skal være mer omfattende enn hva som er nødvendig for å oppnå forventet sikkerhetsfordel uten å medføre restriksjoner som ikke er berettiget målet

---

<sup>(1)</sup> En forpliktelse til å iverksette tiltak, ikke til å oppnå resultater.

tatt i betraktning. I dette tilfelle ble målet derfor begrenset til å skulle sikre en tilstrekkelig reduksjon av uakseptable risikoer knyttet til driften av ett enkelt luftfartøy i operasjon på eller i nærheten av en flyplass. Reduksjon av risiko knyttet til muligheten for kollisjon mellom luftfartøy i bevegelse betraktes som en sak for seg, som vil bli behandlet separat i forbindelse med vurderingen av risikoer som er knyttet til levering av luftrafikkleddelse i et såkalt ”gate to gate”-perspektiv <sup>(2)</sup>.

5. Byrået har derfor i samarbeid med GASR <sup>(3)</sup>-eksperter gjennomført en studie for å identifisere de farer som er forbundet med ett enkelt luftfartøys landing på, taksing på eller avgang fra en flyplass. Etter vurdering av de potensielle risikoene er nødvendige risikoreducerende tiltak (dvs. sikkerhetsmålene eller de grunnleggende kravene) utarbeidet med sikte på å fjerne slike risikoer eller redusere dem til et akseptabelt nivå. De ble deretter delt inn i grupper i henhold til hvilke personer som er ansvarlig for gjennomføring av tiltakene:
  - fysiske karakteristika, infrastruktur og utstyr (dvs. flyplassens utforming),
  - drift og administrasjon,
  - flyplassens omgivelser.
6. Som anført i høringsdokumentet (NPA 06/2006) må det tas hensyn til at eier og operatør av flyplassen kan være helt forskjellige juridiske personer. Med den økende liberaliseringstendensen når det gjelder levering av flyplass tjenester, vil det sannsynligvis bli vanlig praksis at offentlige virksomheter med ansvar for å organisere leveringen av slike tjenester, foretrekker å sette dem ut på kontrakter av begrenset varighet, samtidig som de fortsetter å eie infrastrukturen. Det vil derfor være urimelig å pålegge operatøren forpliktelser som bare eieren kan oppfylle. På samme måte kan foretak som står for levering av slike tjenester, ikke ha myndighet til å iverksette tiltak for å ivareta miljøet utenfor selve flyplassområdet. Medlemsstatene må pålegges selv å sikre at slike tiltak kan iverksettes etter behov. For å unngå tvil om hva som er juridisk riktig, er det derfor nødvendig å slå klart fast hvem som har ansvar for å overholde hvert enkelt av de grunnleggende kravene.
7. For å validere resultatene av den ”top down”-tilnærmingen som er beskrevet over, ble det gjennomført en ”bottom up”-gjennomgang for å undersøke årsaken til at bestemte grunnleggende krav ble stilt, hvilke risikoer de aktuelle kravene reduserte, og hvorvidt middelet som ble brukt, sto i forhold til sikkerhetsmålet. De grunnleggende kravene ble også sammenholdt med bestemmelsene i ICAO Annex 14, Volume I ”Aerodrome Design and Operations” og Volume II ”Heliports”, for å verifisere at de satte medlemsstatene i stand til å overholde sine forpliktelser i henhold til ICAO-konvensjonen med hensyn til interoperabilitet og flyplassikkerhet på globalt plan.
8. Det er lagt vinn på å sikre at de planlagte grunnleggende kravene er egnet til og står i forhold til alle typer luftfartøy som reguleres av EASA-systemet, herunder helikopter- og allmennflyging, alle typer luftfartsaktiviteter (kommersielle, forretningsmessige og luftsport) som foregår på eller i nærheten av en flyplass (inklusive flyplasser med én eller flere rullebaner, helikopterlandingsplasser <sup>(4)</sup>, sjøflyhavner) uansett flygeregler (instrument- eller visuelle) <sup>(5)</sup>, slik at de er i samsvar med den helhetlige systemtilnærmingen som ligger til grunn for Fellesskapets politikk på området sivil flysikkerhet. De nødvendige sondringene vil selvsagt bli

---

<sup>(2)</sup> Europakommisjonen har bedt Byrået arbeide med denne saken i henhold til betraktning nr. 2 i forordning 1592/2002 og utarbeide forslag til sikkerhetsforskrift for flysikringstjenester og luftrafikkleddelse. Arbeidet er kommet i gang, og Byrået har til hensikt å kunngjøre et forslag til endring i november 2007.

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

<sup>(4)</sup> Dvs. en flyplass eller del av denne som er konstruert for ankomst, avgang og overflatebevegelser med helikopter

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

gjort i gjennomføringsreglene og akseptable metoder for etterlevelse (Acceptable Means of Compliance – AMC).

9. Endelig er de grunnleggende kravene utarbeidet med sikte på direkte gjennomføring med hensyn til visse typer aktiviteter. Det vil dermed ikke bare være mulig å regulere gjennom bindende gjennomføringsregler, men også ved å bruke mer fleksible og ikke-bindende akseptable metoder for etterlevelse som skal iverksettes av bransjen, operatørene og myndighetene gjennom deres egne sikkerhetsstyringssystemer, i tråd med de nye prinsippene for bedre regulering av flysikkerheten.

