

**ZÁKLADNÍ POŽADAVKY PRO REGULACI BEZPEČNOSTI
A INTEROPERABILITY LETIŠŤ**

OBSAH

I. Popis základních požadavků	3
a - Úvod.....	3
b - Fyzikální charakteristiky, infrastruktura a vybavení letiště	5
(i) <i>Letištní plocha</i>	5
(ii) <i>Odstraňování překážek</i>	7
(iii) <i>Vizuální a nevizuální prostředky a letištní zařízení</i>	7
(iv) <i>Údaje o letišti</i>	8
c - Provoz a řízení letiště	9
(i) <i>Požadavky vztahující se na všechny provozovatele letišť</i>	9
(ii) <i>Mimořádné události, záchranné a hasičské složky</i>	10
(iii) <i>Letištní personál</i>	10
(iv) <i>Systém řízení bezpečnosti</i>	11
d - Okolí letišť	12
II. Základní požadavky	13
A - Fyzikální charakteristiky, infrastruktura a zařízení	13
1) <i>Letištní plocha</i>	13
2) <i>Odstraňování překážek</i>	14
3) <i>Vizuální a nevizuální prostředky a letištní zařízení</i>	14
4) <i>Údaje o letišti</i>	15
B - Provoz a řízení	15
C - Okolí letišť	16

DŮVODOVÁ ZPRÁVA K ZÁKLADNÍM POŽADAVKŮM

I. POPIS ZÁKLADNÍCH POŽADAVKŮ

a - Úvod

1. V této důvodové zprávě se popisuje, jak byly ve spolupráci se zainteresovanými stranami vypracovány základní požadavky na bezpečnost letišť. Zejména se snaží vysvětlit:
 - co to jsou základní požadavky,
 - proces zjišťování nebezpečí, s následným hodnocením rizik a případně jejich zmírněním, jak byl do základních požadavků zapracován,
 - vztah mezi základními požadavky na jedné straně a normami a doporučenými postupy ICAO na straně druhé.
2. Jak již naznačuje samotný název ukazuje, jsou „základní požadavky“ podmínky, které musí výrobek, infrastruktura, osoba nebo organizace splňovat k tomu, aby bylo v nejvyšší možné míře zajištěno, že jejich používání, provoz nebo činnost nebude mít na veřejnost nepatřičný vliv. Týkají se proto prostředků, kterými se rizika, která jsou s danou činností s určitou pravděpodobností spojena, vyloučí nebo sníží na přijatelnou úroveň. To znamená, že nepředstavují zákonnou povinnost dospět k určitým kvantitativním výsledkům (například přijatelné úrovni bezpečnosti), nýbrž povinnost zavést určité prostředky¹ ke zmírnění nepřijatelných rizik. V této souvislosti je třeba zdůraznit, že ověřování shody (certifikační nebo schvalovací postupy) není opatřením zmírňujícím riziko, nýbrž ověřením, že je určité opatření ke zmírnění rizika prováděno.
3. K bližšímu určení těchto prostředků je třeba zjistit nebezpečí spojená s analyzovanou činností a příslušná rizika vyhodnotit. Základní požadavky pak představují prostředky, které je třeba použít ke zmírnění těchto rizik na přijatelnou úroveň. Postup je tento:
 - identifikace možných událostí, které by mohly vyvolat sekvenci ohrožující letovou bezpečnost – tedy zjištění nebezpečí,
 - posouzení možných důsledků a klasifikace jejich „závažnosti“,
 - posouzení pravděpodobnosti, že události nastanou, pokud nebudou přijata žádná bezpečnostní opatření (tj. „pravděpodobnost“),
 - posouzení přípustnosti rizika (to znamená, že pokud by mohlo dojít k události s katastrofickými důsledky, je pro ni přijatelná pouze extrémně nízká pravděpodobnost, zatímco u méně závažných důsledků je přípustná i pravděpodobnost vyšší),
 - určení opatření ke snížení pravděpodobnosti, že k události dojde, nebo ke snížení závažnosti jejich důsledků, pokud jsou rizika spojená s událostí nepřijatelná.
4. Pokud jde o opatření ke zmírnění rizik, je také třeba trvat na tom, že musejí být bezpečnostnímu cíli přiměřená. To znamená, že nesmějí sahat za rámec toho, co je zapotřebí k dosažení požadovaného bezpečnostního přínosu, a nesmějí způsobit nepatřičná omezení, která by nebyla tímto cílem odůvodněna. V daném případě se tedy cíl omezil na zajištění odpovídajícího zmírnění nepřijatelných rizik spojených s provozem jednoho letadla operujícího na letišti nebo v jeho blízkosti. Zmírnění rizik spojených s možnou srážkou letadel v pohybu se považuje za

¹ Povinnost prostředku oproti povinnosti výsledku

jiný problém, který bude řešen zvlášť, při zvažování rizik spojených s řízením letového provozu z perspektivy od jedné haly ke druhé².

5. Agentura proto společně s odborníky GASR³ provedla studii s cílem odhalit rizika spojená s činností letadla, které na letišti přistává, pojíždí po něm nebo z něho vzlétá. Po vyhodnocení možných rizik byla vypracována nutná opatření k jejich zmírnění (tj. bezpečnostní cíle nebo základní požadavky) tak, aby se tato rizika vyloučila nebo alespoň snížila na přijatelnou úroveň. Opatření byla rozčleněna do skupin podle osob, které jsou za jejich provádění odpovědné:
 - fyzikální charakteristiky, infrastruktura a zařízení (tj. struktura letiště),
 - provoz a řízení,
 - okolí letiště.
6. Přitom je třeba mít na paměti, že – jak se uvádí v poradním dokumentu (NPA 06/2006) – vlastníci a provozovatel letiště mohou být dvě zcela rozdílné právnické osoby. S tím, jak se posiluje trend směřující k liberalizaci poskytování letištních služeb, bude zřejmě časem běžné, že si veřejné subjekty odpovídající za poskytování těchto služeb budou tyto služby sjednávat u externích poskytovatelů na základě časově omezených smluv, přičemž zůstanou vlastníky infrastruktury. Pak by bylo nespravedlivé ukládat provozovateli povinnosti, které může plnit pouze vlastník. Podobně subjekty, které mají poskytování těchto služeb na starosti, nemusejí mít pravomoc přijímat opatření na ochranu životního prostředí za obvodem letiště. Je třeba požadovat přímo na členských státech, aby zajistily, že budou příslušná opatření přijata. Z důvodu jasnosti a právní jistoty je proto třeba jasně stanovit, kdo je za dodržování jednotlivých základních požadavků odpovědný.
7. Za účelem ověření výsledků výše popsaného přístupu „shora dolů“ byl proveden přezkum „zdola nahoru“ k prošetření, proč byly určité základní požadavky uloženy, která rizika se jimi zmírňují a zda jsou použité prostředky přiměřené příslušnému bezpečnostnímu cíli. Tyto základní požadavky byly také porovnány s ustanoveními přílohy 14 ICAO, svazek I, „Struktura a provoz letišť“ a svazek II, „Heliporty“, aby se ověřilo, že základní požadavky nebrání členským státům dodržovat povinnosti podle ICAO, pokud jde o interoperabilitu a bezpečnost letišť na globální úrovni.
8. Velká pozornost byla věnována tomu, aby předpokládané základní požadavky byly vhodné a přiměřené pro všechny druhy letadel regulovaných v rámci systému EASA, včetně vrtulníků a všeobecného letectví, všechny druhy leteckých činností (komerčních, obchodních a rekreačních) na kterémkoli letišti nebo v jeho blízkosti (tj. s jednou dráhou nebo více dráhami, na heliportech⁴ a vodních letištích) a za kterýchkoli pravidel letu (přístrojových nebo vizuálních)⁵, tak aby byly v souladu s celkovým systémovým přístupem podle politiky Společenství na poli bezpečnosti civilního letectví. Samozřejmě bude v příslušnou dobu zavedeno potřebné rozlišení na úrovni prováděcích pravidel a přijatelných prostředků prokazování shody (AMC).
9. V neposlední řadě byly základní požadavky vypracovány s cílem umožnit u určitých typů činnosti jejich přímé provedení. Bylo by tedy možné regulovat nejenom cestou závazných prováděcích pravidel, ale také použitím flexibilnějších a nezávazných přijatelných prostředků prokazování shody, které by prostřednictvím svých systémů řízení bezpečnosti zavedly samotné

