

**ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY NA ÚPRAVU TÝKAJÚCU SA BEZPEČNOSTI
A INTEROPERABILITY LETÍSK**

OBSAH

I. Opis základných požiadaviek	3
a – Úvod.....	3
b – Fyzické charakteristiky, infraštruktúra a zariadenia letiska.....	5
i) Pohybová plocha.....	5
ii) Vzďialenosť od prekážok	7
iii) Vizúálne a nevizúálne prostriedky a zariadenia letiska.....	7
iv) Letiskové údaje.....	8
c – Prevádzka a riadenie letiska.....	9
i) Požiadavky uplatniteľné na všetkých prevádzkovateľov letísk	9
ii) Núdzové situácie, záchrana a požiarna ochrana	10
iii) Pracovníci letiska.....	10
iv) Systém riadenia bezpečnosti	11
d – Prostredie letiska	12
II. Základné požiadavky.....	13
A – Fyzické charakteristiky, infraštruktúra a zariadenia letiska.....	13
1) Pohybová plocha	13
2) Vzďialenosť od prekážok	14
3) Vizúálne a nevizúálne prostriedky a zariadenia letiska	14
4) Letiskové údaje	15
B – Prevádzka a riadenie.....	15
C – Prostredie letiska	16

ODÔVODNENIE K ZÁKLADNÝM POŽIADAVKÁM

I. OPIS ZÁKLADNÝCH POŽIADAVIEK

a – Úvod

1. Toto odôvodnenie opisuje spôsob vypracovania základných požiadaviek (ďalej len „ERs“) na bezpečnosť letísk po prerokovaní so zainteresovanými stranami. Jeho hlavným cieľom je vysvetliť:
 - základné požiadavky;
 - postup identifikácie nebezpečenstiev a využitie posúdenia a podľa potreby zmiernenia rizík pri návrhu ERs;
 - porovnanie ERs s normami a odporúčanými postupmi ICAO (*Standards and recommended practices*; SARPs).
2. „Základné požiadavky“, ako už naznačuje ich názov, sú podmienky, ktoré musí spĺňať produkt, infraštruktúra, osoba alebo organizácia s cieľom v najväčšej možnej miere zaistiť, aby verejnosť nebola zbytočne ovplyvnená ich použitím, prevádzkou alebo činnosťami. Riešia preto prostriedky, ktorými sa riziká spojené s určitou činnosťou odstránia alebo znížia na prijateľnú úroveň, keď to odôvodnene možno predpokladať. Inými slovami, nepredstavujú právny záväzok vo vzťahu k dosiahnutiu určitých kvantitatívnych výsledkov (napr. prijateľnú úroveň bezpečnosti), ale naopak, povinnosť zaviesť určité prostriedky¹ na zmiernenie neprijateľných rizík. V tejto súvislosti je nevyhnutné vysvetliť, že overovanie plnenia (postupy osvedčovania alebo schvaľovania) nie je zmierňujúcim opatrením. Overuje sa ním, že zmierňujúce opatrenia sa uplatňujú.
3. Na špecifikovanie takýchto prostriedkov je potrebné identifikovať nebezpečenstvá spojené s analyzovanou činnosťou a vyhodnotiť súvisiace riziká. Základné požiadavky sú potom prostriedky, ktoré treba použiť na zníženie týchto rizík na prijateľnú úroveň. Postup je takýto:
 - identifikácia každej novej udalosti, ktorá by mohla vyvolať postupnosť nebezpečnú pre leteckú bezpečnosť: t. j. identifikácia nebezpečenstiev;
 - posúdenie možných následkov a kategorizácia ich „závažnosti“;
 - posúdenie pravdepodobnosti vzniku, ak sa nevykonajú žiadne ochranné opatrenia (t. j. „pravdepodobnosť“);
 - posúdenie tolerovateľnosti rizika (t. j. pri novej katastrofálnej závažnosti je prijateľná len mimoriadne nízka pravdepodobnosť, vyššia pravdepodobnosť je prípustná len pri menej závažných následkoch);
 - definovanie zmierňujúcich opatrení na zníženie pravdepodobnosti vzniku nebezpečenstva alebo na zníženie závažnosti následkov, keď sú riziká spojené s nebezpečenstvom neprijateľné.
4. Pokiaľ ide o zmierňujúce opatrenia, je tiež dôležité vyžadovať, aby boli primerané bezpečnostnému cieľu. To znamená, že nesmú presahovať rámec nevyhnutný na dosiahnutie očakávaného prínosu bezpečnosti a vytvárať zbytočné obmedzenia, ktoré nie sú odôvodnené týmto cieľom. V tomto prípade sa preto cieľ obmedzil na zabezpečenie primeraného zmiernenia neprijateľných rizík súvisiacich s prevádzkou jednotlivého lietadla prevádzkovaného na letisku

¹ Povinnosť týkajúca sa prostriedkov v porovnaní s povinnosťou týkajúcou sa výsledkov.

alebo v jeho blízkosti. Zmiernenie rizík spojených s možnou zrážkou pohybujúceho sa lietadla sa považuje za iný problém, ktorý sa bude riešiť oddelene s uvažovaním rizík spojených so zabezpečovaním riadenia letovej prevádzky z pohľadu „od východu k východu“ (*gate to gate*)².

5. Agentúra sa preto podujala spolu s expertmi GASR³ vypracovať štúdiu s cieľom identifikovať nebezpečenstvá spojené s činnosťou jednotlivého lietadla, keď na letisku pristáva, roluje alebo štartuje. Po posúdení možných rizík boli vypracované potrebné zmiernujúce opatrenia (t. j. bezpečnostné ciele alebo základné požiadavky) na ich odstránenie alebo zníženie na prijateľnú úroveň. Boli zostavené do skupín podľa osôb zodpovedných za ich realizáciu takto:
 - fyzické charakteristiky, infraštruktúra a zariadenia (t. j. usporiadanie letiska);
 - prevádzka a riadenie;
 - okolie letiska.
6. Treba mať však stále na zreteli, ako bolo uvedené v konzultačnom dokumente (NPA 06/2006), že vlastníci letiska a prevádzkovateľ letiska môžu byť rôzne právnické osoby. Vzhľadom na smerovanie k liberalizácii poskytovania letiskových služieb sa pravdepodobne stane obvyklou praxou, že verejnoprávne subjekty zodpovedné za organizáciu poskytovania takýchto služieb uprednostnia ich externé zadávanie na základe zmlúv na určitý čas, zatiaľ čo ostanú vlastníkmi infraštruktúry. Potom by bolo nespravodlivé uložiť prevádzkovateľovi povinnosti, ktoré je schopný plniť len vlastník. Rovnako subjekty, poverené poskytovaním týchto služieb, pravdepodobne nie sú schopné vykonať opatrenia na ochranu životného prostredia mimo obvodu letiska. Členské štáty samotné potom musia mať povinnosť zabezpečiť vykonanie takýchto oparení primeraným spôsobom. V záujme jednoznačnosti a právnej istoty je preto potrebné zrozumiteľne určiť, kto a za splnenie ktorých základných požiadaviek zodpovedá.
7. Na potvrdenie platnosti výsledkov opísaného prístupu „zhora nadol“ sa uskutočnila kontrola „zdola nahor“ s cieľom overiť, prečo boli jednotlivé základné požiadavky stanovené, ktoré riziká jednotlivé požiadavky zmiernili a či boli použité prostriedky primerané bezpečnostnému cieľu. Tieto základné požiadavky sa tiež porovnávali s ustanoveniami ICAO v prílohe 14 k zväzku I „Projektovanie a prevádzka letísk“ (*Aerodrome Design and Operations*) a k zväzku II „Letiská pre vrtuľníky“ (*Heliports*), so zámerom presvedčiť sa, že umožňujú členským štátom plniť ich povinnosti voči ICAO, ktoré sa týkajú interoperability a bezpečnosti letísk na globálnej úrovni.
8. Pozornosť sa venovala zabezpečeniu, aby plánované základné požiadavky boli vhodné pre všetky druhy lietadiel v pôsobnosti systému EASA a primerané tomuto systému, vrátane rotorových lietadiel a všeobecného letectva, všetkých druhov leteckých činností (komerčných, obchodných a rekreačných) na každom letisku alebo v jeho blízkosti (napr. s jednou vzletovou a pristávacou dráhou, viacerými vzletovými a pristávacími dráhami, na heliportoch⁴, vodných letiskách) a podľa akýchkoľvek letových pravidiel (prístrojových alebo vizuálnych)⁵ a aby boli konzistentné s celkovým systémovým prístupom podporujúcim politiku Spoločenstva v oblasti bezpečnosti civilného letectva. Samozrejme, na úrovni vykonávacích predpisov budú vo vhodnom čase zavedené potrebné rozlíšenia a prijateľné spôsoby plnenia (*acceptable means of compliance*; AMC).