#### ***b - Fysiske karakteristika, infrastruktur og utstyr på flyplassen***

##### *(i) Ferdselsområdet*

10. En flyplass består av minst et avgangs- og landingsområde. Det viktigste når dette området utformes, er å sikre at dimensjonene er tilstrekkelig store til at det kan ta imot de luftfartøyene som forutsettes å bruke anlegget. Ellers kan luftfartøy havne utenfor området eller ikke få plass på området og derved skape risiko for skade på luftfartøyet, eller om hastigheten er høy nok, forårsake personskade og dødsfall blant personer om bord eller på bakken, noe som vil utgjøre en uakseptabel risiko. Dette hensynet er gjenstand for grunnleggende krav (ER) A.1.a.i, som krever at området skal ha egnede dimensjoner. Slik dette punktet er formulert, kan gjeldende praksis videreføres samtidig som det kan utarbeides gjennomføringsregler som f.eks. er i samsvar med ICAO Annex 14, Volume I, pkt. 3.1.6 og 3.1.9.
11. Videre er det et krav at landings- og avgangsområdet tåler gjentatt belastning av luftfartøy som forutsettes å bruke området. Faktisk kan hyppig bruk av slikt område av et luftfartøy som er for tungt, føre til rask forringelse av avgangs- og landingsområdet. Etter en tid kan dette få andre konsekvenser, f.eks. tap av kontroll over fartøyet, som igjen kan føre til en ulykke. Dette er bakgrunnen for at ER A.1.a.ii krever at landings- og avgangsområdet skal ha tilstrekkelig bæreevne. Ordlyden er utformet for å utelukke sjøflyplasser, hvis bæreevne avhenger av naturgitte karakteristika. Dette punktet er også i tråd med ICAO Annex 14, Volume I, f.eks. pkt. 3.1.20.
12. Dersom landings- og avgangsområdet ligger på bakken eller på en menneskeskapt konstruksjon, skal det heller ikke ha stående vann eller ha utilstrekkelig eller ineffektiv drenering. Unormale vannansamlinger kan, særlig for luftfartøy, f.eks. føre til vannplaning, som kan medføre tap av kontroll og føre til ulykke, som utgjør en uakseptabel risiko. Formålet med ER A.1.a.iii er altså å sikre at slike områder utformes på en måte som sikrer effektiv drenering av vann. Kravet gjenspeiler ICAO Annex 14, Volume I, pkt. 3.1.18.
13. Selvfølgelig skal landings- og avgangsområdet ikke ha en helning i lengde- eller tverretningen som kan redusere sikten for mannskapet eller gjøre det farlig å benytte området hvis f.eks. helningen er for bratt eller det er en endring i helningen. Et landings- og avgangsområde som utformes uten at slike forhold tas i betraktning, kan medføre betydelig redusert sikkerhet for luftfartøy som benytter det. Denne risikoen omhandles i ER A.1.a.iv, som er direkte utledet av ICAO Annex 14, Volume I, f.eks. pkt. 3.1.12 – 3.1.19.
14. Et annet faremoment som må tas i betraktning, er karakteristikaene for dekket på området. Et dekke med dårlig friksjon kan redusere bremseeffekten for luftfartøyet og føre til at det havner utenfor avgangs- eller landingsområdet. Et annet eksempel er ujevnheter i dekket, som kan få uheldige konsekvenser for et luftfartøys avgang eller landing ved å forårsake hopping, gynging, vibrasjoner eller andre kontrollproblemer. Konsekvensene av slike forhold kan bli en luftfartsulykke med tap av menneskeliv. Derfor er den eneste farbare veien å gå for å redusere

slik uakseptabel risiko å påby hensiktsmessige karakteristika for dekket, for å forhindre at den bakenforliggende hendelsen skjer. Det er dette som er målet for ER A.1.a.v, som speiler ICAO Annex 14 SARPs, som de som er inntatt i Volume I, pkt. 3.1.21 til 3.1.25.

15. Dersom et farlig objekt blir etterlatt eller montert (f.eks. markører med ikke-brekkbar konstruksjon eller visuelle hjelpemidler av for store dimensjoner) i landings- og avgangsområdet, kan luftfartøyet treffe det og bli skadet eller til og med – dersom dette skjer i høy nok hastighet – føre til personskade eller dødsfall blant personer om bord på fartøyet. ER A.1.a.vi krever derfor at landings- og avgangsområdene skal være fri for objekter som kan medføre uakseptabel risiko, noe som er i samsvar med punktene i ICAO Annex 14, f.eks. Volume I, kap. 9.9 og 10.2.
16. Når det gjelder flyplasser som har mer enn ett landings- og avgangsområde, er det en potensiell risiko for at luftfartøy kan komme for nært et annet landings- og avgangsområde og derved forstyrre operasjoner som foregår der. Uten hensyn til operative tiltak, f.eks. restriksjoner på taktisk styring av lufttrafikken, kan denne typen risiko reduseres ved hensiktsmessig utforming av flyplassen, herunder tilstrekkelige minsteavstander mellom landings- og avgangsområdet, avhengig av operative prosedyrer for hvordan disse rullebanene planlegges brukt. ER A.1.b er utviklet for å tillate risikoreduserende tiltak knyttet til utformingen. Det tillater utarbeidelse av gjennomføringstiltak som også er i samsvar med bestemmelser i f.eks. ICAO Annex 14, Volume I, pkt. 3.1.10 og 3.1.11., samt minsteatskillelse for helikopter i henhold til Annex 14, Volume II.
17. I den avsluttende landingsfasen og den innledende avgangsfasen er luftfartøyene så nær bakken at det må treffes hensiktsmessige tiltak for å fjerne alle uakseptable objekter (f.eks. radionavigasjonsantenner av ikke-brekkbar konstruksjon) som de kan kollidere med. ER A.1 c. nr. i, ii, iii og iv krever derfor at det opprettes sikkerhetsområder rundt landings- og avgangsområdet som er hinderfrie og har fysiske egenskaper som oppfyller kravene. Sikkerhetsområdene er ment å beskytte luftfartøy som overflyr dem under avgang eller landing, eller som uforvarende lander for tidlig eller havner på siden av rullebanen eller utenfor enden av avgangs- eller landingsområdet. Bestemmelsene hjemler for mer spesifikke gjennomføringstiltak og overholder samtidig de relevante bestemmelsene i ICAO Annex 14, Volume I og II, kap. 3.
18. Avhengig av hva flyplassen er beregnet for, forutsatt at den ligger på bakken eller på en menneskeskapt konstruksjon, kan landings- og avgangsområdet måtte suppleres med egne områder for taksing og/eller parkering av luftfartøy. Selv under taksing i relativt lav hastighet kan kollisjon med en hindring, tap av kontroll på en overflate som er glatt eller som har utilstrekkelig bæreevne, føre til ulykke. For å redusere denne risikoen skal disse områdene være utformet på en måte som tillater sikker operasjon av luftfartøy under alle forutsigbare forhold. Kriteriene for disse områdene er gitt i ER A.1.d. nr. i, ii, iii, iv og v, igjen med henvisning til bæreevne, drenering av vann, helning, dekkets karakteristika og tilstedeværelsen av farlige objekter. For å unngå å påby de samme strenge kravene til fysiske karakteristika for disse områdene som for landings- og avgangsområder gjennom påfølgende gjennomføringsregler, behandles dette temaet separat. Disse bestemmelsene sikrer overholdelse av relevante punkter i ICAO Annex 14, Volume I og tilsvarende krav i Volume II, kap. 3, som også er relevante der helikopteroperasjoner tillates på en flyplass som primært er beregnet på fly.
19. Som forklart i ovenstående punkt gjelder de samme prinsippene også for annen infrastruktur, som oppstillingsplasser, passasjerbroer eller annet materiell som i tilfelle kollisjon kan føre til ulykke. ER A.1.e gjelder nettopp dette og sikrer samtidig overholdelse av prinsippene i ICAO Annex 14, Volume I, kap. 3.

