DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2020/2148

z 8. októbra 2020,

ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 139/2014, pokiaľ ide o bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy a letecké údaje

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 ([1]), a najmä na jeho článok 39 ods. 1,

keďže:

(1) Nariadením Komisie (EÚ) č. 139/2014 ([2]) sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk vrátane ich riadenia, prevádzky, osvedčovania a dohľadu nad nimi.

(2) Nariadenie (EÚ) č. 139/2014 obsahuje všeobecné požiadavky na prevádzkovateľov letísk, pokiaľ ide o správu leteckých údajov a leteckých informácií. S cieľom zachovať alebo posilniť existujúce úrovne bezpečnosti prevádzky letísk by sa od prevádzkovateľov letísk na účely leteckých informačných služieb malo vyžadovať, aby zabezpečili vysokú kvalitu leteckých údajov a leteckých informácií, a to od tvorby údajov až po ich poskytovanie ako súčasť reťazca leteckých údajov. Preto by sa mali požiadavky na kvalitu údajov ďalej doplniť na prevádzkovej úrovni, podobne ako požiadavky vzťahujúce sa na poskytovateľov leteckých navigačných služieb ATM/ANS, najmä pokiaľ ide o ochranu údajov, katalóg údajov a výmenu údajov.

(3) Medzinárodná organizácia civilného letectva (ďalej len „ICAO“) identifikovala bezpečnosť vzletovej a pristávacej dráhy ako jednu z kategórií s vysokým rizikom vzniku nehôd. Nehody súvisiace s bezpečnosťou vzletovej a pristávacej dráhy predstavujú väčšinu nehôd na celosvetovej úrovni. Nariadenie (EÚ) č. 139/2014 by sa preto malo zmeniť, aby sa znížil počet nehôd súvisiacich s bezpečnosťou vzletovej a pristávacej dráhy a počet vážnych incidentov súvisiacich s vniknutím na vzletovú a pristávaciu dráhu, ako aj iných udalostí súvisiacich s bezpečnosťou vzletovej a pristávacej dráhy, ako sú neprehľadné situácie na vzletovej a pristávacej dráhe, zrážky na zemi a vybočenia zo vzletovej a pristávacej dráhy.

(4) Výcvikový program a program preskúšania odbornej spôsobilosti prevádzkového personálu vrátane úvodného a udržiavacieho výcviku by sa mali harmonizovať vo všetkých členských štátoch stanovením spoločných požiadaviek na výcvik, ktoré by prevádzkovatelia letísk mali dodržiavať.

(5) Prevádzkovatelia letísk by mali viesť záznamy o predchádzajúcom výcviku, vodičských oprávneniach, povoleniach a údržbe vozidiel a jazykovej spôsobilosti.

(6) Súčasný regulačný rámec nezahŕňa požiadavku, aby prevádzkovateľ letiska vytváral oznámenie NOTAM (Notice to Air Men). To viedlo k právnej neistote, pokiaľ ide o to, kedy, z akých dôvodov a za akých podmienok musí prevádzkovateľ letiska vytvoriť oznámenie NOTAM o niečom, čo môže mať vplyv na bezpečnosť. Preto by sa zmenou mal doplniť regulačný rámec na vytváranie a uverejnenie oznámenia NOTAM prevádzkovateľom letiska, pričom by sa mali zohľadniť ustanovenia prílohy 15 k Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísanému 7. decembra 1944 v Chicagu (ďalej len „Chicagsky dohovor“).

([1]) Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1.

([2]) Nariadenie Komisie (EÚ) č. 139/2014 z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 14.2.2014, s. 1).

(7) Z vyšetrovaní nehôd vyplýva, že štandardy na hodnotenie a hlásenie týkajúce sa podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe nie sú harmonizované, a ukázalo sa, že táto skutočnosť predstavuje významný faktor, ktorý prispieva k vybočeniam zo vzletovej a pristávacej dráhy, najmä ak je vzletová a pristávacia dráha vlhká alebo znečistená. Organizácia ICAO následne zmenila niekoľko štandardov a odporúčaní (SARP) vo viacerých prílohách k Chicagskemu dohovoru a vypracovala rozsiahle usmernenia s cieľom stanoviť globálne harmonizovaný formát pre hodnotenie a hlásenie týkajúce sa podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe.

(8) Nariadenie (EÚ) č. 139/2014 by sa preto malo zmeniť tak, aby sa v ňom uvádzali príslušné SARP ICAO o hodnotení a hlásení týkajúcom sa podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe vrátane doplnenia vymedzenia nových pojmov.