² Evropská komise na agenturu požaduje, aby tuto problematiku rozpracovala v souladu s bodem 2 důvodů v nařízení 1592/2002 a aby podala návrhy v oblasti bezpečnostní regulace letových navigačních služeb a řízení letového provozu. Práce byly proto zahájeny a agentura hodlá oznámení o navrhovaných změnách zveřejnit v listopadu 2007.

³ Skupina regulačních orgánů pro bezpečnost letišť

⁴ tj. letiště nebo část letiště určeného k přistávání, odletu a pozemnímu pohybu vrtulníků

⁵ Podle přílohy 2 ICAO – Pravidla letů.

průmyslové subjekty, provozovatelé a orgány v souladu s novými zásadami pro lepší regulaci bezpečnosti letectví.

b - Fyzikální charakteristiky, infrastruktura a vybavení letiště

(i) Letištní plocha

10. Každé letiště má alespoň jednu vzletovou a přistávací plochu. Jednou z prvních věcí, na které je třeba při projektování této plochy pamatovat, je zajistit, aby nabízela dostatek prostoru pro letadla, kterým je určena. Jinak by ji letadlo mohlo přejet nebo by se do vymezeného prostoru nemuselo vejít, čímž by hrozilo nebezpečí, že se letadlo poškodí, případně, při vyšší rychlosti, že dojde ke zranění či usmrcení osob, ať již v letadle, nebo na zemi, což je riziko nepřijatelně vysoké. Touto problematikou se zabývá základní požadavek (ZP) A.1.a.i, kde se z hlediska velikosti plochy stanoví vhodné rozměry. Tato část základních požadavků je formulována tak, že umožňuje další využívání stávajících postupů a zároveň vytváří prostor pro vypracování prováděcích pravidel, která budou v souladu například s dokumentem ICAO, příloha 14, svazek I, odstavce 3.1.6 a 3.1.9.
11. Dále musí být vzletová a přistávací plocha odolná vůči opakované zátěži letadel, jejichž provoz je na ní plánován. Pokud by ji často využívala letadla, která jsou pro ni příliš těžká, vzletová a přistávací plocha by se brzy porušila. Po určité době by to mohlo přinést určité důsledky, například ztrátu kontroly nad letadlem, což by mohlo skončit havárií. Z tohoto důvodu ZP A.1.a.ii požaduje, aby měla vzletová a přistávací plocha dostatečnou únosnost. Základní požadavek je samozřejmě formulován tak, aby se vyloučila letiště vodní, jejichž únosnost je určena přírodními charakteristikami. Tento bod je také v souladu s dokumentem ICAO, příloha 14, svazek I, např. odstavec 3.1.20.
12. Na přistávací a vzletové ploše na zemi nebo na umělé konstrukci se rovněž nesmí držet stojatá voda a odvod vody musí být dostatečný a účinný. Nadměrné hromadění vody může zejména u letadel vyvolat například tzv. aquaplaning, v jehož důsledku se letadlo může stát neovladatelné, s případnou následnou havárií, což představuje nepřijatelné riziko. Účelem ZP A.1.a.iii je vyžadovat, aby byla tato plocha projektována způsobem, který zajistí účinný odvod vody. V tomto bodě se odráží i záměr dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, odstavec 3.1.18.
13. Je samozřejmé, že na přistávací a vzletové ploše nesmí být žádné podélné nebo boční stoupání, které by posádce omezovalo výhled nebo které by při nadměrném nebo měnícím se sklonu způsobovalo, že by používání plochy bylo nebezpečné. Pokud by tato hlediska nebyla vzata při projektování přistávací a vzletové plochy v úvahu, mohlo by to pro letadla, která ji využívají, představovat výrazné snížení bezpečnosti. Tímto rizikem se zabývá ZP A.1.a.iv, který je také v souladu s dokumentem ICAO, příloha 14, svazek I, odstavce např. 3.1.12 až 3.1.19.
14. Dalším rizikem, které je třeba vzít v úvahu, jsou charakteristiky povrchu plochy. Letadlo může mít na povrchu nedostatečné tření, čímž se může snížit jeho brzdná účinnost, v důsledku čehož může letadlo přejet vzletovou či přistávací dráhu nebo z ní sjet. Jiným příkladem je případ, kdy je povrch plochy natolik nerovný, že kvůli nadměrnému odskakování, podélnému naklápění, vibracím nebo jiným obtížím s ovládním jsou vzlet či přistání ztíženy či ohroženy. Důsledkem může být i letecká havárie spojená s oběťmi na životech. Jedinou prakticky uskutečnitelnou cestou, jak tato nepřijatelná rizika snížit, je vyžadovat, aby měl povrch potřebné charakteristiky, čímž se zabrání prvotní příčině nehody. To je cílem ZP A.1.a.v, který odráží dokument ICAO, příloha 14, standardy a doporučené postupy, jak jsou obsaženy ve svazku I, odstavce 3.1.21 až 3.1.25.