20. Stadig flere aktiviteter lokaliseres til flyplassene. De er gjerne av rent forretningsmessig art og er rettet mot passasjerene eller andre flyplassbrukere som ikke er involvert i flyoperasjoner. Disse aktivitetene kan ofte kreve egne konstruksjoner, bygninger eller utstyr. Selv om aktivitetene som sådan ikke er direkte kritiske for flysikkerheten, kan de uforvarende medføre sikkerhetsrisiko. For eksempel kan en ny bygning, selv om den ikke som sådan utgjør en hindring, skape turbulens slik at fartøysjefen mister kontroll over fartøyet. Andre eksempler på potensielle risikoer som slik utbygging kan medføre, er f.eks. brudd på reglene om minsteatskillelse, at sikten sperres for flygelederne eller brukerne av flyplassen, avfall fra lagerområder som kan medføre skade påført av fremmedlegemer (FOD), flater av glass eller annet polert materiale som kan gi solrefleksjon og bygningsteknisk utforming som kan gi radarrefleksjon, forstyrrelse av navigasjonshjelpemidler eller bakgrunnslys som forstyrrer sikten for fartøysjefen – alt dette er faktorer som potensielt kan føre til tap av luftfartøy. Risikoreduserende tiltak er sikret gjennom ER A.1.f, som også gjenspeiler SARPs i ICAO Annex 14.
21. Endelig, på grunn av den høye hastigheten luftfartøy holder under landing og avgang, vil kollisjon med et menneske, et dyr eller et kjøretøy kunne føre til ulykke. ER A.1.g reduserer denne risikoen samtidig som bestemmelsen er i samsvar med ICAOs bestemmelser, f.eks. i ICAO Annex 14, Volume I, kap. 3.
- (ii) *Avstand til hindringer*
22. Flysikkerhetsstatistikk viser at landing og avgang er de mest kritiske fasene i flygingen. Det er i disse fasene av flygingen at luftfartøyet må operere i lav høyde over flyplassen eller over området rundt. Derfor er det nødvendig at det defineres brukbare ankomst- og avgangsbaner som sikrer tilstrekkelig avstand over bakken og over hindringer, både innenfor og utenfor flyplassområdet, under landing og avgang. Disse rutene eller områdene utgjør en integrerende del av flyplassens utforming, ettersom sikker bruk av flyplassen vil være umulig dersom det ikke finnes noen bane som et gjennomsnittlig luftfartøy som bruker vedkommende flyplass kan følge, med slike hindringer. Dette er formålet for ER A.2 bokstav a) og b). Her gjenspeiles ICAO Annex 14, kap. 4 om “Obstacle restriction and removal” og ICAO Doc 8168, “Departure, Arrival and Landing procedures”.
- (iii) *Visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler og flyplassutstyr*
23. For fartøybesetninger som opererer på en flyplass hvor de ikke er kjent eller ved redusert sikt, må alle skilt og markører og all merking og andre visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler gi helt entydig informasjon. I motsatt fall vil luftfartøy kunne lande på feil del av landings- og avgangsområdet, avvike fra midtlinjemarkeringen på taksebanen eller parkere på feil sted, noe som kan øke risikoen for at en ulykke skal finne sted. Slik informasjon må videre presenteres helt entydig for enhver fartøybesetning på enhver flyplass, uansett hvor i verden den befinner seg, for å unngå at fartøybesetninger som ikke er kjent på den aktuelle flyplassen, utfører feil manøvre. Det er derfor nødvendig å lovfeste at utformingen av flyplasser skal omfatte alle de hjelpemidler og all merking som er nødvendig for å redusere slik risiko. Det er dette som er målet for ER A.3.a, som gjenspeiler kravene i en rekke punkter i ICAO Annex 14, kap. 5. Det bør anføres at ordlyden også omfatter radionavigasjonshjelpemidler, ettersom deres funksjon også bidrar til sikkerhet og interoperabilitet for flyplasser. Gjennom streng samordning med arbeidsprogrammet i forbindelse med “Det felles europeiske luftrom” (Single European Sky – SES) unngås duplisering av gjennomføringsregler, akseptable metoder for etterlevelse (AMC) og prosessene for utarbeidelse av regelverk i den forbindelse.

24. Erfaring viser at luftfartøy påføres omfattende skader under operasjoner relatert til taksing og parkering <sup>(6)</sup> i forbindelse med at ovennevnte hjelpemidler og utstyr har sviktet eller vært ødelagt (f.eks. ved at informasjonen som gis ikke er nøyaktig nok, eller ved at driften plutselig blir avbrutt). Implementering, drift og vedlikehold av flyplassutstyr er derfor en integrerende del av flyplassikkerheten. ER A.3.b er innført for å redusere disse risikoene.
25. Mange av de visuelle og ikke-visuelle hjelpemidlene som skal være kontinuerlig i drift, er videre avhengige av strømforsyning. Et eventuelt avbrudd i strømforsyningen skal ikke skape en situasjon som svekker den grunnleggende informasjonen som gis til fartøybesetningene. Under avgang i dårlig sikt kan det oppstå situasjoner som medfører uakseptabel risiko dersom lysene på rullebanen går av, eller ved landing om natten dersom innflygingslysene plutselig går av. Det samme gjelder radionavigasjonssignaler. Dette er bakgrunnen for at risikoreducerende tiltak for å forebygge strømavbrudd for visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler er inntatt i ER A.3.c, som også er i samsvar med prinsippene fastsatt i kap. 8 i ICAO Annex 14, Volume I, som omhandler systemer for forsyning av elektrisk kraft til alle flysikringsanlegg. Som nevnt over, vil duplisering med "Det felles europeiske luftrom" søkes unngått i utarbeidelsen av detaljerte gjennomføringsregler og verifikasjonsprosesser.
26. I tillegg til det som er fastsatt i foregående to punkter, skal anlegget også omfatte beskyttelse mot ekstern påvirkning for å sikre avbruddsfri drift av visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler. Forsettlig forstyrrelser eller sabotasje kan medføre plutselig skade på et radiofyr. Dette er en situasjon som potensielt kan medføre en uakseptabel risiko. Formålet med ER A.3.d er å redusere denne risikoen. Det er også i samsvar med bestemmelsene i kap. 9 i ICAO Annex 14, Volume I.
27. Dessuten kan strålingskilder eller bevegelige objekter forstyrre radionavigasjonssignalene luftfartøyet benytter. Det finnes mange strålingskilder inne på flyplassområdet, i og med at de er nødvendige for flysikringstjenesten, og det er selvfølgelig også kjøretøy som beveger seg på flyplassen og til og med i ferdselsområdet. Derfor tar ER A.3e sikte på å redusere de uakseptable risikoer som disse faktorene kan medføre, i likhet med ICAO Annex 10, om beskyttelse av radionavigasjonshjelpemidler. Dette grunnleggende kravet bør også sees i sammenheng med de ER B.1.b og C.1., som er rettet til operatør og offentlige myndigheter og har som formål å redusere de samme risikoene når dette er under deres kontroll.
28. Endelig må personell som opererer eller bruker flyplassutstyr som kan medføre uakseptabel risiko for flysikkerheten, gis tilstrekkelig informasjon og klare angivelser av den potensielle risikosituasjonen. Dette er formålet for ER A.3.f.
- (iv) *Flyplassdata*
29. Det skal utarbeides flyplassdata med informasjon om flyplassens ulike fysiske karakteristika, f.eks. sted, høyde over havet for alle kritiske punkter, retning og dimensjoner på landings- og avgangsområder, dimensjoner på manøvreringsområder samt hvilke visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler som finnes og hvor. Slike data skal til enhver tid være korrekte for å sikre trygge operasjoner for luftfartøy som bruker flyplassen. Av denne grunn skal alle relevante data være oppdatert. Ukorrekt informasjon til fartøybesetninger kan skape stor risiko for f.eks. kollisjon med et objekt som ikke er nevnt i disse dataene. Dette er bakgrunnen for ER A.4.a, som er i samsvar med kap. 2 i Annex 14, Volume I.
30. Punktet over omhandler nødvendigheten av å utarbeide relevante flyplassdata og holde dem oppdatert. Men dette er ikke nok. Fartøybesetningene må også gis hensiktsmessige, forståelige,