² Európska komisia požiadala agentúru, aby sa touto problematikou zaoberala v súlade s 2. odôvodnením nariadenia 1592/2002 a aby vypracovala návrhy nariadenia o bezpečnosti letových navigačných služieb a manažmentu letovej prevádzky. Práce sa preto začali a agentúra plánuje uverejniť oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia v novembri 2007.

³ *Group of Airport safety Regulators* (Zoskupenie regulátorov bezpečnosti letísk).

⁴ T. j. letisko určené na pristávanie, štartovanie a pohyb rotorových lietadiel na jeho povrchu, alebo taká časť letiska.

⁵ Pozri prílohu 2 k Letovým predpisom ICAO (*ICAO Rules of the Air*).

9. V neposlednom rade sú ERs navrhnuté so zámerom umožniť priame zavedenie pri určitých druhoch činností. Takto by bola možná regulácia nielen prostredníctvom záväzných vykonávacích predpisov, ale aj s využitím pružnejších a nezáväzne prijateľných prostriedkov plnenia, ktoré by zaviedlo odvetvie, prevádzkovatelia a úrady v rámci vlastných systémov riadenia bezpečnosti v súlade s novými zásadami lepšej regulácie bezpečnosti letectva.

b – Fyzické charakteristiky, infraštruktúra a zariadenia letiska

i) Pohybová plocha

10. Letisko pozostáva aspoň zo vzletovej a pristávacej plochy. Pri navrhovaní tejto plochy musí projektant zabezpečiť, aby mala dostatočné rozmery pre lietadlá, ktoré by mali zariadenie využívať. V opačnom prípade môže lietadlo vybehnúť za vzletovú a pristávaciu plochu alebo sa nemusí zmestiť na túto plochu, čím vzniká riziko poškodenia lietadla alebo pri vyššej rýchlosti riziko zranenia alebo usmrtenia cestujúcich v lietadle, alebo ľudí na zemi, ktoré by bolo neprijateľným rizikom. Túto otázku rieši základná požiadavka (ER) A.1.a.i, ktorá vyžaduje, aby táto plocha mala vhodné rozmery. Spôsob, akým je tento odsek formulovaný, umožňuje pokračovať v súčasnej praxi a súčasne vypracovať vykonávacie predpisy, ktoré budú v súlade, napríklad s odsekmi 3.1.6 a 3.1.9 prílohy 14 k zväzku I ICAO.
11. Vzletová a pristávacia plocha musí byť okrem toho schopná odolávať opakovanému zaťaženiu lietadlami, ktoré ju majú používať. Časté používanie takejto plochy lietadlami, ktoré sú pre ňu príťažké, môže skutočne viesť k rýchlemu znehodnoteniu vzletovej a pristávacej plochy. V určitom štádiu to môže mať za následok napr. stratu kontroly nad riadením lietadla, ktorá môže byť príčinou nehody. Z tohto dôvodu ER A.1.a.ii stanovuje dostatočnú únosnosť pre vzletovú a pristávaciu plochu. Jej formulácia, samozrejme, vylučuje vodné letiská, ktorých únosnosť závisí od prírodných charakteristík. Tento bod je tiež v súlade napr. s odsekom 3.1.20 prílohy 14 k zväzku I ICAO.
12. Vzletová a pristávacia plocha či už na zemi, alebo umelej konštrukcii, nesmie zdržovať povrchovú vodu, ani mať nedostatočné alebo neúčinné odvodnenie. Nadmerné hromadenie vody môže, napríklad najmä pri letúnoch, viesť k akvaplaningu, ktorý môže spôsobiť stratu kontroly nad ich riadením a nehodu, a to je neprijateľné riziko. Zámerom ER A.1.a.iii je teda vyžadovať, aby táto plocha bola navrhnutá spôsobom, ktorý zaistí dostatočné odvodnenie. Tento bod vyjadruje zámer odseku 3.1.18 prílohy 14 k zväzku I ICAO.
13. Vzletová a pristávacia plocha, samozrejme, nesmie mať pozdĺžne ani priečne sklony, ktoré by svojou nadmernosťou alebo zmenami mohli obmedzovať dohľadnosť posádky alebo ohrozovať bezpečné používanie plochy. Vzletová a pristávacia plocha navrhnutá bez zohľadnenia týchto prvkov by mohla zapríčiniť významné zníženie bezpečnosti lietadiel, ktoré ju používajú. Týmto rizikom sa zaoberá ER A.1.a.iv, ktorá sa zhoduje aj s ustanoveniami odsekov 3.1.12 až 3.1.19 prílohy 14 k zväzku I ICAO.
14. Ďalšie nebezpečenstvo, na ktoré sa musí prihliadať, vyplýva z charakteristík povrchu plochy. Nedostatočné trenie môže znížiť účinnosť brzdzenia a viesť k čelnému alebo bočnému zideniu letúna z dráhy pri vzlietaní alebo pristávaní. Ďalším príkladom je stav, keď nerovnosti povrchu môžu nepriaznivo ovplyvniť vzlet alebo pristávanie lietadla tým, že spôsobia nadmerné nadskakovanie, pozdĺžne kolísanie, vibrácie alebo iné ťažkosti pri ovládaní. Dôsledkom môže byť dokonca letecká nehoda so smrteľnými následkami. Preto je jediným možným spôsobom znižovania takýchto neprijateľných rizík nariadiť vhodné charakteristiky povrchu s cieľom predchádzať vzniku príčin. To je účelom ER A.1.a.v, ktorá vyjadruje podmienky obsiahnuté v odsekoch 3.1.21 až 3.1.25 prílohy 14 k zväzku I ICAO.
15. Ak sa na vzletovej a pristávacej ploche ponechá alebo namontuje nebezpečný predmet (napr. pevné návestidlá alebo vizuálne prostriedky s príliš veľkými rozmermi), môže lietadlo do nich

naraziť a poškodiť sa alebo pri vyššej rýchlosti môže dokonca dôjsť k zraneniu alebo usmrteniu cestujúcich lietadla. ER A.1.a.vi preto zhodne s odsekmi prílohy 14 k zväzku I ICAO ako aj s kapitolou 9.9 a kapitolou 10.2 ustanovuje, že na vzletovej a pristávacej ploche nesmú byť žiadne predmety, ktoré by mohli zapríčiniť neprijateľné riziká.