15. Pokud je na přistávací a vzletové ploše zanechán nebo nainstalován nějaký nebezpečný předmět (např. příliš rozměrné pevné značky nebo vizuální prostředky), může do něj letadlo narazit, čímž se může poškodit nebo dokonce – pokud k nárazu dojde ve velké rychlosti – může dojít ke zranění nebo usmrcení osob na jeho palubě. ZP A.1.a.vi proto požaduje, aby se na přistávací a vzletové ploše nevyskytovaly žádné předměty, které by mohly představovat nepřijatelná rizika, což je v souladu s odstavci přílohy 14 dokumentu ICAO, například odstavci obsaženými ve svazku I, kapitole 9.9 a kapitole 10.2.
16. Pokud má letiště více přistávacích a vzletových ploch, je zde možné nebezpečí, že se některé letadlo příliš přiblíží jiné přistávací a vzletové ploše, čímž na ní naruší provoz. Aniž by tím byla dotčena provozní opatření, například omezeno taktické řízení letového provozu, je možno nebezpečí tohoto druhu snížit vhodným uspořádáním letiště, kam spadají i minimální vzdálenosti mezi jednotlivými přistávacími a vzletovými plochami, podle provozních postupů s ohledem na to, jak se předpokládá, že budou tyto dráhy používány. Příslušnými projektovými opatřeními se zabývá ZP A.1.b. Ten umožňuje vypracovat prováděcí pravidla, která budou v souladu s opatřeními stanovenými například v dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, odstavce 3.1.10 a 3.1.11., nebo pro vzájemný odstup vrtulníků podle přílohy 14, svazek II.
17. V poslední fázi přistávání a v první fázi vzletu jsou letadla tak blízko zemského povrchu, že je třeba přijmout vhodná opatření k tomu, aby se z plochy vyloučily veškeré nepřijatelné předměty (např. neohybné antény pro rádiovou navigaci), do kterých by letadla mohla narazit. ZP A.1.c. a jeho pododstavce i, ii, iii a iv proto vyžadují, aby byly kolem přistávací a vzletové plochy zřízeny bezpečnostní zóny o vhodných fyzikálních charakteristikách, ve kterých se nebudou vyskytovat žádné nepřijatelné předměty. Účelem těchto zón je chránit letadla, která nad nimi během vzletu nebo přistávání přelétávají nebo jež mají příliš krátké přistání, vyjíždějí z dráhy nebo přejíždějí přes konec vzletové a přistávací plochy. Tato ustanovení umožňují vypracovat konkrétnější prováděcí opatření a současně jsou v souladu s příslušnými odstavci dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I a II, kapitola 3.
18. Podle předpokládaného účelu letiště na zemi nebo na umělé konstrukci může být potřeba doplnit přistávací a vzletové plochy dalšími plochami pro pojiždění nebo parkování letadel. I při pojiždění poměrně nízkou rychlostí může náraz na překážku, ztráta ovládnutí na kluzkém povrchu nebo nedostatečná únosnost povrchu vyústit v nehodu. Ke snížení tohoto rizika musejí být tyto plochy projektovány tak, aby za všech předvídatelných podmínek umožňovaly bezpečný provoz letadel. O kritériích pro tyto plochy pojednává ZP A.1.d. a jeho pododstavce i, ii, iii, iv a v, opět s ohledem na únosnost povrchu, odvod vody, sklon povrchu, jeho charakteristiky a přítomnost nebezpečných předmětů. Aby nemohlo dojít k tomu, že by prováděcí pravidla kladla na tyto plochy požadavky z hlediska fyzikálních charakteristik stejně přísné, jako jsou požadavky kladené na plochy přistávací a vzletové, je tato záležitost řešena samostatně. Příslušná ustanovení umožňují dosáhnout shody s odpovídajícími odstavci dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, a s podobnými požadavky uvedenými ve svazku II, kapitola 3, vztahující se rovněž na provoz vrtulníků na letištích určených v prvé řadě pro letadla.
19. Tytéž zásady jako v předcházejícím odstavci platí také pro infrastrukturu, jako jsou stání, nástupní můstky nebo jiná zařízení, která by mohla v případě srážky vyvolat havárii. Touto problematikou se zabývá ZP A.1.e, který přitom umožňuje dosáhnout shody se zásadami dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, kapitola 3.
20. Stále více letišť je střediskem řady činností, které mohou být svou povahou čistě komerční a zaměřené na cestující nebo jiné uživatele letiště a vlastního provozu letadel se nezúčastňují. Pro tyto účely mohou být zapotřebí speciální konstrukce, budovy nebo zařízení. Tyto činnosti, jakkoli nehrají v letové bezpečnosti zásadní úlohu, mohou samy bezděčně vyvolávat navozená bezpečnostní rizika. Například nová budova sice nemusí sama o sobě představovat překážku,

ale může letadlům způsobovat turbulence, kvůli kterým může pilot nad letadlem ztratit vládu. Dalšími příklady možných rizik způsobovaných takovými objekty jsou narušení oddělovací vzdálenosti, blokování výhledu pro řízení letového provozu nebo pro uživatele letiště; odpady ze skladových prostor představující cizí předměty, jež mohou vést ke škodám, zasklené nebo jinak lesklé plochy, na nichž se odrážejí sluneční paprsky, stavební objekty způsobující odraz radarových signálů, rušení navigačních přístrojů nebo rušení výhledu pilota apod. Toto vše může potenciálně vést k poškození letadla. Snížení tohoto rizika je předmětem ZP A.1.f, ve kterém se také odrážejí standardy a doporučené postupy uvedené v dokumentu ICAO, příloha 14.

21. Přistávající nebo vzletající letadlo se pohybuje tak vysokou rychlostí, že pokud při něm dojde k nárazu do osoby, zvířete nebo vozidla, může dojít k havárii. Toto riziko snižuje ZP A.1.g, který je v souladu s opatřeními ICAO, jako jsou ta, jež jsou uvedena v dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, kapitola 3.

(ii) *Odstraňování překážek*

22. Ze statistik bezpečnosti leteckého provozu vyplývá, že přistávání a vzlet jsou nejkritičtějšími fázemi letu. Právě při těchto fázích se letadlo pohybuje v malých výškách nad letištěm nebo nad jeho okolím. Je proto třeba zajistit, aby bylo možno vytyčit použitelné příletové a odletové trati, které budou pro letadlo při příletu a odletu volné a na nichž se nebudou vyskytovat žádné překážky, a to jak uvnitř, tak vně obvodu letiště. Příslušné dráhy nebo plochy jsou nedílnou součástí projektu letiště, protože pokud by takový volný prostor pro průměrné letadlo, které letiště využívá, nebyl zajištěn, nebylo by vůbec možné letiště bezpečně používat. To je předmětem ZP A.2 a jeho pododstavců a) a b), odpovídajících dokumentu ICAO, příloha 14, kapitola 4 o omezování a odstraňování překážek, a dokumentu ICAO 8168 – Odletové, příletové a přistávací postupy.

(iii) *Vizuální a nevizuální prostředky a letištní zařízení*

23. Pro letové posádky, které operují na letišti, jež neznají, nebo v podmínkách snížené viditelnosti, musí být letiště vybaveno značkami, markery, označeními a dalšími vizuálními nebo nevizuálními prostředky poskytujícími jednoznačné a nezaměnitelné informace. Pokud by tomu tak nebylo, mohlo by docházet k tomu, že by letadlo přistávalo na nesprávné části přistávací a vzletové plochy; vybočovalo ze správného směru poježdění nebo parkovalo na nesprávném místě, čímž by se zvyšovalo nebezpečí, že dojde k nehodě. Navíc musejí být tyto informace jednoznačné pro každou posádku na kterémkoli letišti na světě, aby nemohlo dojít k tomu, že by neinformovaná posádka prováděla chybný manévr. Proto je třeba vyžadovat zákonem, aby projekt letiště zahrnoval mj. prostředky a značení potřebné ke snížení těchto rizik. To je cílem ZP A.3.a, který odpovídá požadavkům různých odstavců dokumentu ICAO, příloha 14, kapitola 5. Poznamenejme, že se znění vztahuje také na rádiová navigační zařízení, protože i jejich funkce přispívá k bezpečnosti a interoperabilitě letišť. Duplicitě prováděcích pravidel, AMC a souvisejících procesů přípravy pravidel se předejde dokonalou koordinací s pracovním programem tzv. jednotného evropského nebe.
24. Ze zkušeností vyplývá, že během poježděcích a parkovacích operací dochází na letadlech ke značným škodám⁶ kvůli výpadku nebo poškození výše uvedených prostředků a zařízení (například v důsledku toho, že poskytované informace nejsou dostatečně přesné nebo že dojde k náhlému výpadku dané služby); je tedy provedení, provoz a údržba letištního zařízení nedílnou součástí bezpečnosti letiště. Proto byl ke snížení příslušných rizik zaveden ZP A.3.b.