---

<sup>(6)</sup> Se: [http://www.flightsafety.org/gap\\_home](http://www.flightsafety.org/gap_home), hvor Flight Safety Foundation (FSF) anslår at slike ulykker eller hendelser representerer tap i størrelsesordenen USD 10 000 millioner (2006) årlig. Dette drøftes i nærmere detalj i konsekvensanalysen (Regulatory Impact Assessment).

fullstendige og utvetydige opplysninger. Når det gjelder kravene omhandlet i punkt (iii) over, vil det å gi flygere slike opplysninger med en tilstrekkelig grad av nøyaktighet og i et standardisert format, bidra både til sikkerhet og interoperabilitet. Derfor er det av største betydning at alle slike data er nøyaktige og fullstendige og presenteres i et format som kan brukes av moderne databaser for navigasjonsutstyr. Om opplysningene er tvetydige, villedende eller skadet, vil de ikke kunne viderefremme nødvendig informasjon. Dette innebærer en like stor risiko som om det ikke forelå noen data i det hele tatt, eller verre – dataene kan mistolkes og skape farlige situasjoner. Dette er fastsatt i ER A.4.b, som er i samsvar med bestemmelsene i kap. 2 i Annex 14, Volume I.

31. For at flyplassdataene skal være komplette, er det også vesentlig å etablere metoder og midler som sikrer at de kan formidles raskt og uten innholdsending. Ut fra det som er sagt over, er det innlysende at feil i dataene eller data som mottas for sent, medfører risiko. Formålet med punkt A.4.c er å sikre rask og sikker overføring av data, og også dette grunnleggende kravet er i samsvar med bestemmelsene i ICAO Annex 14, kap. 2.

### **c - Drift og administrasjon av flyplassen**

#### *(i) Krav som gjelder alle flyplassoperatører*

32. De grunnleggende kravenes ordlyd er nøye utformet for å unngå å fastsette resultatforpliktelser ("sikre") som ville gå ut over det operatørene har kapasitet til. I stedet er verbet "godtgjøre" brukt, for å la valget mellom ulike muligheter til å oppfylle kravet stå åpent, som for eksempel:
- utføre direkte og dokumentere tilhørende oppgaver,
  - opprette en kontrakt og om nødvendig en tjenestenivåavtale (SLA) med et annet selskap,
  - legge fram dokumentasjon, f.eks. med utgangspunkt i en lovlig beslutning truffet av den offentlige myndighet, på at funksjonen ivaretas av en kompetent enhet (f.eks. den utpekte leverandøren av lufttrafikkjenester hva angår tårnkontrolltjenester, eller BRP-tjenester levert av offentlige organisasjoner) i henhold til relevante avtaler.
33. En operatørs hovedansvar er å sikre at flyplassen alltid brukes under optimale sikkerhetsforhold. Dette er fastlagt i ER B.1. Dette forutsetter igjen at flyplassoperatøren besitter nødvendige midler, når det gjelder alt fra menneskelige ressurser til materiell og utstyr, organisasjon og prosedyrer, i forhold til størrelsen og kompleksiteten og typen flyoperasjoner som flyplassen betjener. Dette gjenspeiles i ER B.1.a.
34. Flyplassoperatøren må deretter kontrollere at flyplassen til enhver tid overholder kravene i del A i de grunnleggende kravene. Om det inntreffer noe som gjør at flyplassen, eller deler av den, ikke lenger oppfyller kravene, om enn bare forbigående, skal flyplassoperatøren treffe korrigerende tiltak eller iverksette nødvendige risikoreducerende tiltak og overbringe informasjon om dette til luftfartsforetakene. Tiltakene kan være alt fra stenging av flyplassen til å tilpasse prosedyrer for å kompensere for midlertidige risikosituasjoner. Grunnprinsippet er fastsatt i ER B.1.b, som gjenspeiler bestemmelsene i punkt 2.9 i ICAO Annex 14 og punkt 4.5 i Appendix 1 til ICAOs "Manual on Certification of Aerodromes".
35. Dersom et luftfartøy under landing eller avgang treffer et dyr eller en fugl, kan luftfartøyet skades, noe som kan føre til en ulykke. Derfor er det viktig at flyplassoperatørene utarbeider og gjennomfører systemer eller prosedyrer for overvåking og kontroll av fugler og dyr på og rundt flyplassen for å sikre at de ikke reduserer flysikkerheten. Denne forpliktelsen gjenspeiles i ER B.1.c og er også i tråd med ICAO SARPs i Annex 14, Volume I, pkt. 9.4 og 9.10.
36. Videre må prosedyrer for samordning av kjøretøyers og personers bevegelse i ferdselsområdet og andre operative områder utarbeides og brukes for å unngå kollisjon med og skade på

luftfartøyene. Disse målene og presiseringene er grunnlaget for ER B.1.d. Innholdsmessig er dette helt i tråd med ICAO Annex 14, Volume I, kap. 9.

37. Av innlysende grunner bør det ikke foregå operasjoner på en flyplass når været er dårlig, sikten er redusert eller om natten, uten at gode operative prosedyrer og nødvendige foranstaltninger er iverksatt og utstyr er tilgjengelig. Mangel på slike tiltak, om flyplassen faktisk er ment brukt under slike forhold, kan føre til ulykke. Dette er bakgrunnen for ER B.1.e, som også gjenspeiler tilsvarende prinsipper i punkt 4.16 i Appendix 1 til ICAOs Manual on certification of aerodromes.
38. En rekke ulike aktører kan påvirke sikkerheten av en operasjon av et luftfartøy på en flyplass. Flyplassen er en av aktørene som må sikre grensesnitt og samordning med operasjonene til andre relevante aktører i tjenestekjeden. Dette gjelder særlig luftfartsforetakene, leverandører av lufthavnrelaterte tjenester, drivstoffleverandører og andre tjenesteleverandører hvis aktiviteter kan innebære en uakseptabel risiko for flysikkerheten. Betydningen av samordning for sikkerheten ved operasjonene har gjort det nødvendig å heve dette til et lovfestet krav, som det framgår av ER B.1.f. Dette framgår også av punkt 2.2 e) i ICAOs Manual on certification of aerodromes.
39. Riktig nok leverer en rekke leverandører av lufthavnrelaterte tjenester på flyplasser drivstoff til luftfartøy, men dette faller utenom flyplassoperatørens ansvar. Men det er også tilfelle at sistnevnte kan være ansvarlig for drivstofflagre og/eller -rørledninger. Dette er bakgrunnen for at punkt B.1.g er tatt med, og igjen er verbet "godtgjøre" brukt for å ta høyde for ulike organisasjonsmodeller.
40. Endelig er det innlysende at sikkerhetsrelatert flyplassutstyr (f.eks. BRP, visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler osv.) må være godt vedlikeholdt og inspisert for å være i god stand. Derfor skal hensiktsmessige instruksjoner være på plass og anvendes i praksis, som det framgår av ER B.1.h.