16. V prípade letiska s viac ako jednou vzletovou a pristávacou plochou existuje potenciálne riziko pohybu lietadla v prílišnej blízkosti inej vzletovej a pristávacej plochy, a tým narušenia prevádzky na nej. Bez ohľadu na prevádzkové opatrenia, akým je napríklad obmedzenie taktického manažmentu letovej prevádzky, možno tento druh nebezpečenstva zmierniť správnym návrhom usporiadania letiska, vrátane primeraných minimálnych vzdialeností medzi vzletovými a pristávacími plochami v závislosti od prevádzkových postupov určujúcich plánované používanie týchto dráh. ER A.1.b bola vypracovaná s cieľom zabezpečiť prostriedky na zníženie rizika, súvisiace s návrhom. Umožňuje vypracovanie vykonávacích opatrení v súlade ustanoveniami odsekov 3.1.10 a 3.1.11 prílohy 14 k zväzku I, a pokiaľ ide o vzdialenosti na oddelenie vrtuľníkov, s požiadavkami podľa prílohy 14 k zväzku II ICAO.
17. Počas poslednej fázy pristávania alebo prvej fázy vzlietania je lietadlo tak blízko zeme, že sa musia vykonať primerané opatrenia na odstránenie všetkých neprijateľných predmetov (napr. pevných antén rádiovkej navigácie), do ktorých by mohlo naraziť. ER A.1.c a jej pododseky i, ii, iii a iv preto vyžadujú vytvorenie bezpečnostných plôch okolo vzletovej a pristávacej plochy, ktoré majú vhodné fyzické charakteristiky a na ktorých sa nenachádzajú žiadne neprijateľné predmety. Tieto plochy sú skutočne určené na ochranu lietadla, ktoré ponad ne letí počas vzletových alebo pristávacích manévrov alebo neúmyselne pristane pred vzletovou a pristávacou plochou, vybočí z nej alebo prejde za ňu. Tieto ustanovenia umožňujú vypracovanie podrobnejších vykonávacích predpisov, ktoré budú v súlade s príslušnými odsekmi prílohy 14 k zväzku I a kapitoly 3 zväzku II ICAO.
18. V závislosti od plánovaného používania letiska na zemi alebo na umelej konštrukcii môže byť potrebné doplniť vzletové a pristávacie plochy plochami na rolovanie alebo parkovanie lietadiel. Náraz do prekážky alebo strata kontroly nad riadením na šmyklavom povrchu rovnako ako nedostatočná únosnosť dráhy pri rolovaní môžu byť príčinou nehody, a to aj pri relatívne nízkej rýchlosti. Na zmiernenie tohto rizika musia byť tieto plochy navrhnuté tak, aby umožňovali bezpečné manévrovanie lietadla za každých predvídateľných podmienok. Na kritériá pre tieto plochy odkazuje ER A.1.d a jej pododseky i, ii, iii, iv a v, opäť s odkazmi na únosnosť, odvodnenie, sklony, charakteristiky povrchu a prítomnosť nebezpečných predmetov. Aby sa v nadväzujúcich vykonávacích predpisoch nekládli na fyzické charakteristiky týchto plôch rovnako prísne požiadavky ako pri vzletových a pristávacích plochách, rieši sa táto otázka samostatne. Tieto ustanovenia umožňujú súlad so súvisiacimi odsekmi prílohy 14 k zväzku I ICAO a podobne s požiadavkami kapitoly 3 zväzku II, ktoré sa uplatnia, keď ide o prevádzku vrtuľníkov na letisku určenom hlavne pre letúny.
19. Presne tie isté zásady vysvetlené v predchádzajúcom odseku sa uplatňujú aj na ostatnú infraštruktúru, ako sú stojiská, nástupné mosty alebo tunely či iné zariadenia, ktoré v prípade zrážky môžu spôsobiť nehodu. Tento problém rieši ER A.1.e, ktorá umožňuje splniť zásady podľa kapitoly 3 a prílohy 14 k zväzku I ICAO.
20. Stále viac letísk je strediskom mnohých činností, ktoré môžu mať čisto komerčný charakter a sú určené pre cestujúcich alebo iných používateľov letiska, ktorí nie sú zapojení do prevádzky lietadiel. Na tieto účely môžu byť potrebné osobitné stavby, budovy alebo zariadenia. Aj keď tieto činnosti samy o sebe nie sú priamo rozhodujúce pre leteckú bezpečnosť, môžu druhotne bezpečnosť ohroziť. Napríklad, hoci nová budova sama nie je prekážkou, môže vyvolať turbulenciu, ktorá môže viesť k strate kontroly pilota nad riadením lietadla. Iné príklady potenciálneho nebezpečenstva spôsobeného zástavbou sú: nedodržanie rozstupových

vzdialeností, blokovanie dohľadnosti pre riadenie letovej prevádzky alebo používateľov letiska, odpad zo skladovacích priestorov, ktorý ako cudzí predmet môže poškodiť lietadlo, sklené alebo iné lesklé plochy, ktoré odrážajú slnečné lúče, konštrukcia budov spôsobujúca radarový odraz, rušenie navigačných prostriedkov, viacnásobný odraz signálu (*multipath*) alebo svetelné pozadie narúšajúce rozhľad pilota... Potenciálne by mohli mať za následok haváriu lietadla. Zmiernenie rizika zabezpečuje ER A.1.f, ktorá tiež vyjadruje SARPs ICAO obsiahnuté v prílohe 14.

21. Napokon, vzhľadom na vysokú rýchlosť lietadiel pri pristávaní alebo vzlietaní, k nehode môže viesť zrážka s človekom, so zvieratom alebo s vozidlom. Toto riziko zmiernuje ER A.1.g zabezpečením súladu s ustanoveniami ICAO, ktoré sú uvedené v kapitole 3 prílohy 14 k zväzku I ICAO.

ii) *Vzdialenosť od prekážok*

22. Štatistika bezpečnosti letectva ukazuje, že pristávanie a vzlietanie sú najkritickejšie fázy letu. V skutočnosti počas týchto fáz letu lietadlo manévruje nízko nad plochou letiska alebo jeho okolia. Je teda potrebné zabezpečiť, aby využiteľné vzletové a pristávacie trajektórie boli pri vzlietaní a pristávaní vymedzené s dostatočným odstupom od zeme a prekážok v obvode letiska i mimo neho. Súvisiace trasy alebo plochy tvoria neoddeliteľnú súčasť projektu letiska, pretože by nebolo možné bezpečne využívať letisko, ak by žiadna trajektória s takýmito odstupmi nebola k dispozícii pre priemerné lietadlo využívajúce dané letisko. Toto je účel ER A.2 a jej pododsekov a) a b). Odzrkadľuje kapitolu 4 prílohy 14 o obmedzení a odstránení prekážok a dokument ICAO 8168, Postupy odletu, príletu a pristávania.

iii) *Vizuálne a nevizuálne prostriedky a zariadenia letiska*

23. Ak letisko používajú letové posádky, ktoré ho nepoznajú alebo na ktorom je znížená viditeľnosť, musia značky, návestidlá, návesti a ostatné vizuálne alebo nevizuálne prostriedky poskytovať jednoznačné informácie bez možnosti akejkoľvek nejasnosti. Ak by to tak nebolo, mohlo by lietadlo pristáť v nesprávnej časti vzletovej a pristávacej plochy, odbočiť z osi rolovacej dráhy alebo zaparkovať na nesprávnom mieste, čím by sa mohlo zvýšiť riziko nehody. Prezentácia týchto informácií musí byť navyše jednoznačná pre každú letovú posádku na každom letisku na svete, aby neinformovaná letová posádka nevykonala chybné manévry. Je preto potrebné ustanoviť právnym predpisom, aby projekt letiska obsahoval prostriedky a značenie, ktoré sú potrebné na zmiernenie týchto rizík. Toto je účel ER A.3.a, ktorá vyjadruje požiadavky rôznych odsekov kapitoly 5 prílohy 14 ICAO. Treba pripomenúť, že formuláciu možno uplatniť aj na prostriedky rádiovej navigácie, pretože ich funkcia tiež prispieva k bezpečnosti a interoperabilite letiska. Dôslednou koordináciou pracovného programu „Jednotného európskeho neba“ sa zamedzí duplicitu vykonávacích predpisov, prijateľných postupov plnenia a súvisiacich postupov tvorby predpisov.

24. Skúsenosť ukazuje, že k závažnému poškodeniu lietadiel dochádza počas rolovania a parkovania⁶ pre zlyhanie alebo zníženie účinnosti uvedených prostriedkov a zariadení (napr. poskytnutím nedostatočne presných informácií alebo náhlou funkčnou poruchou), zariadenie, prevádzka a údržba letiskových zariadení je preto neoddeliteľnou súčasťou bezpečnosti letiska. Na zmiernenie súvisiacich rizík bola začlenená ER A.3.b.