⁶ Viz http://www.flightsafety.org/gap_home, kde se podle odhadu Nadace pro leteckou bezpečnost (Flight Safety Foundation, FSF) pohybovaly v roce 2006 ztráty z takových havárií a nehod v řádu 10 miliard USD ročně. Problematika je dále analyzována v posouzení dopadu právních předpisů.

25. Dále, mezi vizuálními i nevizuálními prostředky je řada zařízení, jejichž nepřetržité fungování závisí na elektrickém napájení. Případný výpadek napájení nesmí vést k situaci, kdy by se narušily podstatné informace pro letové posádky. Bylo by například nepřijatelným rizikem pro letadlo odlétající za snížené viditelnosti, kdyby zhaslo osvětlení odletové dráhy. Podobně by bylo nepřijatelným rizikem pro letadlo přilétající v noci, kdyby náhle zhasla naváděcí světla. Totéž platí i pro rádiové navigační signály. To je důvodem, proč bylo opatření na snížení rizik při výpadku napájení vizuálních a nevizuálních prostředků zařazeno do ZP A.3.c, odpovídajícího také zásadám stanoveným v kapitole 8 dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, týkajícím se elektrických napájecích soustav pro všechna letecká navigační zařízení. Jak je uvedeno výše, při vypracovávání podrobných prováděcích pravidel a ověřovacích postupů se bude dbát, aby nedocházelo k překryvu s koncepcí tzv. jednotného nebe.
26. Jako doplněk dvou výše uvedených odstavců, zaměřených na zajištění bezporuchové funkce vizuálních i nevizuálních prostředků, je třeba rovněž poskytnout ochranu před vnějšími činiteli. Navigační světlo se může náhle poškodit v důsledku záměrného narušení nebo sabotáže, což je situace, která by mohla potenciálně vyvolat nepřijatelné riziko. Snížit toto riziko je účelem ZP A.3.d, který také odpovídá opatřením kapitoly 9 dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I.
27. Dále, zdroje záření nebo pohybující se předměty mohou způsobovat anomálie v rádiových navigačních signálech používaných letadly. Řada zdrojů záření se nachází v obvodu letiště, protože jsou při letecké navigaci přímo zapotřebí; a rovněž se v prostorách letiště a dokonce přímo na letištní ploše pohybují vozidla. Proto je cílem ZP A.3e) snížit nepřijatelná rizika, která mohou tyto faktory vyvolávat, jak to také požaduje dokument ICAO, příloha 10, zaměřená na ochranu prostředků rádiové navigace. Tento ZP je také třeba posuzovat ve spojení se základními požadavky B.1.b a C.1., které jsou určeny provozovatelům a veřejným orgánům s cílem zmírnit tato rizika, pokud jsou pod jejich kontrolou.
28. Pracovníkům obsluhujícím nebo používajícím letištní zařízení, která by mohla leteckou bezpečnost ohrožovat nepřijatelnými riziky, musí být poskytnuty příslušné informace a jasné údaje o potenciálně nebezpečných podmínkách. Za tímto účelem byl vypracován ZP A.3.f.
- (iv) *Údaje o letišti*
29. Je třeba shromáždit údaje o letišti, které musejí obsahovat informace o jednotlivých fyzikálních charakteristikách letiště, jako je jeho poloha, výška jednotlivých kritických bodů, směr a rozměry přistávacích a vzletových ploch, rozměry manévrovacích ploch a existence a poloha jednotlivých druhů vizuálních nebo nevizuálních prostředků. Tyto údaje musejí být vždy správné, aby byl zajištěn bezpečný provoz letadel, která dané letiště využívají. To znamená, že je třeba je soustavně aktualizovat. Nesprávné informace předané posádce letadla mohou způsobit významné riziko, například nárazu na překážku, o které se údaje nezmiňují. To je důvodem, proč byl vypracován ZP A.4.a, jenž je ve shodě s kapitolou 2 přílohy 14, svazek I.
30. V předchozím odstavci se hovoří o nutnosti shromáždit příslušné letištní údaje a soustavně je aktualizovat. To však samo o sobě nestačí. Posádky letadel musejí také dostávat odpovídající, čitelné, úplné a jednoznačné údaje. Pokud jde o požadavky uvedené výše v odstavci (iii), přispívají tyto údaje, předávané pilotům s dostatečnou přesností a ve standardizovaném formátu, jak k bezpečnosti, tak k interoperabilitě. Proto jsou přesnost, celistvost a formát těchto údajů velmi důležité, zejména pro databáze moderních navigačních zařízení. Pokud jsou tyto údaje nejednoznačné, zavádějící nebo neúplné, nemohou předávat potřebné informace a důsledkem je stejné riziko, jako by vůbec žádné údaje k dispozici nebyly. V ještě horším případě mohou být údaje chybně vyloženy a vytvářet tak nebezpečnou situaci. To se konstatuje v ZP A.4.b, což odpovídá opatřením kapitoly 2 přílohy 14, svazek I.

31. Soubor údajů o letišti, o nichž se hovoří výše, je také třeba doplnit určením způsobů a prostředků nutných k rychlému předávání těchto údajů beze změny jejich obsahu. Jaká nebezpečí vznikají, jsou-li údaje chybné nebo jsou-li předány pozdě, je zřejmé z předchozího textu. Zajistit urychlený a nenarušený přenos údajů je účelem ZP A.4.c, který opět odpovídá ustanovením dokumentu ICAO, příloha 14, kapitola 2.

c - Provoz a řízení letiště

(i) *Požadavky vztahující se na všechny provozovatele letišť*

32. Znění základních požadavků bylo voleno tak, aby se nevytvářely povinnosti výsledků (zajistit), jež by byly nad možností provozovatelů. Místo toho bylo použito sloveso „prokázat“, čímž se ponechává možnost volby mezi různými možnostmi, jak požadavek splnit, například:

- příslušné úkoly provést přímo a zdokumentovat související činnosti,
- uzavřít smlouvu či dohodu o poskytování služeb s jinou organizací,
- prokázat, např. na základě zákonného rozhodnutí veřejného orgánu, že danou funkci provádí kompetentní subjekt (například povoláný provozovatel služeb letového provozu pro služby na kontrolní věži nebo záchranné a hasičské služby zajišťované veřejnými organizacemi) v souladu s příslušnými ujednáními.

33. Hlavní povinností provozovatele je zajistit, aby bylo letiště používáno za optimálních bezpečnostních podmínek. Tato skutečnost je připomenuta v ZP B.1, který dále požaduje, aby provozovatel letiště měl potřebné prostředky, počínaje lidskými zdroji přes materiál a zařízení až po organizace a postupy, které budou přiměřené velikosti, složitosti a druhu provozu letadel, který na letišti probíhá. Touto problematikou se zabývá ZP B.1.a.

34. Provozovatel letiště pak musí ověřovat, že letiště soustavně splňuje požadavky oddílu A základních požadavků. Pokud nastane nějaká situace, kvůli které letiště nebo jeho část požadavky splňovat nebude, byť jenom dočasně, musí provozovatel letiště učinit kroky k nápravě nebo zavést potřebná opatření zmírňující možná rizika a uvědomit o tom provozovatele letadel. Taková opatření sahají od uzavření letiště po úpravu postupů tak, aby se dočasná nebezpečí vykompenzovala. Tato základní zásada je stanovena v základním požadavku B.1.b, který odpovídá ustanovením odstavce 2.9 dokumentu ICAO, příloha 14, a odstavce 4.5 přílohy 1 Příručky ICAO pro certifikaci letišť.