(9) S cieľom znížiť riziko výskytu udalostí vyplývajúcich z nesprávnych predpokladov pri odovzdávaní prevádzkových činností by personál letiska mal mať k dispozícii aktualizované informácie o prevádzkovej situácii v čase odovzdania.

(10) Úlomky cudzích predmetov (FOD) na prevádzkových plochách a odbavovacej ploche predstavujú pre prevádzku na letiskách významné bezpečnostné riziko. Opatrenia na účinné zmiernenie tohto rizika by mali vychádzať zo SARP, usmernení a medzinárodne prijatých postupov ICAO.

(11) Medzi faktory prispievajúce k udalostiam týkajúcim sa bezpečnosti vzletovej a pristávacej dráhy a k poškodeniu lietadiel patria aj vodiči vozidiel, stav a vhodnosť vozidiel, ako aj ich komunikačné a prehľadové vybavenie. Podmienky oprávnenia pre vodičov a vozidlá by sa mali sprísniť a mali by sa stanoviť nové pravidlá prevádzky vozidiel na pohybovej ploche a iných prevádzkových plochách letiska.

(12) Komisia na základe bezpečnostných odporúčaní a spätnej väzby od členských štátov a zainteresovaných strán identifikovala potrebu zlepšiť situačné povedomie medzi pilotmi, personálom letových prevádzkových služieb a vodičmi vozidiel pri prevádzke na prevádzkovej ploche ako opatrenie na predchádzanie vniknutiu na vzletovú a pristávaciu dráhu. Preto by sa mali zaviesť ustanovenia na zabezpečenie toho, aby vodiči vozidiel, ktorí pôsobia na prevádzkovej ploche letiska, ovládali anglický jazyk na zodpovedajúcej prevádzkovej úrovni. Mohlo by sa však stať, že na niektorých letiskách používanie tohto jazyka nevyhnutne nezlepší bezpečnosť prevádzky vzletovej a pristávacej dráhy. Príslušné orgány by preto mali byť oprávnené odchýliť sa na základe vyhodnotenia bezpečnosti, ktoré sa vzťahuje na jedno alebo viacero letísk, od požiadavky na jazykovú spôsobilosť v anglickom jazyku.

(13) Počet vozidiel na letisku by sa mal obmedziť len na tie vozidlá, ktoré sú relevantné na zaistenie bezpečnosti prevádzky. S cieľom riešiť problém zámeny volacích znakov by tieto vozidlá mali byť riadne vybavené, a to aj rádiom alebo osvetlením. Vozidlám, ktoré nespĺňajú podmienky prevádzky, ale musia dočasne vojsť na letisko a prevádzkovať sa na ňom, by sa mali udeliť výnimky. S cieľom zabezpečiť, aby sa právne predpisy Únie zharmonizovali so štandardmi ICAO, by mali pravidlá jazdy na letisku vychádzať z príloh 2 a 14 k Chicagskemu dohovoru a z usmernení ICAO Doc 4444 PANS-ATM.

(14) Z vyšetrovaní nehôd a vážnych incidentov počas ťahania lietadiel vyplýva, že chýbajúce situačné povedomie, nedostatočné letové povolenia a nedostatočné alebo nesprávne osvetlenie ťahaného lietadla v noci sú faktormi, ktoré prispievajú k poškodeniu lietadla. Mali by sa preto zaviesť opatrenia na zvýšenie bezpečnosti počas ťahania lietadla, pokiaľ ide o smerovanie, navádzanie, osvetlenie, komunikačné postupy, koordináciu rôznych aktérov, ako aj osobitné opatrenia na zvládanie nepriaznivých poveternostných alebo meteorologických podmienok.

(15) Mali by sa stanoviť pravidlá na objasnenie toho, ktoré pohyblivé objekty okrem vozidiel by mali byť na letisku osvetlené. Zahŕňa to odstránenie nesúladu, pokiaľ ide o plochy letiska, na ktoré sa vzťahujú požiadavky na značenie a osvetlenie vozidiel.

(16) S cieľom zvýšiť bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť prevádzky by sa mali stanoviť štandardné trate rolovania na letiskách. Mala by sa zohľadniť prevádzka odpovedačov lietadiel, ak sú podporované systémom navádzania a riadenia pohybu na letiskových plochách.