25. Okrem toho viaceré vizuálne alebo nevizuálne prostriedky sú systémy, ktorých nepretržité fungovanie závisí od dodávky elektrickej energie. Žiadne prerušenie dodávky prúdu nesmie vytvoriť situáciu, ktorá obmedzí základné informácie poskytované letovým posádkam.

⁶ Pozri stránky http://www.flightsafety.org/gap_home, na ktorých Nadácia letovej bezpečnosti (*Flight Safety Foundation*; FSF) odhaduje celkové škody pri takýchto nehodách alebo incidentoch na 10 000 miliónov USD/rok (v roku 2006). Problematiku ďalej analyzuje hodnotenie vplyvu právnej úpravy.

Neprijateľné riziko by mohlo vzniknúť v prípade odletu za zníženej viditeľnosti, ak by odrazu zhasli dráhové návěstidlá alebo ak by počas pristávania lietadla v noci náhle zhasol približovací svetelný systém. To isté platí o signáloch rádiovej navigácie. Preto bolo opatrenie na zmiernenie nebezpečenstva pri prerušení dodávky elektrickej energie pre vizuálne a nevizuálne prostriedky zaradené do ER A.3.c v súlade so zásadami stanovenými v kapitole 8 prílohy 14 k zväzku I ICAO, ktorá sa týka systémov zásobovania leteckých navigačných zariadení elektrickou energiou. Ako už bolo uvedené, možnej duplicity pri vypracovaní podrobných vykonávacích predpisov a overovacích postupov zabráni „jednotné nebo“.

26. K dvom predchádzajúcim odsekom zameraným na zabezpečenie bezporuchovej prevádzky vizuálnych a nevizuálnych prostriedkov treba dodať, že by sa mala zabezpečiť aj ochrana proti vonkajším faktorom. Úmyselné narušenie poriadku alebo sabotáž by mohli náhle poškodiť navigačný maják. Táto situácia by potenciálne mohla viesť k neprijateľnému riziku. Účelom ER A.3.d je zmiernenie takého rizika. Zhoduje sa aj s ustanoveniami kapitoly 9 prílohy 14 k zväzku I ICAO.
27. Okrem toho zdroje žiarenia alebo pohyblivé predmety môžu zapríčiniť anomálie signálov rádiovej navigácie, ktorú lietadlo používa. V obvode letiska je vybudovaných mnoho zdrojov žiarenia, ktoré sú potrebné na pomoc navigácii a samozrejme, na letisku sa pohybujú aj vozidlá, dokonca aj na pohybovej ploche. Preto sa ER A.3.e zameriava na zmiernenie neprijateľných rizík, ktoré tieto faktory môžu vyvolať, ako na ochranu rádiových navigačných prostriedkov vyžaduje aj príloha 10 ICAO. Táto ER by sa mala chápať aj v spojení s ERs B.1.b a C.1, ktoré sú určené prevádzkovateľovi a orgánom verejnej správy, a ktorých cieľom je zmierniť to isté riziko, ak je to v ich pôsobnosti.
28. A napokon, pracovníci prevádzkujúci alebo používajúci zariadenia letiska, ktoré môžu zapríčiniť neprijateľné ohrozenie leteckej bezpečnosti, musia dostať primerané informácie a zrozumiteľné údaje o potenciálne nebezpečných podmienkach. Na tento účel je určená ER A.3.f.

iv) Letiskové údaje

29. Letiskové údaje sa musia zistiť a musia obsahovať informácie o rôznych fyzických charakteristikách letiska, ako sú jeho poloha, nadmorská výška rôznych dôležitých bodov, smer a rozmery vzletových a pristávacích plôch, rozmery manévrovacích plôch a existencia a umiestnenie rôznych druhov vizuálnych a nevizuálnych prostriedkov. Tieto údaje musia byť vždy správne, aby sa zaistila bezpečná prevádzka lietadiel používajúcich letisko. Všetky príslušné údaje sa preto musia priebežne aktualizovať. Nesprávne informácie poskytnuté letovej posádke by vytvorili významné riziko, napríklad zrážky s prekážkou, ktorá nie je v údajoch uvedená. Toto je dôvod pre ER A.4.a, ktorá sa na druhej strane zhoduje s kapitolou 2 prílohy 14 k zväzku I.
30. Predchádzajúci odsek hovorí o potrebe určiť a priebežne aktualizovať príslušné letiskové údaje. To však samo osebe nestačí. Letová posádka musí dostať aj vhodné, zrozumiteľné, úplné a jednoznačné údaje. Pokiaľ ide o požiadavky uvedené v pododseku iii), tieto údaje poskytnuté letcom s dostatočnou presnosťou a v normalizovanom formáte prispievajú tak k bezpečnosti, ako aj k interoperabilite. Preto sú presnosť, integrita a formát týchto údajov veľmi dôležité najmä pre databázy moderného navigačného zariadenia. Ak sú údaje nejednoznačné, nesprávne alebo porušené, nemôžu sprostredkovať potrebné informácie, čo má za následok rovnaké riziko, ako by neexistovali vôbec, alebo dokonca väčšie, že budú pochopené nesprávne a zapríčinia nebezpečnú situáciu. Toto je uvedené v ER A.4.b, ktorá zodpovedá ustanoveniam kapitoly 2 prílohy 14 k zväzku I.

31. Na doplnenie opísaného rámca letiskových údajov je okrem toho dôležité určiť spôsoby a prostriedky ich rýchleho oznamovania bez zmeny ich obsahu. Z uvedeného je zrejmé nebezpečenstvo, ktoré vznikne získaním chybných údajov alebo ich oneskoreným poskytnutím. Účelom ER A.4.c, je zaistiť urýchlený a nerušený prenos údajov a aj táto ER zodpovedá ustanoveniam ICAO, uvedeným v kapitole 2 prílohy 14.

c – Prevádzka a riadenie letiska

i) Požiadavky uplatniteľné na všetkých prevádzkovateľov letísk

32. Znenie základných požiadaviek je starostlivo formulované tak, aby sa zabránilo ukladaniu záväzných výsledkov (ktoré treba zabezpečiť), ktoré by prevyšovali možnosti prevádzkovateľov. Sloveso „preukázať“ („to demonstrate“) sa používa namiesto ponechania otvorenej voľby medzi rôznymi možnosťami splnenia požiadavky, napr.:

- priameho vykonania a dokumentovania súvisiacich úloh;
- uzavretia zmluvy a podľa potreby dohody o úrovni služieb s inou spoločnosťou;
- predloženia dôkazu, napr. vyplývajúceho z právoplatného rozhodnutia orgánu verejnej správy, že funkciu plní spôsobilý subjekt (napr. že služby riadiacej veže poskytuje určený poskytovateľ služieb leteckej dopravy alebo záchranné a hasičské služby poskytujú verejnoprávne organizácie) v súlade s príslušnými opatreniami.

33. Hlavnou zodpovednosťou prevádzkovateľa je zaistiť, aby sa letisko využívalo vždy za optimálnych bezpečnostných podmienok. Táto veta sa pripomína v ER B.1. Vyžaduje, aby prevádzkovateľ letiska mal potrebné prostriedky, od ľudských zdrojov, materiálu a zariadení, po organizáciu a postupy primerané veľkosti, zložitosti a druhu leteckej prevádzky, ktorej letisko slúži. Vyjadruje to ER B.1.a.

34. Prevádzkovateľ letiska sa teda musí presvedčiť, že letisko nepretržite vyhovuje požiadavkám časti A základných požiadaviek. Ak niečo spôsobí, že letisko alebo jeho časť nebude, hoci aj dočasne, týmto požiadavkám vyhovovať, prevádzkovateľ letiska musí vykonať nápravu alebo zaviesť potrebné zmierňujúce opatrenia a oznámiť súvisiace informácie prevádzkovateľom lietadiel. Takéto opatrenia siahajú od uzavretia letiska po prijatie postupov na kompenzáciu dočasných nebezpečenstiev. Táto hlavná zásada, stanovená v ER B.1.b, zodpovedá ustanoveniam obsiahnutým v odseku 2.9 prílohy 14 k ICAO a v odseku 4.5 prílohy 1 k Príručke na osvedčovanie letísk ICAO.