35. Pokud se letadlo při přistávání nebo vzletu srazí se zvířetem nebo ptákem, může tato událost letadlo poškodit a způsobit tak nehodu. Z tohoto důvodu je důležité, aby provozovatelé letišť ustavili a zavedli systémy nebo postupy ke sledování a omezování výskytu ptáků a zvířat na letišti a v jeho okolí tak, aby tyto živočichové nemohli ohrožovat bezpečnost letadel. Tuto povinnost stanoví ZP B.1.c, což je také v souladu se standardy a doporučenými postupy ICAO, uvedenými v příloze 14, svazek I, odstavce 9.4 a 9.10.

36. Dále byly k tomu, aby se předešlo srážkám a poškození letadel, vypracovány postupy pro koordinování pohybu vozidel a osob na letištní ploše a v ostatních provozních prostorách. Tyto cíle a výklady tvoří základ ZP B.1.d. Pokud jde o podstatu věci, je tento požadavek v plné shodě s dokumentem ICAO, příloha 14, svazek I, kapitola 9.

37. Ze zcela zřejmých důvodů nesmí být letiště v provozu za nepříznivých povětrnostních podmínek, snížené viditelnosti nebo v noci, pokud k tomu nejsou zavedeny odpovídající provozní postupy a potřebná opatření a není k dispozici příslušné zařízení. Pokud by tato opatření na letišti určeném k provozu za uvedených podmínek zavedena nebyla, mohlo by dojít k nehodě. Proto byl vypracován ZP B.1.e, který rovněž odráží podobné zásady stanovené v odstavci 4.16 přílohy 1 Příručky ICAO pro certifikaci letišť.

38. Bezpečný provoz letadla na letišti může ovlivňovat řada různých aktérů. Jedním z nich je samo letiště, jehož vlastní provoz musí být propojen a koordinován s činnostmi ostatních příslušných aktérů v řetězci služeb. To se týká zejména samotných provozovatelů letecké přepravy, společností zajišťujících odbavování, poskytovatelů pohonných hmot a dalších poskytovatelů služeb, jejichž činnosti mohou vytvářet nepřijatelná rizika pro letovou bezpečnost. Koordinace má pro bezpečnost provozu takový význam, že je třeba ji vyžadovat právním předpisem, jak uvádí ZP B.1.f. Touto otázkou se zabývá také odstavec 2.2 e) Příručky ICAO pro certifikaci letišť.
39. Je pravda, že řada poskytovatelů odbavovacích služeb také zajišťuje palivo pro letadla, přičemž tato činnost nespadá mezi povinnosti provozovatele letiště. Provozovatel letiště ovšem může odpovídat za sklady pohonných hmot, případně za jejich potrubní systémy. Proto byl zařazen odstavec B.1.g, kde se opět používá sloveso „prokázat“, aby bylo možno uplatňovat různé organizační modely.
40. Je zřejmé, že z bezpečnostního hlediska je třeba řádně udržovat a kontrolovat letištní vybavení (např. záchranné a hasičské složky, vizuální a nevizuální prostředky apod.) tak, aby plnilo svůj účel. Proto musejí být zavedeny a v praxi uplatňovány příslušné pokyny, jak stanoví ZP B.1.h.
- (ii) *Mimořádné události, záchranné a hasičské složky*
41. Krizové plánování na letišti je proces přípravy na mimořádnou událost, která by mohla na letišti nebo v jeho blízkosti nastat. Tato příprava je zásadním opatřením ke zmírnění závažnosti případných havárií. Plán musí zajišťovat koordinaci reakcí všech aktérů, kteří mohou v takovém případě pomoci. Zpočátku obyčejná nehoda se může rozvinout v závažnou událost, i se ztrátami na životech, pokud se dobře nezvládne. Proto je nezbytné zmírnit příslušná rizika pomocí předem naplánovaných krizových opatření. Tato opatření jsou vyžadována v odstavci B.1.i, který také odráží ustanovení dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, kapitola 9.1. Pokud je tento krizový plán součástí celkového plánu spravovaného subjektem, který není provozovatelem letiště, musí provozovatel letiště zavést a uplatňovat alespoň minimální postupy pro případ mimořádné události (např. pokyny a informace pro odpovědné pracovníky k navázání kontaktu s dalšími aktéry, kteří mají podle plánu urychleně zasáhnout).
42. Způsob, který je pro řešení takových mimořádných situací nasnadě, spočívá v tom, že jsou zavedeny příslušné záchranné a hasičské složky (Rescue and Fire Fighting Services, RFFS) a udržovány ve výkonném stavu, jak to určují standardy a doporučené postupy ICAO⁷. Tyto složky musí odpovídat letadlům, která letiště využívají, a to z hlediska jak personálního obsazení, tak hasebních prostředků. Agentura ovšem považuje za nutné vzít v úvahu došlé připomínky a podle nich zajistit dostatečnou flexibilitu k tomu, aby při dimenzování tohoto systému byly vyváženy bezpečnostní požadavky s finančními náklady. V tomto smyslu je také formulován ZP B.1.j.
- (iii) *Letištní personál*
43. Podobně jako posádky letadel musejí i ty osoby zapojené do provozu nebo údržby letiště, jejichž činnost může mít vliv na bezpečnost provozu letadel, absolvovat odpovídající školení a výcvik, mít potřebnou kvalifikaci a trvale splňovat požadavky na způsobilost, a to nejenom pokud jde o jejich konkrétní úkoly, ale i obecněji v oblasti leteckých bezpečnostních předpisů a postupů týkajících se letištních operací. Mimoto je třeba – bez ohledu na potřebnou kvalifikaci – poskytovat těmto osobám aktuální informace o významných změnách v letištním provozu. To je důvodem, proč odstavec B.1.k vyžaduje, aby byly tyto osoby školeny a kvalifikovány a aby

⁷ Tj. 4. vydání přílohy 14 plus dodatek 7 ze dne 11. července 2004 a dodatky 8 a 9 ze dne 11. července 2006, kde je kategorie letišť z hlediska záchranných a hasičských služeb stanovena podle letadel, která letiště „běžně využívají“.

byly trvale způsobilé k výkonu svých povinností spojených s bezpečností. Tuto zásadu zavádí již odstavec 3D.2 Příručky ICAO pro certifikaci letišť.

44. Každá osoba s povolením vstupu na letištní plochu nebo do jiných provozních prostor bez doprovodu může pro letištní provoz představovat nepřijatelné riziko, pokud není příslušně vyškolená nebo informována o stanovených bezpečnostních postupech platných pro daný prostor. To platí nejenom pro pracovníky provozovatele letiště nebo jeho smluvní dodavatele, ale i pro další subjekty (například poskytovatele odbavovacích služeb) s povolením činnosti na letištní ploše a v dalších provozních prostorech. To je předmětem ZP B.1.1, který se vztahuje na řidiče všech dopravních prostředků na letišti. Tento ZP je v plné shodě s příslušnými ustanoveními kapitoly 9 dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I.
45. Také pracovníci záchranných a hasičských složek, o nichž pojednává bod (ii) výše, musejí nejenom projít obecnou průpravou pro podobné činnosti, ale rovněž být náležitě vyškoleni a zdravotně způsobilí k činnostem v prostředí leteckého provozu. To je obsahem základních požadavků B.1.m a n.