(ii) *Nødsituasjoner og brann- og redningstjenester*

41. Beredskapsplanlegging for flyplasser er en prosess hvor man treffer forberedelser for eventuelle nødsituasjoner som oppstår på eller i nærheten av en flyplass. Forberedelsene er helt avgjørende for å redusere alvorligheten av en eventuell ulykke. Planen må sikre samordning av tiltak fra alle aktører som involveres i en slik situasjon. En hendelse som i utgangspunktet er ufarlig, kan bli svært alvorlig og føre til tap av menneskeliv om den ikke håndteres rett. Derfor er det helt avgjørende at slik risiko reduseres med nødtiltak som er planlagt på forhånd. Disse tiltakene er hjemlet i punkt B.1.i, som også gjenspeiler bestemmelsene i ICAO Annex 14, Volume I, kap. 9.1. Selv om denne planen inngår i en overordnet plan som styres av enheter på et nivå over flyplassoperatøren, skal sistnevnte likevel utarbeide og iverksette minimumsprosedyrer for å håndtere nødsituasjoner som måtte oppstå (f.eks. instruksjoner og informasjon til ansvarlig personell om etablering av kontakt for å sikre rask intervensjon av øvrige involverte parter).
42. Det sier seg selv at man i slike nødsituasjoner må ha på plass en hensiktsmessig brann- og redningstjeneste (BRP) som er operativ og i henhold til ICAOs standarder og anbefalte praksis (SARPs)<sup>(7)</sup>. Disse tjenestene må være tilpasset de luftfartøyene som bruker flyplassen, både med hensyn til bemanning og slokningsmidler, men Byrået mener – ut fra de kommentarene som er kommet inn – at det i dimensjoneringen av disse tjenestene er nødvendig å sikre tilstrekkelig fleksibilitet i forholdet mellom kostnader og sikkerhetsbehov. Dette er bakgrunnen for ordlyden i ER B.1.j.

<sup>(7)</sup> Dvs. 4th edition av Annex 14, pluss Amendment 7 av 11. juli 2004 og Amendments 8 og 9 av 11. juli 2006, hvor flyplasskategori for BRP bestemmes på grunnlag av de luftfartøyene som "normalt bruker" flyplassen.

(iii) *Flyplasspersonell*

43. Akkurat som for flybesetningsmedlemmer må det, for alle personer som er involvert i driften og vedlikeholdet av en flyplass, og hvis aktiviteter kan ha innvirkning på sikkerheten ved flyoperasjoner, også kreves hensiktsmessig opplæring, kvalifikasjoner og kontinuerlig opprettholdelse av kompetanse, ikke bare i forhold til deres spesifikke oppgaver, men mer generelt også i forhold til reglene for flysikkerhet og prosedyrene som gjelder for flyplassoperasjoner. Uansett hvilket kompetansenivå som kreves, er det videre viktig at deres kompetanse hele tiden er oppdatert i forhold til vesentlige endringer i flyplassoperasjonene. Dette er bakgrunnen for at punkt B.1.k inneholder krav om at slikt personell skal ha opplæring, kvalifikasjoner og opprettholde sin kompetanse til å utføre sine sikkerhetsrelaterte oppgaver. Dette prinsippet er allerede fastsatt i punkt 3D.2 i ICAOs Manual on certification of aerodromes.
44. Enhver som tillates adgang uten følge til ferdelsområdet eller andre operative områder, kan utgjøre en uakseptabel risiko for flyoperasjoner dersom de ikke har nødvendig opplæring i eller informasjon om de sikkerhetsprosedyrene som gjelder for disse områdene. Dette gjelder ikke bare flyplassoperatørens ansatte eller personell ansatt hos flyplassoperatørens leverandører, men også personell ansatt i andre enheter (f.eks. leverandører av lufthavnrelaterte tjenester) som har tillatelse til å oppholde seg på oppstillingsplattformen eller i andre operative områder. Dette er formålet med ER B.1.1, som også kommer til anvendelse på førere av ethvert kjøretøy på flyplassen. Dette grunnleggende kravet er helt i samsvar med de aktuelle bestemmelsene i kap. 9 i ICAO Annex 14, Volume I.
45. Selvfølgelig skal brann- og redningstjenesten omhandlet i nr. ii) over, ha personell som ikke bare har en generell opplæring i tilsvarende aktiviteter, men som har fått spesifikk opplæring og som er medisinsk skikket til tjeneste i luftfartsmiljøet. Dette gjenspeiles i ER B.1.m og n.

(iv) *Sikkerhetsstyringssystem (SMS)*

46. Som det framgår av ovenstående liste over grunnleggende krav som er operatørens ansvar, forutsetter sikre flyplassoperasjoner en rekke risikoreduserende tiltak som skal gjennomføres på ulike områder, i en nøye samordnet rekkefølge, av personell med hensiktsmessig opplæring. Når en flyplass kommer opp i et visst kompleksitetsnivå, kan dette bare oppnås ved å etablere og gjennomføre et hensiktsmessig styringssystem som omfatter sikkerhet og kvalitet på nødvendig ytelsesnivå. Et slikt system må ta sikte på kontinuerlig forbedring, basert på kontinuerlig hendelsesanalyse og ulykkesforebygging i tillegg til fremming av god sikkerhetskultur. Det er allerede bred enighet om dette i det internasjonale flyplassamfunn, slik det også framgår av ICAO-standard 1.5.3 i Annex 14, som krever et formelt sikkerhetsstyringssystem (SMS) for alle sertifiserte flyplassoperatører. Dette systemet må selvfølgelig oppfylle relevante kriterier som beskrevet i kap. 1.4 i samme Annex.
47. Som forklart i selve uttalelsen, er det i Europa bred enighet om at operatører av alle flyplasser som er åpne for allmenn bruk, må sertifiseres. Det var imidlertid også enighet om at små organisasjoner neppe kan gjennomføre et ekte SMS, og at å pålegge små flyplassoperatører en slik byrde heller ikke ville stå i forhold til de faktiske risikoene som er knyttet til driften av disse. Selv om ICAO krever et slikt system, må man huske på at ovennevnte standard bare gjelder for flyplasser som brukes til internasjonale flyginger, noe som sjelden gjelder små flyplasser. Byrådet mener derfor at bare operatører av relativt komplekse flyplasser bør få krav om å innføre et SMS.
48. En enkel løsning for å definere kompleksitetsnivå, som både ville ta hensyn til kommentarene som kom inn i forbindelse med forslagene i NPA 06/2006 og overholde forpliktelsene i henhold til ICAO-konvensjonen, kunne være å bare kreve et sikkerhetsstyringssystem av operatører av flyplasser som brukes til internasjonal kommersiell lufttransport. Dette ville imidlertid kunne skape vansker i fellesskapssammenheng, i og med at alle flyplasser i Fellesskapet som er åpne

for allmenn bruk, pr. definisjon er åpne for lufttrafikk innenfor Fellesskapet. Det er derfor nødvendig å være mer spesifikk om vi virkelig ønsker å begrense kravet til komplekse flyplasser. Byrået mener at dette kan oppnås ved å tolke “brukt for kommersiell trafikk” (“used for commercial operations”) i betydningen flyplasser som betjener regelbundne flyginger<sup>(8)</sup>. Dette er formålet med ER B.2.