35. Zrážka so zvierat'om alebo vtákom pri vzlietaní alebo pristávaní môže spôsobiť poškodenie lietadla, a tak zapríčiniť leteckú nehodu. Z týchto dôvodov je dôležité, aby prevádzkovatelia letísk zriadili a zaviedli systémy alebo postupy na sledovanie a kontrolu vtákov a zvierat na letisku a v jeho okolí, a tak zabránili ich škodlivému vplyvu na bezpečnosť lietadiel. Táto povinnosť je vyjadrená v ER B.1.c, a je tiež v súlade s odsekmi 9.4 a 9.10 prílohy 14 k zväzku I ICAO.

36. Okrem toho je potrebné vypracovať a uplatňovať postupy na koordináciu pohybu vozidiel a osôb na pohybovej ploche a iných prevádzkových plochách, aby sa zabránilo zrážkam s lietadlami a ich poškodeniu. Tieto ciele a vysvetlenia sú základom ER B.1.d. Z hľadiska podstaty je l'inia, ktorá sa tu uplatňuje, v plnom súlade s kapitolou 9 prílohy 14 k zväzku I ICAO.

37. Zo zrejmých dôvodov by sa letisko nemalo prevádzkovať za nepriaznivých poveternostných podmienok, zníženej viditeľnosti alebo v noci bez vhodných prevádzkových postupov, uplatňovania nevyhnutných predpisov a použitia funkčných zariadení. Nedostatok takýchto opatrení, pokiaľ ich možno uplatniť na letisko určené na prevádzkovanie za uvedených

podmienok, by mohol viesť k nehode. Preto bola vypracovaná ER B.1.e, ktorá zodpovedá podobným zásadám vymedzeným v odseku 4.16 prílohy 1 k Príručke na osvedčovanie letísk ICAO.

38. Bezpečnú prevádzku lietadla na letisku môže ovplyvniť viacero rôznych aktérov. Jedným z týchto aktérov je letisko, ktorého vlastná prevádzka sa musí prepojiť a koordinovať s prevádzkou iných príslušných aktérov v reťazci služieb. Tak je to najmä, pokiaľ ide o samotných leteckých dopravcov, spoločnosti poskytujúce pozemné služby, dodávateľov palív a iných poskytovateľov služieb, ktorých činnosť môže zapríčiniť neprijateľné riziká pre leteckú bezpečnosť. Význam koordinácie vo vzťahu k bezpečnej prevádzke vyvolal potrebu vyžadovať ju na právnej úrovni, ako to vyjadruje ER B.1.f. To isté vyjadruje aj odsek 2.2 písm. e) Príručky na osvedčovanie letísk ICAO.
39. Je pravda, že na početných letiskách zabezpečujú dopĺňanie paliva pre lietadlá poskytovatelia pozemných služieb mimo pôsobnosti prevádzkovateľa letiska. Ale je tiež pravda, že prevádzkovateľ letiska by mohol zodpovedať za skladovacie priestory alebo rozvody paliva. Preto bol zaradený odsek B.1.g, v ktorom sa znovu používa sloveso „preukázať“ na zahrnutie rôznych modelov organizácie.
40. Napokon je zrejmé, že zariadenia, ktoré súvisia s bezpečnosťou letiska (napr. záchranný a protipožiarny systém, vizuálne a nevizuálne prostriedky atď.) sa v záujme zachovania použiteľnosti musia riadne udržiavať a kontrolovať. Preto musia byť vypracované a v praxi uplatňované pokyny podľa ER B.1.h.

ii) Núdzové situácie, záchrana a požiarna ochrana

41. Plánovanie pre stav núdze na letisku je postup prípravy letiska na zvládnutie núdzovej situácie na letisku alebo v jeho blízkosti. Táto príprava je základným opatrením na zmiernenie závažnosti možných nehôd. Plán musí zaistiť koordináciu reakcie všetkých účastníkov schopných v takom prípade pomôcť. Spočiatku malý incident by sa mohol stať veľmi závažným so stratami na životoch, ak by sa primerane nezvládol. Preto je dôležité zmierniť súvisiace riziká mimoriadnymi, vopred naplánovanými opatreniami. Tieto opatrenia ukladá odsek B.1.i, ktorý zodpovedá ustanoveniam kapitoly 9.1 prílohy 14 k zväzku I ICAO. Dokonca aj keď je tento plán súčasťou celkového plánu riadeného subjektmi mimo prevádzkovateľa letiska, prevádzkovateľ letiska by mal vypracovať a uplatňovať minimálne postupy na zvládnutie vznikajúcich núdzových situácií (napr. pokyny a informácie pre zodpovedných pracovníkov na zabezpečenie styku s ostatnými stranami určenými pre rýchly zásah).
42. Samozrejým prostriedkom na zvládnutie núdzových situácií je ustanovenie vhodných záchranných a hasičských služieb (*Rescue and Fire Fighting Services*; RFFS) ako vyžadujú SARP⁷ ICAO. Tieto služby musia zodpovedať veľkosti lietadiel používajúcich letisko, tak pokiaľ ide o personál, ako aj hasiace prostriedky, hoci agentúra, vzhľadom na doručené pripomienky, považuje za potrebné zabezpečiť dostatočnú flexibilitu pri návrhu veľkosti týchto služieb, aby sa dosiahla rovnováha medzi nákladmi a potrebami bezpečnosti. Podľa toho je preto formulovaná aj ER B.1.j.

iii) Pracovníci letiska

43. Rovnako, ako členovia letových posádok aj osoby zapojené do prevádzky alebo údržby letiska, ktorých činnosť môže ovplyvniť prevádzkovú bezpečnosť lietadiel, musia mať primeranú odbornú prípravu, spôsobilosť a musia nielen plniť požiadavky nepretržitej spôsobilosti súvisiace s ich osobitnými úlohami, ale všeobecnejšie, predpisy a postupy leteckej bezpečnosti

⁷ T. j. 4. vydanie prílohy 14 plus 7. zmena a doplnenie z 11. júla 2004 a zmeny a doplnenia 8 a 9 z 11. júla 2006, v ktorých je určená kategória letiska pre RFFS podľa lietadiel, ktoré letisko „obvykle používajú“.

uplatniteľné na prevádzku letiska. Nezávisle od úrovne potrebnej spôsobilosti by sa okrem toho mali priebežne aktualizovať znalosti týchto pracovníkov o významných zmenách v prevádzke letiska. Preto odsek B.1.k zavádza potrebu tieto osoby školiť, kvalifikovať a udržiavať ich nepretržitú spôsobilosť plniť svoje povinnosti súvisiace s bezpečnosťou. Táto zásada už bola ustanovená v odseku 3.D.2 Príručky na osvedčovanie letísk ICAO.