(iv) *Systém řízení bezpečnosti*

46. Jak ukazuje výše uvedený seznam základních požadavků, za jejichž dodržování odpovídá provozovatel, vyžadují bezpečné letištní operace celou řadu opatření ke zmírnění rizik, která musejí v různých oblastech provádět příslušně vyškolené osoby, a to dokonale koordinovaným způsobem. Od určité úrovně komplexnosti letiště je toho možno dosáhnout pouze zavedením a uplatňováním vhodného systému řízení, který zajišťuje bezpečnost a kvalitu na potřebné úrovni výkonnosti. Takový systém musí být zaměřen na trvalé zdokonalování založené na soustavných analýzách nehod a jejich prevenci a na podporu skutečné bezpečnostní kultury. Na mezinárodních letištích je tato praxe již v široké míře přijímána a odpovídají jí standardy ICAO 1.5.3 v příloze 14, kde se formální systém řízení bezpečnosti vyžaduje od všech certifikovaných provozovatelů letišť. Tento systém musí samozřejmě splňovat příslušná kritéria uvedená v kapitole 1.4 téže přílohy.
47. Jak je uvedeno v samotném textu stanoviska, široké podpoře se v Evropě těší požadavek, aby se certifikace týkala provozovatelů všech letišť otevřených veřejnému využívání. Rovněž však panuje shoda v tom, že malé organizace mohou jen stěží zavádět skutečný systém řízení bezpečnosti a že zatížit provozovatele malých letišť takovým břemenem by bylo neúměrné skutečným rizikům, s nimiž je jejich provoz spojen. ICAO sice takový systém vyžaduje, je však třeba mít na paměti, že se výše uvedený standard vztahuje pouze na letiště sloužící k mezinárodnímu provozu, což se malých letišť týká jen velmi zřídka. Proto agentura soudí, že povinnost zavést systém řízení bezpečnosti má platit pouze pro provozovatele poměrně komplexních letišť.
48. Pokud jde o definici této úrovně komplexnosti – s uvážením došlých připomínek k návrhům uvedeným v dokumentu NPA 06/2006 a současně v souladu s povinnostmi podle ICAO – mohlo by být jednoduchým řešením vyžadovat systém řízení bezpečnosti pouze na provozovatelích letištích sloužících k mezinárodní obchodní letecké dopravě. To by však mohlo vyvolávat problémy v prostředí Společenství, kde jsou všechna letiště, která jsou otevřena veřejnému využívání, ze své povahy otevřena letecké dopravě v rámci Společenství. Proto, chceme-li tento požadavek skutečně omezit na komplexní letiště, je třeba být konkrétnější. Agentura soudí, že by se toho dalo dosáhnout tak, že by se výrazem „sloužící ke komerčnímu provozu“ rozuměla letiště sloužící pravidelné letecké dopravě⁸. To je záměrem ZP. B.2.

⁸ V dokumentu KOM (2006) 396 z dne 18. července 2006 – „Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o společných pravidlech pro provozování služeb letecké dopravy ve Společenství (přepřevzaté znění)“ – se navrhuje tato definice: **Pravidelnou leteckou dopravou** se rozumí soubor letů, z nichž každý má všechny tyto vlastnosti:

d - Okolí letišť

49. Jak je vysvětleno v odstavci 6, některé důležité prvky nutné ke zmírnění rizik v okolí letišť nelze vlastníkově nebo provozovateli letiště uložit právním předpisem. Důvodem je skutečnost, že tato rizika mají svůj původ v místech mimo obvod letiště a aktéři v oblasti letectví je nemohou přímo kontrolovat a zmírňovat. Agentura proto soudí, že rozšíření základního nařízení nabízí vhodný nástroj k řešení těchto rizik, neboť vyžaduje, aby členské státy zajistily zavedení vhodných opatření proti bezpečnostním rizikům, která nemohou řešit vlastníci ani provozovatelé letišť. V oddíle C jsou proto uvedeny základní požadavky, které mají provést členské státy, jež si mohou samozřejmě i nadále samy určit, jaké prostředky k dosažení požadovaných cílů použijí.
50. Kolem letiště musí zůstat určitý vzdušný prostor bez překážek tak, aby letadla mohla přistávat a vzletat bezpečně. To se týká v podstatě překážek mimo obvod letiště, které by mohly mít vliv na strukturu nebo provoz letiště. Pokud by zde mělo dojít ke změnám nebo k výstavbě, je třeba ověřit, zda se tím nesníží bezpečnost letadel přistávajících na letišti nebo odlétajících z něj. Dojde-li se k závěru, že jsou tyto změny nebo výstavba potenciálně nebezpečné, pak se buď překážka nesmí vytvořit, popřípadě je třeba ji odstranit, nebo je třeba upravit postupy příletu či odletu tak, aby se vliv nové překážky zmínil. Je také možno stanovit pro tuto novou překážku podmínky, například její osvětlení. K hodnocení a následnému prosazování závěrů tohoto hodnocení je třeba záležitost řádně konzultovat s příslušným leteckým orgánem, vlastníkem nebo provozovatelem letiště a místním veřejným orgánem pro využívání půdy a přijmout včasná opatření ke zmírnění rizik. To je účelem ZP C.1, který odpovídá doporučení uvedenému v dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, kapitola 4.
51. Je třeba kontrolovat i další druhy činností, které by mohly ohrožovat bezpečnost provozu letiště. Rozvoj ve využívání půdy může mít dopad na zeměpisné údaje sloužící jako základ při stanovování dráhy letadel pro přílety a odlety. Nové budovy nebo jiné objekty, i když nejsou přímo překážkami, mohou vyvolávat nebezpečné vzdušné turbulence. Laserová světla nebo jiná světla nesouvisející s leteckým provozem mohou letecké posádky oslňovat nebo mást. Velké solární fotovoltaické panely nebo větrné turbíny mohou být nejen nebezpečnými překážkami, ale mohou navíc vyvolávat nebezpečné intenzivní světelné odrazy, popřípadě rušit rádiové navigační signály. Lidská činnost může také do blízkosti letiště přitahovat divoce žijící zvěř, čímž se také zvyšují rizika pro letadla, jejichž provoz zde probíhá. Proto byl vypracován ZP C.2, který od členských států vyžaduje, aby přijaly opatření na ochranu letadel před těmito činnostmi, jak se uvádí v příloze 14, svazek I, kapitoly 5 a 9, a v příslušných částech svazku II.
52. Základní požadavek B.1.i požaduje krizový plán pro mimořádné situace na letišti nebo v jeho bezprostřední blízkosti. Zkušenosti ukazují, že k velkému podílu havárií při vzletu nebo přistání dochází mimo obvod letiště, kam přímá odpovědnost provozovatele letiště nesahá. Proto je třeba, aby byly pro tyto mimořádné situace vypracovány krizové plány, protože se o prostředky dělí letiště a místní záchranné a hasičské složky. Proto ZP C.3 ukládá členským státům zajistit koordinaci tísňových služeb. To je také součástí dokumentu ICAO, příloha 14, svazek I, kapitola 9.
53. Předpisy o leteckém provozu sice vyžadují, aby provozovatelé letecké dopravy nepoužívali letiště, která nevyhovují danému typu letadla a daným operacím, nicméně se to někdy stává. Tato praxe, kterou se nejenom může poškodit infrastruktura, ale jež může představovat

(a) na každém letu jsou k dispozici k individuálnímu prodeji veřejnosti (přímo leteckým dopravcem nebo jeho oprávněnými zástupci) místa a/nebo prostor k přepravě nákladu a/nebo poštovních zásilek,

(b) je provozován za účelem poskytování dopravy mezi dvěma nebo více stejnými letišti, buď:

- podle zveřejněného letového řádu, nebo
- s lety tak pravidelnými nebo časnými, že tvoří zřejmou systematickou řadu.

nepřijatelné ohrožení osob i majetku na letišti, bude zakázána. Prosazování příslušných předpisů však není v takových případech snadné, protože nadřízený orgán provozovatele a nadřízený orgán letiště obvykle nejsou totožné a často se jedná o orgány z různých zemí. Jakkoli není zpochybnováno, že rozhodnutí o využití určitého letiště má být zcela věcí provozovatele letecké dopravy, zejména v případě nouze, zneužití je třeba trestat. To je cílem ZP C.4, který od členských států vyžaduje, aby v takových případech konaly.