#### *d - Flyplassmiljø*

49. Som forklart i punkt 6, er det enkelte viktige elementer som er nødvendige for å redusere risikoene ved flyplasser som simpelthen ikke kan pålegges flyplassens eier eller operatør med loven i hånd. Grunnen er at disse farene har sitt utspring i områder utenfor flyplassens ytre grenser og ikke kan kontrolleres og reduseres direkte av luftfartsaktørene. Byrået mener derfor at å utvide grunnforordningen vil være en hensiktsmessig måte å håndtere risikoene forbundet med dette, ved å krevne at medlemsstatene sikrer at hensiktsmessige tiltak iverksettes mot sikkerhetsrisikoer som flyplasser eller -operatør ikke kan forebygge. Del C inneholder følgelig grunnleggende krav til tiltak som skal gjennomføres av medlemsstatene, som selvfølgelig står fritt til å treffe beslutning om hvilke metoder som skal brukes for å oppnå de fastsatte målene.
50. Et definert luftrom rundt en flyplass skal til enhver tid være hinderfritt slik at sikkerheten ivaretas når luftfartøy lander og tar av. Dette gjelder i det vesentlige hindringer utenfor flyplassens ytre grenser, som kan påvirke flyplassens utforming eller drift. I tilfelle forandringer eller utviklinger må det kontrolleres om dette ikke reduserer sikkerheten for luftfartøy som lander på eller tar av fra flyplassen. Hvis det konkluderes med at dette potensielt kan være farlig, skal enten hindringen fjernes eller ikke skapes, eller prosedyrene for ankomst og/eller avgang endres slik at konsekvensene av den nye hindringen reduseres. Vilkår for hindringens konstruksjon, f.eks. lys, kan også pålegges. Evalueringen og gjennomføringen av konklusjonene forutsetter behørig samråd med relevant luftfartsmyndighet, flyplasser eller -operatør samt lokal arealbruksmyndighet, samt at risikoreducerende tiltak iverksettes i tide. Dette er formålet for ER C.1, som gjenspeiler anbefalingen i ICAO Annex 14, Volume I, kap. 4.
51. Andre typer aktiviteter som kan medføre en sikkerhetsrisiko for operasjoner på flyplassen, må også være under kontroll. Ny arealbruk kan få betydning for de geografiske dataene som legges til grunn for planleggingen av inn- og utflygingsruter. Nye bygninger og andre byggverk kan, selv om de ikke defineres som hindringer, skape farlige effekter og føre til turbulens. Laserlys og andre ikke-luftfartsrelaterte lys kan blende eller forvirre flygebesetningen. Store solcellepaneler eller vindturbiner kan, i tillegg til at de potensielt kan være farlige hindringer, skape henholdsvis farlige, intense lysrefleksjoner eller interferens med radionavigasjonssignaler. Menneskelige aktiviteter kan også føre til at ville dyr trekkes til området rundt flyplassen og derved øker risikoen for flyoperasjonene som finner sted der. Dette er bakgrunnen for ER C.2, som krever at medlemsstatene treffer tiltak for å beskytte luftfartøy mot slike aktiviteter, som beskrevet i Annex 14, Vol. I, kap. 5 og 9, samt relevante deler av Volume II.
52. ER B.1.i forutsetter en beredskapsplan som skal iverksettes i tilfelle en nødsituasjon oppstår på flyplassen eller i dens umiddelbare nærhet. Erfaringen viser at en stor del av ulykkene som skjer i forbindelse med avgang eller landing, faktisk skjer utenfor flyplassens ytre grenser, hvor

(<sup>8</sup>) KOM(2006) 396 av 18. juli 2006 – Forslag til europaparlaments- og rådsforordning om felles regler for drift av lufttransporttjenester i Fellesskapet (omarbeiding) (“Proposal for a Regulation of the EP and of the Council on common rules for the operations of air transport services in the Community (recast)”) foreslår følgende definisjon:

Med **regelbunden flyging** menes en serie flyginger som oppfyller samtlige av følgende kriterier:

- a) Hver flyging har seter og/eller transportkapasitet for last og/eller post som enkeltvis, mot vederlag, tilbys allmennheten (enten direkte fra luftfartsselskapet eller fra en av dets representanter).
- b) Den betjener trafikk mellom de samme to eller flere flyplasser, enten
  - i henhold til en publisert rutetabell eller
  - med flyginger som er så regelmessige eller hyppige at de utgjør en gjenkjennelig systematisk serie.

flyplassoperatøren ikke har noe direkte ansvar. Derfor er det nødvendig å utarbeide beredskapsplaner for slike nødsituasjoner, ettersom flyplassen og lokale brann- og redningstjenester deler på midlene. Følgelig pålegger ER C.3 medlemsstatene å sikre samordning av beredskapstjenestene. Dette er også beskrevet i ICAO Annex 14, Volume I, kap. 9.

53. Selv om regelverket for luftoperasjoner forutsetter at luftfartsforetakene avstår fra å bruke flyplasser som ikke er egnet for de aktuelle fartøytyper og operasjoner, hender det at noen gjør det likevel. Denne praksisen, som ikke bare kan skade infrastrukturen men også utsette personer og eiendeler på flyplassen for uakseptabel risiko, er forbudt. Å håndheve loven i slike tilfeller er imidlertid ikke lett i og med at luftfartsforetaket og flyplassen oftest er underlagt forskjellige myndigheter, som i tillegg ofte også kan være fra forskjellige land. Samtidig som det ikke bestrides at beslutningen om å bruke en flyplass må være helt opp til luftfartsforetaket, særlig i en nødsituasjon, bør misbruk straffes. Dette er formålet for ER C.4, som krever handling fra medlemsstatene i slike tilfeller.