44. Každá osoba, ktorá môže bez sprievodu vstúpiť na pohybovú alebo inú prevádzkovú plochu, môže byť neprijateľným rizikom pre prevádzku lietadla, ak nebola primerane vyškolená alebo informovaná o ustanovených bezpečnostných postupoch vzťahujúcich sa na tieto plochy. To platí nielen o zamestnancoch prevádzkovateľa letiska alebo jeho dodávateľoch, ale aj o iných subjektoch (napr. poskytovateľoch pozemných služieb) oprávnených pracovať na odbavovacej ploche alebo iných prevádzkových plochách. Toto je účel ER B.1.1, ktorú možno uplatniť aj na vodičov vozidiel na letisku. Táto ER je v plnom súlade s príslušnými ustanoveniami kapitoly 9 prílohy 14 k zväzku I ICAO.
45. Samozrejme, aj záchranné a hasičské služby uvedené v pododseku ii) musia zamestnávať pracovníkov nielen všeobecne vyškolených v podobných činnostiach, ale aj osobitne školených a zdravotne spôsobilých na prácu v leteckom prostredí. Vyjadrujú to ERs B.1.m a B.1.n.

iv) *Systém riadenia bezpečnosti*

46. Ako ukazuje zoznam základných požiadaviek, za ktoré zodpovedá prevádzkovateľ, bezpečná prevádzka letiska si vyžaduje početné zmiernujúce opatrenia, ktoré musia v rôznych oblastiach uskutočniť primerane vyškolené osoby starostlivo skordinovaným spôsobom. Keď letisko dosiahne určitú úroveň komplexnosti, možno ich zabezpečiť len vybudovaním a implementáciou vhodného systému riadenia, ktorý pokryje bezpečnosť a kvalitu na potrebnej úrovni výkonnosti. Takýto systém musí byť zameraný na sústavné zlepšovanie, založené na priebežnej analýze incidentov a na prevencii nehôd ako aj na zvyšovaní kultúry reálnej bezpečnosti. Medzinárodné spoločenstvo letísk už všeobecne prijalo túto požiadavku vyjadrenú v bode 1.5.3 prílohy 14 k normám ICAO, v ktorej sa od všetkých certifikovaných prevádzkovateľov letísk vyžaduje formálny systém riadenia bezpečnosti (*Safety Management System*; SMS). Takýto systém, samozrejme, musí spĺňať primerané kritériá opísané v kapitole 1.4 uvedenej prílohy.
47. Ako bolo vysvetlené v samotnom stanovisku, certifikovaní prevádzkovatelia všetkých verejných letísk majú v Európe všeobecnú podporu. Bolo však tiež dohodnuté, že malé organizácie asi nebudú môcť zaviesť SMS v pôvodnom rozsahu, takéto bremeno by nebolo pre prevádzkovateľov malých letísk úmerné skutočným rizikám súvisiacim s ich prevádzkou. I keď ICAO tento systém vyžaduje, je nevyhnutné mať na zreteli, že uvedená norma sa vzťahuje len na letiská využívané na medzinárodnú prevádzku, a to sú zriedka malé letiská. Agentúra preto predpokladá, že len prevádzkovatelia relatívne komplexných letísk by mali byť povinní SMS zaviesť.
48. Na vymedzenie úrovne komplexnosti s prihliadnutím na pripomienky doručené k návrhu obsiahnutému v NPA 06/2006 a v súlade s povinnosťami ICAO by jednoduchým riešením mohlo byť uloženie povinnosti SMS len prevádzkovateľom letísk, ktoré sa využívajú na medzinárodnú komerčnú leteckú dopravu. To by však spôsobilo ťažkosti v kontexte Spoločenstva, v ktorom sú všetky verejné letiská definované ako otvorené pre vnútornú leteckú dopravu Spoločenstva. Preto je nevyhnutné presnejšie vymedzenie, ak chceme požiadavku skutočne obmedziť na komplexné letiská. Podľa názoru agentúry to možno dosiahnuť tak, že „využívané na komerčnú prevádzku“ sa bude vykladať ako letiská slúžiace pravidelným leteckým službám⁸. Toto je zámerom ER B.2.

⁸ KOM(2006) 396 z 18. júla 2006 – „Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách prevádzky leteckých

d – Prostredie letiska

49. Niektoré dôležité opatrenia potrebné na zmiernenie nebezpečenstiev v blízkosti letísk nemožno jednoducho uložiť právnym predpisom vlastníkovi alebo prevádzkovateľovi letiska, ako bolo vysvetlené v odseku 6. Dôvodom je skutočnosť, že tieto nebezpečenstvá majú pôvod v priestoroch mimo obvodu letiska a leteckí aktéri ich nemôžu priamo kontrolovať a zmierniť. Agentúra sa preto nazdáva, že rozšírenie základného nariadenia ponúka primeraný nástroj na riešenie súvisiacich rizík tým, že vyžaduje, aby primerané opatrenia proti ohrozeniam bezpečnosti, ktoré nemôžu vykonať vlastníci alebo prevádzkovatelia letísk, zabezpečili členské štáty. Časť C preto obsahuje základné požiadavky, ktoré majú realizovať členské štáty, pričom samozrejme, samy rozhodnú, aké prostriedky sa majú použiť na dosiahnutie požadovaných cieľov.
50. Vo vymedzenom vzdušnom priestore okolo letiska nesmú byť žiadne prekážky, aby mohli lietadlá bezpečne pristávať a vzlietať. Toto sa týka hlavne prekážok mimo obvodu letiska, ktoré by mohli ovplyvniť jeho usporiadanie alebo prevádzku. V prípade zmien alebo výstavby sa musí overovať, či sa tým na letisku nemôže znížiť bezpečnosť vzlietania alebo pristávania. Ak sa situácia vyhodnotí ako potenciálne nebezpečná, prekážka by sa buď nemala vytvoriť, alebo by sa mala odstrániť, alebo by sa mali zmeniť a doplniť postupy priletu a odletu tak, aby sa zmiernil vplyv tejto novej prekážky. Stanoviť možno aj podmienky jej vytvorenia, napr. osvetlenie. Vyhodnotenie a presadzovanie jeho záverov si vyžadujú podrobné prerokovanie s príslušným leteckým úradom, vlastníkom alebo prevádzkovateľom letiska a miestnym územnoplánovacím orgánom verejnej správy a včasné vykonanie zmiernujúcich opatrení. To je cieľom ER C.1, ktorá zodpovedá odporúčaniu kapitoly 4 prílohy 14 k zväzku I ICAO.
51. Aj iné druhy činností, ktoré by mohli ohrozovať bezpečnosť prevádzky letiska, sa musia kontrolovať. Nová zástavba územia môže ovplyvniť geografické údaje používané ako východisko pri návrhu priletových a odletových trás. Aj keď nové budovy alebo iné stavby samotné neboli identifikované ako prekážky, môžu vytvárať nebezpečné účinky vyvolanej turbulencie. Laserové žiariče a iné neletecké svietidlá môžu spôsobiť oslnenie letovej posádky alebo ju pomýliť. Okrem toho, že veľké solárne kolektory alebo veterné turbíny môžu byť nebezpečnou prekážkou, môžu nebezpečne intenzívne odrážať svetlo alebo rušiť rádiové navigačné signály. Aj ľudská činnosť môže priťahovať voľne žijúce živočíchy do blízkosti letiska a zvyšovať tak riziká pre leteckú prevádzku, ktorá sa na ňom uskutočňuje. Z týchto dôvodov bola vypracovaná ER C.2, aby členské štáty boli povinné vykonať opatrenia na ochranu lietadiel pred takou činnosťou, ako je opísané v kapitolách 5 a 9 prílohy 14 k zväzku I a v súvisiacich častiach zväzku II.
52. Základná požiadavka B.1.i vyžaduje núdzový plán na zvládnutie núdzových situácií na letisku alebo v jeho bezprostrednej blízkosti. Skúsenosť ukazuje, že väčšina nehôd pri vzlietaní alebo pristávaní sa stane mimo obvodu letiska, keď prevádzkovateľ letiska nemá priamu zodpovednosť. Preto je pre takéto situácie potrebné ustanoviť núdzové plány, v ktorých sa rozdelia prostriedky medzi letisko a miestne záchranné a hasičské služby. ER C.3 preto ukladá členskému štátu zabezpečiť koordináciu núdzových služieb. Opisuje to aj kapitola 9 prílohy 14 k ICAO.

dopravných služieb v Spoločenstve (prepracovaný)⁴⁶ obsahuje návrh tejto definície:

Pravidelná letecká dopravná služba znamená sériu letov so všetkými týmito charakteristikami:

- a) pri každom lete si môžu miesta a/alebo kapacitu na prepravu nákladu a/alebo pošty kupovať jednotlivci z radov verejnosti (priamo od leteckého dopravcu alebo od jeho oprávnených zástupcov);
- b) slúži na prepravu medzi dvomi alebo viacerými letiskami, buď:
 - podľa zverejneného letového poriadku alebo
 - letmi tak pravidelnými a frekventovanými, že vytvárajú zreteľne systematické série letov.