II. ZÁKLADNÍ POŽADAVKY

A - Fyzikální charakteristiky, infrastruktura a zařízení

1) *Letištní plocha*

- a) Letiště musí mít vyznačenou plochu pro přistávání a vzlet letadel.
 - i) Rozměry přistávací a vzletové plochy musí vyhovovat potřebám letadel, která mají zařízení využívat.
 - ii) Tam, kde to přichází v úvahu, musí mít přistávací a vzletová plocha dostatečnou únosnost pro opakovaný provoz letadel, která ji mají využívat. U ploch, které nejsou určeny k opakovanému provozu, postačí, když budou schopné dané letadlo udržet.
 - iii) Tam, kde to přichází v úvahu, musí být přistávací a vzletová plocha projektována tak, aby z ní byla odváděna voda a aby nevyvstalo nepřijatelné riziko pro provoz letadel z důvodu přítomnosti stojaté vody.
 - iv) Sklon a změny sklonu přistávací a vzletové plochy nesmějí pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko.
 - v) Charakteristiky povrchu musejí být pro letadla, která mají plochu využívat, vyhovující.
 - vi) Na přistávací a vzletové ploše se nesmějí vyskytovat žádné předměty, které by mohly pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko.
- b) Tam, kde je zřízeno více přistávacích a vzletových ploch, musí být tyto uspořádány takovým způsobem, aby provozu letadel nehrozilo nepřijatelné riziko.
- c) Přistávací a vzletová plocha musí být obklopena vymezenými plochami, jejichž účelem je chránit letadla, která nad nimi během vzletu nebo přistávání letí, nebo zmírnit důsledky neúmyslného krátkého přistání, vyjetí do strany nebo přejetí vzletové a přistávací plochy.
 - i) Rozměry těchto ploch musí vyhovovat požadavkům předpokládaného provozu letadel.
 - ii) Sklon a změny sklonu těchto ploch nesmějí pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko.
 - iii) Na těchto plochách se nesmějí vyskytovat žádné předměty, které by mohly pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko. Tím se nevyklučuje přítomnost křehkých zařízení umístěných na těchto plochách, jsou-li zapotřebí k usnadnění leteckého provozu.
 - iv) Každá z těchto ploch musí vykazovat únosnost dostatečnou k plnění svého účelu.
- d) Ty letištní plochy (včetně jejich bezprostředního okolí), které mají sloužit k pojíždění nebo parkování letadel, musejí být konstruovány tak, aby umožňovaly bezpečný provoz letadel, která je mají využívat, a to za všech podmínek, pro něž jsou plánovány:

- i) Tyto plochy musejí mít dostatečnou únosnost pro opakovaný provoz letadel, která ji mají využívat. To se netýká ploch, u nichž se předpokládá pouze občasné využívání; u těch postačuje, když jsou schopné dané letadlo udržet.
 - ii) Tyto plochy musejí být projektovány tak, aby z nich byla odváděna voda a aby nevyvstalo nepřijatelné riziko pro provoz letadel z důvodu přítomnosti stojaté vody.
 - iii) Sklon a změny sklonu těchto ploch nesmějí pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko.
 - iv) Charakteristiky povrchu musejí být pro letadla, která mají plochu využívat, vyhovující.
 - v) Na těchto plochách se nesmějí vyskytovat žádné předměty, které by mohly pro letadla představovat nepřijatelné riziko. Tím se nevylučuje možnost umístit na stanovená místa nebo ve vyhrazených zónách zařízení, která jsou na těchto plochách zapotřebí.
- e) Ostatní infrastruktura sloužící provozu letadel musí být konstruována tak, aby pro letadla, která ji využívají, nepředstavovala nepřijatelné riziko.
 - f) Konstrukce, budovy, zařízení nebo skladovací prostory musejí být umístěny a projektovány tak, aby pro provoz letadel nepředstavovaly nepřijatelné riziko.
 - g) Je třeba zajistit vhodné prostředky k tomu, aby se na letištní plochu nemohly dostat nepovolané osoby, nepovolaná vozidla ani zvířata natolik veliká, že by mohly pro provoz letadel představovat nepřijatelné riziko, ledaže je možno příslušné riziko snížit jinými prostředky, které zajistí rovnocennou úroveň bezpečnosti.

2) **Odstraňování překážek**

- a) Na ochranu letadel chystajících se k přistání na letišti nebo odletu z něj musejí být stanoveny příletové a odletové trati. Na těchto tratích či plochách musí být zajištěno, že se letadlo nestřetne se žádnou z překážek, které se v oblasti kolem letiště nacházejí.
- b) Tento prostor bez překážek musí odpovídat fázi letu a typu prováděných operací. Přitom je třeba vzít v úvahu zařízení sloužící k určení polohy letadla.

3) **Vizuální a nevizuální prostředky a letištní zařízení**

- a) Pomocné prostředky musejí odpovídat svému účelu, musejí být rozeznatelné a musejí uživateli za všech předpokládaných provozních podmínek poskytovat jednoznačné informace.
- b) Letištní zařízení musí za všech předvídaných provozních podmínek plnit svou funkci, aniž by k tomu byly zapotřebí mimořádné dovednosti nebo síla. V provozních podmínkách ani při výpadku nesmí letištní zařízení představovat pro leteckou dopravu nepřijatelné riziko.
- c) Pomocné prostředky a jejich napájení musejí být konstruovány tak, aby jejich výpadek neměl za následek, že se uživatelům dostanou neodpovídající, zavádějící nebo nedostatečné informace nebo že dojde k výpadku některé služby zásadního významu.
- d) Je třeba zajistit vhodné ochranné prostředky k tomu, aby se zabránilo poškození nebo poruše těchto prostředků.
- e) Vzdušnou komunikaci ani funkci navigačních a kontrolních systémů nesmí rušit či nepříznivě ovlivňovat zdroje záření nebo přítomnost pohyblivých či pevných objektů.

- f) Příslušný personál musí být informován o provozu a používání letištního zařízení, včetně jasného uvedení podmínek, které by mohly pro bezpečnost letecké dopravy představovat nepřijatelná rizika.

4) *Údaje o letišti*

- a) Je nutné shromáždit a průběžně aktualizovat údaje o letišti a dostupných službách.
- b) Tyto údaje musejí být přesné, čitelné, úplné a jednoznačné. Je třeba zachovat příslušné úrovně integrity.
- c) Údaje musejí být uživatelům k dispozici včas a musejí jim být předávány dostatečně bezpečnou a rychlou komunikační cestou zajišťující jejich úplnost.