## **II. GRUNNLEGGENDE KRAV**

### **A - Fysiske karakteristika, infrastruktur og utstyr**

#### **1) Ferdelsområde**

- a) En flyplass skal ha et eget område utpekt for landing og avgang av luftfartøy.
  - i) Landings- og avgangsområdet skal ha dimensjoner tilpasset de luftfartøyene som anlegget er beregnet på.
  - ii) Landings- og avgangsområdet må, der dette er relevant, ha tilstrekkelig bæreevne til å tåle gjentatte operasjoner av aktuelle luftfartøy. Områder som ikke er beregnet på gjentatte operasjoner, trenger bare å ha en bæreevne som tåler vekten av luftfartøyene.
  - iii) Landings- og avgangsområdet må, der dette er relevant, være utformet slik at vannet dreneres bort og ikke blir stående og utgjør en uakseptabel risiko for flyoperasjonene.
  - iv) Helningen og endringer i helning i landings- og avgangsområdet må ikke utgjøre noen uakseptabel risiko for flyoperasjonene.
  - v) Dekkets karakteristika skal være egnet til bruk av aktuelle luftfartøy.
  - vi) Landings- og avgangsområdet skal være fritt for objekter som kan utgjøre en uakseptabel risiko for flyoperasjonene.
- b) Dersom det er flere landings- og avgangsområder, skal de være slik at de ikke utgjør en uakseptabel risiko for flyoperasjonene.
- c) Landings- og avgangsområdet skal være omgitt av definerte områder. Disse områdene skal beskytte luftfartøy som overflyr dem under avgang eller landing, eller redusere faren for skader på luftfartøy som uforvarende lander for tidlig eller havner på siden av rullebanen eller utenfor enden av avgangs- eller landingsområdet.
  - i) Disse områdene skal ha dimensjoner som er tilpasset de flyoperasjonene som forutsettes å finne sted der.
  - ii) Helningen og endringer i helning i disse områdene må ikke utgjøre noen uakseptabel risiko for flyoperasjonene.

- iii) Områdene skal være fri for objekter som kan utgjøre en uakseptabel risiko for flyoperasjonene. Dette skal ikke være til hinder for at utstyr av brekkbar konstruksjon kan installeres i disse områdene, dersom dette er nødvendig som bistand til flyoperasjoner.
- iv) Hvert av områdene skal ha en bæreevne som er tilstrekkelig for formålet.
- d) De områdene av flyplassen som skal brukes til taksing eller parkering av luftfartøy, samt områder i deres umiddelbare nærhet, skal være utformet slik at de tillater sikker operasjon under alle planlagte forhold av de luftfartøyene som forutsettes å bruke det aktuelle anlegget.
  - i) Disse områdene skal ha en bæreevne som er tilstrekkelig til å tåle gjentatte operasjoner av aktuelle luftfartøy, med unntak for de områdene som forventes brukt bare sporadisk, som bare trenger å tåle vekten av luftfartøyene.
  - ii) Disse områdene skal være utformet slik at vannet dreneres bort og ikke blir stående og utgjør en uakseptabel risiko for flyoperasjonene.
  - iii) Helningen og endringer i helning i disse områdene må ikke utgjøre noen uakseptabel risiko for flyoperasjonene.
  - iv) Dekkets karakteristika i disse områdene skal egne seg for bruk av aktuelle luftfartøy.
  - v) Disse områdene skal være fri for objekter som kan utgjøre en uakseptabel risiko for flyoperasjonene. Dette skal ikke være til hinder for at materiell som er nødvendig for det aktuelle området, kan oppstilles i særlig identifiserte posisjoner eller soner.
- e) Annen infrastruktur som er beregnet på bruk av luftfartøy, skal være slik utformet at bruken av den aktuelle infrastruktur ikke utgjør en uakseptabel risiko for luftfartøy som bruker dem.
- f) Byggverk, bygninger, materiell og lagerområder skal lokaliseres og utformes slik at de ikke utgjør en uakseptabel risiko for flyoperasjonene.
- g) Hensiktsmessige midler skal være satt opp slik at uautoriserte personer, uautoriserte kjøretøy og ville dyr som er store nok til å utgjøre en uakseptabel risiko for flyoperasjonene, hindres i å komme inn i ferdselsområdet, med mindre risikoen dette utgjør kan reduseres med andre midler. Sistnevnte skal i så tilfelle sikre et tilsvarende sikkerhetsnivå.

## 2) *Avstand til hindringer*

- a) For å beskytte luftfartøy under innflyging til en flyplass med sikte på landing, eller under avgang fra en flyplass, skal det defineres inn- og utflygingsruter eller -områder. Slike ruter eller områder skal sikre påkrevd avstand mellom luftfartøyet og hindringer i et område rundt flyplassen.
- b) Avstanden til slike hindringer skal være tilpasset flygefase og typen operasjon som gjennomføres. Den skal også ta hensyn til det utstyret som brukes for å fastslå luftfartøyet posisjon.

## 3) *Visuelle og ikke-visuelle hjelpemidler og flyplassutstyr*

- a) Hjelpemidlene skal være egnet for formålet, gjenkjennelige og gi brukerne entydig informasjon under alle operative forhold de er ment å brukes under.

- b) Flyplassutstyr skal fungere etter hensikten under de forutsette operative forhold, uten å kreve særskilte ferdigheter eller styrke. Under operative forhold eller i tilfelle svikt skal flyplassutstyret ikke medføre uakseptabel risiko for flysikkerheten.
- c) Hjelpemidlene og deres elektriske kraftforsyning skal være utformet slik at svikt ikke fører til at brukere får feil, villedende eller utilstrekkelig informasjon, og heller ikke til avbrudd i en grunnleggende tjeneste.
- d) Egnen beskyttelse skal være på plass for å sikre at slike hjelpemidler ikke skades eller forstyrres.
- e) Strålingskilder eller tilstedeværelsen av bevegelige eller faste objekter skal ikke forstyrre eller påvirke ytelsen til luftfartens sambandstjeneste eller navigasjons- eller overvåkingssystemer.
- f) Informasjon om drift og bruk av flyplassutstyr skal gis til relevant personell sammen med klare opplysninger om hvilke forhold som kan medføre en uakseptabel risiko for flysikkerheten.

#### 4) *Flyplassdata*

- a) Data for flyplassen og tilgjengelige tjenester skal utarbeides og holdes oppdatert.
- b) Opplysningene skal være nøyaktige, forståelige, fullstendige og utvetydige. Hensiktsmessig integritetsnivå skal opprettholdes.
- c) Dataene skal stilles til rådighet for brukerne i tide, og det skal brukes en tilstrekkelig sikker og rask metode for kommunikasjon med brukerne som ikke lar seg korrumpere.

### **B - Drift og administrasjon**

- 1) En flyplassoperatør er ansvarlig for driften av en flyplass. En flyplassoperatør har følgende ansvar:
  - a) Flyplassoperatøren skal direkte eller gjennom kontrakter ha til rådighet alle de midler som er nødvendig for sikker operasjon av luftfartøy på flyplassen. Disse midlene omfatter, men er ikke begrenset til, følgende: anlegg, personell, utstyr og materiell, dokumentasjon av arbeidsoppgaver, ansvar og prosedyrer, tilgang til relevante data samt arkivering.
  - b) Flyplassoperatøren skal kontrollere at kravene i Del A til enhver tid er oppfylt, eventuelt iverksette hensiktsmessige tiltak for å redusere risikoen forbundet med manglende overholdelse. Prosedyrer skal utarbeides og anvendes slik at alle brukere i god tid er gjort kjent med disse tiltakene.
  - c) Flyplassoperatøren skal utarbeide og gjennomføre et hensiktsmessig program for å styre risikoen som tilstedeværelsen av ville dyr på flyplassen representerer.
  - d) Flyplassoperatøren skal godtgjøre at bevegelser av kjøretøy og personell i ferdselsområdet og andre operative områder er samordnet med luftfartøyenes bevegelser slik at kollisjon unngås og luftfartøyene ikke skades.
  - e) Flyplassoperatøren skal godtgjøre at prosedyrer for å redusere risikoen forbundet med flyplassoperasjoner når været er dårlig, sikten er redusert eller om natten, om dette er aktuelt, er utarbeidet og gjennomført.
  - f) Flyplassoperatøren skal opprette ordninger med andre relevante organisasjoner for å sikre at disse grunnleggende kravene til flyplasser til enhver tid overholdes. Disse organisasjonene omfatter, men er ikke begrenset til, luftfartsforetak, leverandører av flysikringstjenester og

lufthavnrelaterte tjenester samt andre organisasjoner hvis aktiviteter eller produkter kan påvirke flysikkerheten.