53. Hoci podľa predpisov uplatňovaných na leteckú prevádzku sú prevádzkovatelia povinní upustiť od používania letísk, ak nie sú vhodné pre konkrétny druh lietadla a prevádzky, stáva sa, že niektorí napriek tomu ich používajú. Takýto postup, ktorý môže nielen poškodiť infraštruktúru, ale aj vytvoriť neprijateľné riziká pre osoby a majetok na letisku, je zakázaný. V týchto prípadoch však presadzovanie nie je ľahké, lebo príslušné úrady prevádzkovateľa a letiska sú zvyčajne rôzne orgány, často sídliace v rôznych krajinách. Hoci nie je sporné, že rozhodnutie použiť letisko by malo byť ponechané len na leteckého prevádzkovateľa, zneužitie, najmä v núdzovej situácii, by sa malo trestať. Toto je cieľ ER C.4, ktorá vyžaduje, aby členský štát v týchto prípadoch konal.

II. ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY

A – Fyzické charakteristiky, infraštruktúra a zariadenia letiska

1) Pohybová plocha

- a) Letisko musí mať plochu určenú na vzlet a pristávanie lietadiel.
 - i) Vzletová a pristávacia plocha musí mať vhodné rozmery pre určené lietadlá, ktoré majú zariadenie používať.
 - ii) Vzletová a pristávacia plocha, musí mať podľa okolností dostatočnú únosnosť vzhľadom na stálu prevádzku určených lietadiel. Plochy, ktoré nie sú určené na stálu prevádzku, musia byť iba schopné uniesť lietadlo.
 - iii) Vzletová a pristávacia plocha musí mať prípadne navrhnuté odvodnenie, ktoré zabráni, aby sa povrchová voda stala neprijateľným rizikom pre prevádzku lietadiel.
 - iv) Sklon a zmeny sklonu vzletovej a pristávacej plochy nesmú tvoriť neprijateľné riziko pre prevádzku lietadiel.
 - v) Povrchové charakteristiky musia byť vhodné pre určené lietadlá.
 - vi) Na vzletovej a pristávacej ploche nesmú byť predmety, ktoré by mohli tvoriť neprijateľné riziko pre prevádzku lietadiel.
- b) Ak je na letisku viac vzletových a pristávacích plôch, musia byť usporiadané tak, aby netvorili neprijateľné riziko pre prevádzku lietadiel.
- c) Okolo vzletovej a pristávacej plochy musia byť vymedzené plochy. Tieto plochy sú určené na ochranu lietadla, ktoré ponad ne letí počas vzletových alebo pristávacích manévrov, alebo na zmiernenie následkov neúmyselného pristátia pred alebo za pristávacou plochou, alebo neúmyselného vybočenia z nej.
 - i) Tieto plochy musia mať rozmery primerané predpokladanej prevádzke lietadiel.
 - ii) Sklon a zmeny sklonu týchto plôch nesmú tvoriť neprijateľné riziko pre prevádzku lietadiel.
 - iii) Na týchto plochách nesmú byť predmety, ktoré by mohli tvoriť neprijateľné riziko pre prevádzku lietadiel. To by nemalo znemožniť umiestnenie krehkých zariadení na týchto plochách, ak sú potrebné na pomoc prevádzke lietadiel.
 - iv) Každá z týchto plôch musí mať dostatočnú únosnosť na svoj účel.
- d) Uvedené plochy, ktoré sa majú používať na rolovanie alebo parkovanie lietadiel a bezprostredne súvisiace okolie letiska, musia byť navrhnuté tak, aby za každých

plánovaných podmienok umožňovali bezpečnú prevádzku lietadiel, ktoré majú používať konkrétne zariadenie:

- i) Tieto plochy musia mať dostatočnú únosnosť, vzhľadom na stálu prevádzku určených lietadiel, okrem plôch, ktoré sú určené len na príležitostné využívanie a ktoré musia byť iba schopné lietadlá uniesť.
 - ii) Tieto plochy musia mať navrhnuté odvodnenie, ktoré zabráni, aby sa povrchová voda stala neprijateľným rizikom pre prevádzku lietadiel.
 - iii) Sklon a zmeny sklonu týchto plôch nesmú tvoriť neprijateľné riziko pre prevádzku lietadiel.
 - iv) Povrchové charakteristiky týchto plôch musia byť vhodné pre určené lietadlá.
 - v) Na týchto plochách nesmú byť predmety, ktoré by mohli tvoriť neprijateľné riziko pre lietadlá. To by nemalo znemožňovať parkovanie zariadení vyžadovaných pre tieto plochy, na určených stanovištiach alebo vo vymedzených zónach.
- e) Iná infraštruktúra určená pre používanie lietadiel musí byť navrhnutá tak, aby jej používanie nevytváralo neprijateľné riziko pre lietadlá, ktoré ju používajú.
 - f) Stavby, budovy, zariadenia alebo skladovacie priestory musia byť umiestnené a navrhnuté tak, aby netvorili neprijateľné riziko pre prevádzku lietadiel.
 - g) Musí sa vhodnými prostriedkami zabrániť vstupu nepovolaných osôb na pohybovú plochu, ako aj vjazdu vozidiel alebo vniknutiu zvierat, ktoré sú dosť veľké, aby mohli byť neprijateľným rizikom pre prevádzku lietadiel, pokiaľ súvisiace riziko nemožno zmierniť inými prostriedkami. Tieto musia zabezpečiť rovnakú úroveň bezpečnosti.

2) *Vzdialenosť od prekážok*

- a) Na ochranu lietadla, ktoré sa pripravuje na letisku pristáť alebo z neho vzlietnuť, musia byť určené vzletové a pristávacie trate alebo plochy. Tieto trate alebo plochy musia lietadlám zaistiť požadovanú vzdialenosť od prekážok umiestnených na ploche v okolí letiska.
- b) Vzdialenosť od prekážky musí byť primeraná fáze letu a druhu uskutočňovanej prevádzky. Musí tiež zohľadňovať zariadenia používané na určenie polohy lietadiel.

3) *Vizuálne a nevizuálne prostriedky a zariadenia letiska*

- a) Prostriedky musia byť rozpoznateľné, vhodné na daný účel a musia poskytovať používateľom jednoznačné informácie za každých podmienok plánovanej prevádzky.
- b) Zariadenia letiska musia fungovať určeným spôsobom za plánovaných prevádzkových podmienok bez potreby výnimočných schopností alebo sily. Zariadenia letiska nesmú zapríčiniť neprijateľné riziko pre leteckú bezpečnosť v prevádzkových podmienkach ani v prípade poruchy.
- c) Prostriedky a ich systém napájania elektrickou energiou musia byť navrhnuté tak, aby v dôsledku poruchy ich používatelia nedostali nevhodné, nesprávne alebo nedostatočné informácie a aby sa neprerušila základná služba.
- d) Vhodné ochranné opatrenia musia zabrániť poškodeniu alebo rušeniu týchto prostriedkov.
- e) Zdroje žiarenia ani prítomnosť pohyblivých alebo pevných predmetov nesmú narušovať ani nepriaznivo ovplyvňovať výkonnosť leteckých komunikačných, navigačných a sledovacích systémov.

- f) Informácie o prevádzke a používaní zariadení letiska sa oznamujú príslušným pracovníkom, vrátane zrozumiteľného uvedenia podmienok, ktoré pravdepodobne zapríčiňujú neprijateľné riziká pre leteckú bezpečnosť.

4) **Letiskové údaje**

- a) Významné údaje o letisku a dostupných službách sa musia zistiť a udržiavať v aktuálnom stave.
- b) Údaje musia byť presné, zrozumiteľné, úplné a jednoznačné. Zachovať sa musí primeraná úroveň ich integrity.
- c) Údaje sa musia sprístupniť používateľom včas s využitím dostatočne bezpečnej, neporušiteľnej a rýchlej metódy komunikácie s používateľmi.