(17) Z vyšetrovaní nehôd a incidentov súvisiacich s vniknutím na vzletovú a pristávaciu dráhu vyplývajú nedostatky v komunikačných postupoch medzi letovými prevádzkovými službami a vodičmi vozidiel, ako aj neinformovanými chodcami. Preto by sa mali zaviesť koordinované postupy komunikácie medzi prevádzkovateľom letiska a stanovišťom letových prevádzkových služieb s cieľom regulovať problémy, ako sú používané jazyky, frekvencie, pohyb chodcov na prevádzkovej ploche, používanie signálov a iných komunikačných prostriedkov v prípade zlyhaní komunikácie. Tieto postupy by mali zahŕňať šírenie významných informácií súvisiacich s letiskom prostredníctvom rádiovej komunikácie.

(18) Aby sa zabránilo ďalším udalostiam spôsobeným prítomnosťou chodcov na pohybovej ploche, vstup nepovolaných osôb na prevádzkovú plochu a do iných riadiacich priestorov by sa mal zakázať. Mali by sa prijať opatrenia na zabezpečenie kontroly pohybu chodcov.

(19) V nariadení (EÚ) č. 139/2014 sa výslovne nestanovujú povinnosti prevádzkovateľa letiska týkajúce sa prevádzky v zimných podmienkach. S cieľom zosúladiť právne predpisy Únie so štandardmi ICAO v prílohách 14 a 15 k Chicagskemu dohovoru by sa mali zaviesť povinnosti týkajúce sa letísk, na ktoré sa vzťahujú dlhšie zimné obdobia, keď sú vzletové a pristávacie dráhy pokryté utlačeným snehom alebo ľadom. Tieto povinnosti by mali vychádzať z existujúcich postupov po spätnej väzbe výrobcov letúnov a ICAO.

(20) S cieľom zabezpečiť harmonizáciu právnych predpisov Únie so štandardmi ICAO by prevádzkovateľ letiska mal byť povinný vyhodnotiť podmienky na vzletovej a pristávacej dráhe a prideliť kód RWYCC (kód podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe).

(21) Program údržby letiska by mal zabezpečiť, aby zariadenia, systémy, vozidlá a vybavenie potrebné na prevádzku letiska nenarušovali bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť leteckej prevádzky. V programe údržby by sa mali dodržiavať zásady ľudského činiteľa v súlade s prílohou 14 k Chicagskemu dohovoru a prevádzkovateľ letiska by mal mať prostriedky na účinné vykonávanie programu údržby.

(22) Požiadavky stanovené v nariadení (EÚ) č. 139/2014, pokiaľ ide o údržbu dráhy, najmä s ohľadom na trecie vlastnosti povrchu vzletovej a pristávacej dráhy, by sa mali zharmonizovať so štandardmi ICAO s cieľom zmierniť riziko vybočení zo vzletovej a pristávacej dráhy, ale aj riziko vyplývajúce z prítomnosti úlomkov cudzích predmetov.

(23) Na základe príslušných ustanovení prílohy 14 k Chicagskemu dohovoru by sa nariadenie (EÚ) č. 139/2014 malo doplniť o zlepšené požiadavky na údržbu systému elektrického napájania letiska a nové požiadavky týkajúce sa údržby systému osvetlenia letiska. Okrem toho by sa doň mali zahrnúť osobitné požiadavky na údržbu znakov a značení letiska.

(24) Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva pripravila návrh vykonávacích predpisov a v súlade s článkom 75 ods. 2 písm. b) a c) a článkom 76 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 ho predložila Komisii spolu so stanoviskom č. 2/2018 a 3/2019.

(25) Nariadenie (EÚ) č. 139/2014 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(26) Vzhľadom na účinky pandémie COVID-19 na zdroje príslušných orgánov a dotknutých prevádzkovateľov a s cieľom poskytnúť im okamžitú pomoc a umožniť primeranú prípravu by sa uplatňovanie požiadaviek týkajúcich sa hlásenia o povrchových kontaminantoch, podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe a o prevádzke v zimných podmienkach malo odložiť do 12. augusta 2021 a uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa systému riadenia kvality by sa malo odložiť do 27. januára 2022,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Zmeny nariadenia (EÚ) č. 139/2014

Prílohy I, III a IV k nariadeniu (EÚ) č. 139/2014 sa menia v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Bod 3 písm. d), e), q) a r) prílohy k tomuto nariadeniu, ako aj ustanovenie ADR.OPS.A.057 písm. d) bod 4 prílohy IV k nariadeniu (EÚ) č. 139/2014 sa uplatňujú od 12. augusta 2021.