- g) Flyplassoperatøren skal godtgjøre at det foreligger prosedyrer, og at disse anvendes for å sikre luftfartøyene rent drivstoff av korrekt spesifisering.
- h) Vedlikeholdshåndbøker for flyplassutstyr skal være tilgjengelig, brukes i praksis og inneholde vedlikeholds- og reparasjonsinstrukser, serviceinformasjon, feilsøkings- og inspeksjonsprosedyrer.
- i) Flyplassoperatøren skal utarbeide og iverksette en beredskapsplan for flyplassen, med relevante scenarier for nødsituasjoner som kan oppstå på flyplassen eller i dens umiddelbare nærhet. Denne planen skal samordnes med beredskapsplanen for lokalsamfunnet.
- j) Flyplassoperatøren skal godtgjøre at flyplassen har en brann- og redningstjeneste tilpasset den mest kritiske fartøytypen som etter planen skal bruke flyplassen som avgangs- eller landingsflyplass. Disse tjenestene skal reagere prompte på enhver hendelse eller ulykke, og skal minst omfatte materiell, sløkkemidler og personell i tilstrekkelig antall.
- k) For flyplassoperasjoner og -vedlikehold skal flyplassoperatøren utelukkende bruke personell med hensiktsmessig opplæring og kvalifikasjoner, og skal gjennomføre og opprettholde programmer for opplæring og kontroll for å sikre kontinuerlig kompetanse hos alt relevant personell.
- l) Flyplassoperatøren skal godtgjøre at enhver som tillates adgang uten følge til ferdselsområdet eller andre operative områder, har den opplæring og de kvalifikasjoner som er nødvendig for slik adgang,
- m) Brann- og redningspersonellet skal ha den opplæring og de kvalifikasjoner som er nødvendig for å utføre tjeneste i flyplassmiljøet. Flyplassoperatøren skal gjennomføre og opprettholde programmer for opplæring og kontroll for å sikre kontinuerlig kompetanse hos dette personellet.
- n) Alt brann- og redningspersonell som kan måtte gjøre tjeneste i en luftfartsrelatert nødsituasjon, skal regelmessig godtgjøre at de er medisinsk skikket til å utføre sine oppgaver; dog skal det tas hensyn til type aktivitet. Med medisinsk skikkethet, herunder fysisk og psykisk skikkethet, menes i denne sammenheng at vedkommende ikke har noen sykdom eller uførhet som ville kunne gjøre vedkommende ute av stand til å:
  - (i) utføre de oppgaver som er nødvendig for å gjøre tjeneste i luftfartsrelaterte nødsituasjoner,
  - (ii) utføre de plikter som vedkommende til enhver tid pålegges,
  - (iii) oppfatte sine omgivelser korrekt.

Der medisinsk skikkethet ikke kan godtgjøres fullt ut, kan det gjennomføres risikoreducerende tiltak som sikrer tilsvarende sikkerhet.

2) Dersom flyplassen er åpen for allmenn bruk og betjener regelbundne flyginger:

- a) Flyplassoperatøren skal gjennomføre og opprettholde et styringssystem som sikrer overholdelse av disse grunnleggende kravene til flyplasser, og hvis mål er en kontinuerlig og proaktiv forbedring av sikkerhet og kvalitet. Styringssystemet skal omfatte organisatoriske strukturer, regnskap, kompetanser, retningslinjer og prosedyrer.
- b) Styringssystemet skal omfatte et program til forebygging av ulykker og hendelser, inklusive en ordning for rapportering og analyse av forekomster. Analysen skal involvere de parter som er nevnt i pkt. 1.g over, etter behov.

- c) Flyplassoperatøren skal utarbeide en flyplasshåndbok og drive flyplassen i samsvar med håndboken. Håndboken skal inneholde alle nødvendige instruksjoner, informasjoner og prosedyrer for flyplassen og styringssystemet og for at operativt personell kan utføre sine oppgaver.

## **C - Flyplassmiljø**

- 1) Luftrommet rundt ferdselsområdet på flyplassen skal holdes hinderfritt slik at relevante flyoperasjoner på flyplassen kan gjennomføres uten at det oppstår uakseptabel risiko som følge av en økning i antallet hindringer rundt flyplassen. Slike sikkerhetsområder må derfor utvikles, gjennomføres og kontinuerlig overvåkes for å identifisere uautorisert inntrenging.
  - a) Eventuell inntrenging på disse områdene skal vurderes for å fastslå om det aktuelle objektet utgjør en uakseptabel risiko eller ikke. Enhver uakseptabel risiko skal fjernes eller reduseres.
  - b) Eventuelle rester av slike objekter skal være gjenstand for publikasjon og avhengig av behov merkes og om nødvendig utstyres med lys.
- 2) Risiko relatert til menneskelige aktiviteter og arealbruk, herunder men ikke begrenset til forhold på nedenstående liste, skal overvåkes og kontrolleres. Risiko med utspring i slike forhold skal vurderes og reduseres alt etter som:
  - a) enhver utvikling eller endring i arealbruk i flyplassens nærområde,
  - b) potensialet for turbulens skapt av bygninger,
  - c) bruk av farlige, forvirrende og villedende lys,
  - d) blending forårsaket av store og svært reflekterende flater,
  - e) opprettelsen av områder som kan medføre en økning i aktiviteten i bestander av ville dyr i området rundt flyplassens ferdselsområde,
  - f) kilder til usynlig stråling eller tilstedeværelsen av bevegelige eller faste objekter som kan forstyrre eller påvirke ytelsen til luftfartens sambandstjeneste eller navigasjons- eller overvåkingssystemer.
- 3) Det skal utarbeides en beredskapsplan for lokalsamfunnet for det tilfelle at det oppstår en nødsituasjon i flyplassens nærområde.
- 4) I forbindelse med omdirigering til en alternativ flyplass, eventuelt under særlige vilkår spesifisert i det enkelte tilfelle, skal verken flyplassen eller deler av den brukes av luftfartøy som flyplassens utforming og operative prosedyrer ikke normalt er beregnet på, uten etter samtykke fra flyplassoperatøren, med mindre det foreligger en nødsituasjon som involverer et luftfartøy.