B – Prevádzka a riadenie

- 1) Za prevádzku letiska zodpovedá prevádzkovateľ letiska. Povinnosti prevádzkovateľa letiska sú:
 - a) Prevádzkovateľ letiska musí priamo alebo na zmluvnom základe zabezpečiť všetky prostriedky potrebné na zachovanie bezpečnej prevádzky lietadiel na letisku. Medzi tieto prostriedky patria najmä zariadenia, zamestnanci, technické zariadenia a materiál, dokumentácia úloh, povinnosti a postupy, prístup k príslušným údajom a evidencia.
 - b) Prevádzkovateľ letiska musí overovať, či sa priebežne plnia požiadavky časti A alebo prijímať primerané opatrenia na zmiernenie rizika súvisiaceho s neplnením. Musí ustanoviť a uplatňovať postupy, ktoré včas upovedomia používateľov o týchto opatreniach.
 - c) Prevádzkovateľ letiska vypracuje a zavedie vhodný program riadenia rizík súvisiacich s voľne žijúcimi živočíchmi.
 - d) Prevádzkovateľ letiska musí preukázať koordináciu pohybu vozidiel a osôb na pohybovej ploche a iných prevádzkových plochách s pohybom lietadiel, aby sa zabránilo zrážkam s lietadlami a ich poškodeniu.
 - e) Prevádzkovateľ letiska podľa potreby preukazuje vypracovanie a uplatňovanie postupov na zmiernenie rizík súvisiacich s prevádzkou letiska za nepriaznivých poveternostných podmienok, zníženej viditeľnosti alebo v noci.
 - f) Prevádzkovateľ letiska uzavrie dohody s inými príslušnými organizáciami s cieľom zaistiť pre letiská nepretržité plnenie týchto základných požiadaviek. Medzi tieto organizácie patria najmä prevádzkovatelia lietadiel, poskytovatelia navigačných služieb, poskytovatelia pozemných služieb a iné organizácie, ktorých činnosť alebo produkty môžu ovplyvniť bezpečnosť lietadla.
 - g) Prevádzkovateľ lietadla musí preukázať, že existujú a uplatňujú sa postupy zásobovania lietadiel neznečisteným palivom so správnou špecifikáciou.
 - h) K dispozícii musia byť príručky na údržbu zariadení letiska, musia sa uplatňovať v praxi a musia obsahovať pokyny na údržbu a opravy, servisné informácie, pokyny na odstraňovanie porúch a kontrolné postupy.
 - i) Prevádzkovateľ letiska vypracuje a vykonáva núdzový plán letiska, pokrývajúci núdzové situácie, ktoré sa na letisku alebo v jeho bezprostrednej blízkosti môžu vyskytnúť. Tento plán sa koordinuje s núdzovým plánom miestneho spoločenstva.

- j) Prevádzkovateľ letiska musí preukázať, že sú zabezpečené záchranné a hasičské služby pre rozhodujúce lietadlo, ktorému má letisko slúžiť ako východiskové alebo cieľové. Tieto služby musia reagovať na incident alebo nehodu s príslušnou naliehavosťou a musia zahŕňať aspoň technické zariadenia, hasiace prostriedky a dostatočný počet pracovníkov.
- k) Prevádzkovateľ letiska musí na prevádzku a údržbu letiska využívať výhradne vyškolených a spôsobilých pracovníkov a uskutočňovať a udržiavať programy školenia a kontroly nepretržitej spôsobilosti všetkých príslušných pracovníkov.
- l) Prevádzkovateľ letiska musí preukázať, že každá osoba, ktorá môže bez sprievodu vstúpiť na pohybovú alebo inú prevádzkovú plochu, je na taký vstup primerane vyškolená a spôsobilá.
- m) Pracovníci záchranej a hasičskej služby musia byť riadne vyškolení a spôsobilí na činnosť v prostredí letiska. Prevádzkovateľ letiska zavedie a uskutočňuje programy školenia a kontroly nepretržitej spôsobilosti týchto pracovníkov.
- n) Všetci pracovníci záchranej a hasičskej služby, ktorí môžu plniť úlohy v núdzových leteckých situáciách, musia, s prihliadnutím na druh činnosti, pravidelne preukazovať zdravotnú spôsobilosť uspokojivo vykonávať svoje funkcie. V tejto súvislosti sa pod zdravotnou spôsobilosťou, ku ktorej patrí aj fyzická a psychická spôsobilosť, rozumie, že netrpia žiadnou chorobou alebo postihnutím, ktoré by znemožňovali týmto pracovníkom:
 - i) plniť úlohy nevyhnuté pri zvládaní núdzových leteckých situácií,
 - ii) kedykoľvek plniť pridelené úlohy,
 - iii) správne vnímať okolité prostredie.Keď nie je možné úplne preukázať zdravotnú spôsobilosť, možno vykonať miernejšie opatrenia, ktoré zaistia rovnakú bezpečnosť.

2) Keď je letisko verejné a slúži pravidelným leteckým dopravným službám:

- a) Prevádzkovateľ letiska musí vybudovať a udržiavať systém riadenia, ktorý zaistí nepretržité plnenie týchto základných požiadaviek na letiskách s cieľom sústavne a aktívne zlepšovať bezpečnosť a kvalitu. Systém riadenia zahŕňa organizačné štruktúry, zodpovednosti, spôsobilosti, stratégie a postupy.
- b) Systém riadenia zahŕňa program prevencie nehôd a incidentov, ktorého súčasťou je program oznamovania a analýzy výskytu. Analýza podľa potreby obsahuje súčasti, ktoré sú uvedené v bode 1.g.
- c) Prevádzkovateľ letiska musí vypracovať letiskovú príručku a pracovať podľa nej. Táto príručka musí obsahovať všetky potrebné pokyny, informácie a postupy pre letisko, systém riadenia a prevádzkových pracovníkov, aby plnili svoje povinnosti.

C – Prostredie letiska

- 1) Vzdušný priestor v okolí pohybových plôch letiska musí byť chránený pred prekážkami, aby umožňoval uskutočňovať plánovanú prevádzku lietadiel na letiskách bez vzniku neprijateľného rizika tým, že sa objavia prekážky v okolí letiska. Preto sa musí vypracovať, zaviesť a priebežne sledovať systém sledovania prekážok na povrchu, ktorý zistí každé rušivé preniknutie.
 - a) Narušenie tohto povrchu si vyžiada vyhodnotenie, ktorého účelom je určiť, či predmet predstavuje neprijateľné riziko. Každé neprijateľné riziko sa musí odstrániť alebo zmierniť.

- b) Zvyšné prekážky sa musia uviesť, podľa potreby označiť a prípadne osvetliť.
- 2) Nebezpečenstvá súvisiace s ľudskými činnosťami a využitím územia, napr. uvedené v nasledujúcom zozname, sa musia sledovať a kontrolovať. Vyhodnotiť a primerane zmierniť sa musí riziko, ktoré zapríčini:
- a) každá výstavba alebo zmena využitia územia v oblasti miesta letiska,
 - b) možnosť vyvolania turbulencie budovou,
 - c) použitie nebezpečných, dezorientujúcich a zavádzajúcich svetelných zdrojov,
 - d) oslnenie spôsobené rozsiahlymi plochami s vysoko reflexným povrchom,
 - e) vytvorenie priestorov, ktoré pravdepodobne zvýšia aktivitu voľne žijúcich živočíchov v okolí pohybovej plochy letiska,
 - f) zdroje neviditeľného žiarenia alebo prítomnosť pohyblivých, alebo pevných predmetov, ktoré by mohli rušiť alebo nepriaznivo ovplyvňovať výkonnosť leteckých komunikačných, navigačných a sledovacích systémov.
- 3) Vypracovať sa musí núdzový plán miestneho spoločenstva pre núdzové letecké situácie, ktoré sa môžu vyskytnúť v oblasti miesta letiska.
- 4) S výnimkou lietadla v núdzových situáciách, pri presmerovaní na náhradné letisko alebo za iných, v každom prípade špecifikovaných podmienok nesmie letisko alebo jeho časť bez súhlasu prevádzkovateľa letiska použiť lietadlo, pre ktoré usporiadanie letiska a prevádzkové postupy v obvyklej prevádzke nie sú určené.