Bod 2 písm. a), bod 3 písm. a) a b) prílohy sa uplatňujú od 27. januára 2022.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 8. októbra 2020

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

PRÍLOHA

Prílohy I, III a IV sa menia takto:

1. Príloha I sa mení takto:

a) Vkladajú sa tieto body 6a, 6b a 6c:

„6a. „letecký obežník (AIC)“ je oznámenie obsahujúce informácie, ktoré nespĺňajú podmienky na vytvorenie oznámenia pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku (NOTAM) alebo na začlenenie do leteckej informačnej príručky (AIP), ktoré sa však týkajú bezpečnosti letu, leteckej navigácie a technických, administratívnych alebo legislatívnych otázok;

6b. „produkt leteckých informačných služieb“ sú letecké údaje a letecké informácie poskytované buď vo forme súborov digitálnych údajov alebo vo forme štandardizovanej prezentácie na tlačenom alebo elektronickom médiu. Medzi produkty leteckých informačných služieb patrí:

— letecká informačná príručka (AIP) vrátane jej zmien a doplnkov,

— letecký obežník (AIC),

— letecké mapy,

— oznámenie NOTAM,

— súbory digitálnych údajov;

6c. „letecká informačná príručka (AIP)“ je príručka vydaná členským štátom alebo ním povereným orgánom obsahujúca letecké informácie trvalého charakteru dôležité pre leteckú navigáciu;“;

b) Vkladá sa tento bod 15a:

„15a. „znečistená vzletová a pristávacia dráha“ je vzletová a pristávacia dráha, ktorej značná časť povrchu (spojitá alebo nespojitá) v rozmedzí používanej dĺžky a šírky je pokrytá jednou alebo viacerými látkami uvedenými v deskriptoroch podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe;“;

c) Vkladá sa tento bod 17a:

„17a. „súbor údajov“ je identifikovateľná zbierka údajov;“;

d) Vkladá sa tento bod 18a:

„18a. „suchá“ v zmysle podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe znamená, že povrch vzletovej a pristávacej dráhy v časti určenej na používanie je bez výskytu viditeľnej vlhkosti a nie je znečistený;“;

e) Vkladá sa tento bod 19a:

„19a. „úlomky cudzích predmetov (FOD)“ sú neživé objekty na pohybovej ploche bez prevádzkovej alebo leteckej funkcie, ktoré môžu predstavovať nebezpečenstvo pre prevádzku lietadla;“;

f) Vkladajú sa tieto body 24a a 24b:

„24a. „spoľahlivosť svetelného systému“ je pravdepodobnosť, že zariadenie ako celok pracuje v rámci stanovených tolerancií a že systém je v prevádzke použiteľný;

24b. „miestne identifikačné kódy“ sú kódy v poslednom platnom vydaní dokumentu „Miestne identifikačné kódy“ (*Location Indicators*, dokument č. 7910), ktorý schválila a uverejnila Medzinárodná organizácia civilného letectva;“;

g) Vkladajú sa tieto body 34a a 34b:

„34a. „NOTAM“ je oznámenie distribuované telekomunikačnými prostriedkami, ktoré obsahuje informácie o vytvorení, stave alebo zmene akéhokoľvek leteckého zariadenia, služby, postupu alebo nebezpečenstva, ktorého včasné zistenie je nevyhnutné pre pracovníkov zabezpečujúcich leteckú prevádzku;

34b. „kód NOTAM“ je kód v poslednom platnom vydaní dokumentu „Postupy pre letecké navigačné služby – skratky a kódy ICAO“ (PANS ABC – Doc 8400), ktorý schválila a uverejnila Medzinárodná organizácia civilného letectva;“;

h) Vkladajú sa tieto body 38a, 38b, 38c, 38d, 38e, 38f, 38g a 38 h:

„38a. „matica hodnotenia podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe (RCAM)“ je matica, ktorá umožňuje posúdenie kódu podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe (RWYCC) pomocou súvisiacich postupov, a to na základe súboru pozorovaných podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe a hlásenia pilota o brzdnom účinku;

38b. „kód podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe (RWYCC)“ je číslo, ktoré sa má použiť v správe o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe (RCR), ktoré opisuje vplyv podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe na výkonnosť letúnov pri spomalení a na ich laterálne riadenie;