B - Provoz a řízení

- 1) Provozovatel letiště je odpovědný za jeho provoz. Má tyto povinnosti:
 - a) Provozovatel letiště musí disponovat, ať již přímo, nebo smluvním zajištěním, veškerými prostředky potřebnými k tomu, aby mohl na letišti udržovat bezpečný provoz letadel. K těmto prostředkům patří zejména zařízení, personál, vybavení a materiál, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k důležitým údajům a evidence.
 - b) Provozovatel letiště musí ověřovat, že jsou soustavně dodržovány požadavky oddílu A, popřípadě přijímat odpovídající opatření ke zmírnění rizik, pokud tomu tak není. Musí stanovit a uplatňovat postupy k tomu, aby o těchto opatřeních byli všichni uživatelé včas informováni.
 - c) Provozovatel letiště musí zavést a provádět vhodný program řízení rizik plynoucích z přítomnosti divoce žijících zvířat.
 - d) Provozovatel letiště musí prokázat, že je pohyb vozidel a osob na letištní ploše a dalších provozních plochách koordinován s pohybem letadel tak, aby nemohlo dojít ke srážce a poškození letadel.
 - e) Provozovatel letiště musí prokázat, že jsou zavedeny a prováděny postupy ke zmírnění rizik pro letištní provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek, snížené viditelnosti, popřípadě v noci.
 - f) Provozovatel letiště musí s ostatními příslušnými organizacemi sjednat opatření k zajištění trvalého dodržování těchto základních požadavků na letišti. K těmto organizacím patří zejména provozovatelé letadel, poskytovatelé leteckých navigačních služeb, poskytovatelé odbavovacích služeb a další organizace, jejichž činnosti nebo produkty mohou mít vliv na bezpečnost letadel.
 - g) Provozovatel letiště musí prokázat, že jsou zavedeny a uplatňovány postupy zajišťující, že palivo, které letadla čerpají, je nekontaminované a vyhovuje příslušné specifikaci.
 - h) Musejí být k dispozici příručky k údržbě letištního zařízení. Tyto příručky musejí být uplatňovány v praxi a musejí obsahovat pokyny k údržbě a opravám, servisním činnostem, odstraňování závad a inspekčním postupům.
 - i) Provozovatel letiště musí pro letiště zavést a provádět krizový plán obsahující scénáře mimořádných situací, které mohou na letišti nebo v jeho bezprostřední blízkosti nastat. Tento plán musí být koordinován s krizovým plánem místního společenství.

- j) Provozovatel letiště musí prokázat, že jsou zajištěny letištní záchranné a hasičské služby pro nouzové situace letadel, která plánují využít letiště jako výchozí místo nebo destinaci. Tyto služby musejí na nehodu nebo havárii reagovat urychleně a musejí disponovat přinejmenším vybavením, hasebními prostředky a dostatečným počtem osob pro zásah.
- k) Provozovatel letiště musí zajistit, aby personál zajišťující provoz a údržbu letiště byl vyškolený a kvalifikovaný a musí zavést a provádět školicí a kontrolní programy k tomu, aby si příslušný personál trvale udržoval potřebnou způsobilost.
- l) Provozovatel letiště musí prokázat, že všechny osoby, jimž je povolen přístup na letištní plochu nebo do jiných provozních prostor bez doprovodu, jsou pro tento přístup řádně vyškoleny a kvalifikovány.
- m) Pracovníci záchranných a hasičských složek musejí být řádně vyškoleni a kvalifikováni k činnosti v prostředí letiště. Provozovatel letiště musí zavést a udržovat školicí a kontrolní programy k tomu, aby si tyto pracovníci trvale udržovali potřebnou způsobilost.
- n) Všichni pracovníci záchranných a hasičských složek, o nichž se předpokládá, že by zasahovali v případě letecké nouzové či havarijní situace, musejí pravidelně prokazovat, že jsou k uspokojivému výkonu svých funkcí s ohledem na druh svých činností zdravotně způsobilí. V této souvislosti se zdravotní způsobilostí, která zahrnuje způsobilost tělesnou i duševní, rozumí, že daná osoba netrpí žádnou nemocí či vadou, pro kterou by nemohla:
 - (i) vykonávat úkoly, které by v situaci mimořádné letecké situace byly zapotřebí,
 - (ii) kdykoli vykonávat určené povinnosti,
 - (iii) náležitě vnímat své prostředí.

V případech, kdy nelze zdravotní způsobilost v úplnosti prokázat, mohou být zavedena zmírňovací opatření, která zajistí rovnocennou bezpečnost.

- 2) Kdykoli je letiště otevřeno pro veřejné využívání a slouží pravidelné letecké dopravě:
 - a) Provozovatel letiště musí zavést a udržovat systém řízení k zajištění soustavného dodržování těchto základních požadavků pro letiště a usilovat o soustavné a aktivní zlepšování bezpečnosti a kvality. Tento systém řízení musí zahrnovat organizační struktury, odpovědnosti, kompetence, politiky a postupy.
 - b) Do systému řízení musí spadat i program prevence nehod a havárií, včetně systému nahlašování a analýz mimořádných událostí. Analýz se podle situace účastní i strany uvedené v bodě 1 g výše.
 - c) Provozovatel letiště musí vypracovat letištní příručku, jíž se musí provoz na letišti řídit. Příručka musí obsahovat potřebné pokyny, informace a postupy pro letiště, systém řízení a pro provozní personál k výkonu jeho povinností

C - Okolí letišť

- 1) Vzdušný prostor kolem letištních ploch musí být zabezpečen před překážkami tak, aby umožňoval průběh zamýšlených operací letadel bez toho, že by kolem letiště vznikaly překážky, které by představovaly nepřijatelné riziko. Musejí být proto vytvořeny, zavedeny a soustavně sledovány plochy ke sledování překážek s cílem odhalit jakékoli narušení.
 - a) V případě narušení je třeba posoudit, zda daný předmět představuje nepřijatelné riziko, nebo ne. Jakékoli nepřijatelné riziko je třeba odstranit nebo alespoň zmírnit.

- b) Veškeré zbývající překážky je třeba oznámit a podle potřeby označit a je-li to nutné, opatřit světelnými tělesy.
- 2) Je třeba sledovat a kontrolovat nebezpečí vyplývající z lidské činnosti a využívání půdy, zejména ta, která jsou uvedena níže. Je třeba posoudit rizika, která z nich vyplývají, a podle situace je zmírnit:
- a) jakákoli výstavba nebo změna ve využívání půdy v místní oblasti, kde se letiště nachází,
 - b) možnost turbulencí způsobených stavebními objekty,
 - c) používání nebezpečných, matoucích či zavádějících světel,
 - d) oslňování způsobené rozsáhlými vysoce reflexními povrchy,
 - e) vznik ploch, které by mohly podporovat pohyb divoce žijících zvířat v okolí letištní plochy,
 - f) zdroje neviditelného záření nebo přítomnost pohyblivých nebo pevných objektů, které by mohly narušovat nebo nepříznivě ovlivňovat vzdušnou komunikaci a navigační a kontrolní systémy.
- 3) Pro případ mimořádných událostí v místním prostoru letiště musí být vypracován krizový plán místního společenství.
- 4) S výjimkou mimořádných situací, kdy se letadla odklánějí na jiné letiště, nebo za jiných podmínek, jež jsou v každém jednotlivém případě specifikovány, nesmějí letiště ani žádné jeho součásti bez souhlasu provozovatele letiště využívat letadla, pro něž struktura letiště ani provozní postupy nejsou běžně určeny.