38c. „správa o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe (RCR)“ je komplexné štandardizované hlásenie o podmienkach povrchu vzletovej a pristávacej dráhy a ich vplyvoch na výkonnosť pristávania a vzletu letúnov opísaných ako kód podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe;

38d. „koncová bezpečnostná plocha (RESA)“ je plocha súmerná s osovou čiarou vzletovej a pristávacej dráhy a nadväzujúca na koniec pásu vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá je určená najmä na zmenšenie rizika poškodenia letúna v prípade jeho predčasného dosadnutia alebo vybehnutia za koniec vzletovej a pristávacej dráhy;

38e. „vyčkávacie miesto pred vzletovou a pristávacou dráhou“ je označené miesto určené na ochranu vzletovej a pristávacej dráhy, prekážkovej roviny alebo kritického alebo citlivého priestoru systému zariadení na presné priblíženie a pristátie (ILS) alebo mikrovlnného pristávacieho systému (MLS), na ktorom rolujúce lietadlá a vozidlá musia zastaviť a vyčkávať, ak nedostali iné povolenie od letiskovej riadiacej veže;

38f. „pás vzletovej a pristávacej dráhy“ je vymedzená plocha vrátane vzletovej a pristávacej dráhy a prípadne dojazdovej dráhy určená na:

a) zníženie rizika poškodenia lietadla v prípade, že by vybehlo zo vzletovej a pristávacej dráhy;

b) zaistenie bezpečnosti lietadla letiaceho nad vzletovou a pristávacou dráhou pri vzlete alebo pristávaní;

38g. „podmienky na vzletovej a pristávacej dráhe“ je opis podmienok povrchu vzletovej a pristávacej dráhy použitý v RCR, na základe ktorého sa stanovuje kód RWYCC na účely výkonnosti letúnov;

38 h „deskriptory podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe“ sú jedna z týchto látok nachádzajúcich sa na povrchu vzletovej a pristávacej dráhy:

a) utlačený sneh: sneh utlačený do pevnej hmoty tak, že sa pneumatiky letúna pri prevádzkových tlakoch a zaťažení budú pohybovať na povrchu bez toho, aby došlo k ďalšiemu výraznému utlačeniu alebo aby zanechali na povrchu koľaje;

b) suchý sneh: sneh, z ktorého sa nedá jednoducho vytvoriť snehová guľa;

c) námraza: kryštáliky ľadu zo vzdušnej vlhkosti vytvorené na povrchu, ktorého teplota je na bode mrazu alebo pod bodom mrazu; námraza sa od ľadu líši v tom, že kryštáliky námrazy sa tvoria nezávisle, a preto majú zrnitejšiu štruktúru;

d) ľad: voda, ktorá zamrzla, alebo utlačený sneh, ktorý sa zmenil na ľad v chladných a suchých podmienkach;

e) kašovitý sneh: sneh tak nasýtený vodou, že ak sa naberie do dlane, kvapká z neho voda, alebo pri prudkom našliapnutí fŕka;

f) stojatá voda: voda s hĺbkou väčšou ako 3 mm;

g) mokrý ľad: ľad s vodou na povrchu alebo topiaci sa ľad;

h) mokrý sneh: sneh, ktorý obsahuje dostatok vody na to, aby sa z neho dala vytvoriť riadne zhutnená pevná snehová guľa, ale z ktorej voda nekvapká;“;

i) Vkladajú sa tieto body 41a, 41b a 41c:

„41a. „klzká a vlhká vzletová a pristávacia dráha“ je vlhká vzletová a pristávacia dráha, pri ktorej sa zistili zhoršené povrchové trecie vlastnosti na jej značnej časti;

41b. „SNOWTAM“ je:

a) s účinnosťou od 7. januára 2021 do 12. augusta 2021 osobitná séria oznámení NOTAM, ktorými sa špecifickým formátom oznamuje prítomnosť alebo odstránenie nebezpečných podmienok spôsobených snehom, ľadom, kašovitým snehom alebo stojatou vodou zo snehu, kašovitého snehu a ľadu na pohybovej ploche;

b) s účinnosťou od 12. augusta 2021 osobitná séria oznámení NOTAM vydávaná v štandardnom formáte, ktoré obsahujú hlásenie o stave povrchu upozorňujúce na prítomnosť alebo pominutie podmienok spôsobených snehom, ľadom, kašovitým snehom, námrazou alebo vodou zo snehu, kašovitého snehu, ľadu alebo námrazy na pohybovej ploche;

41c. „osobitne pripravená zimná vzletová a pristávacia dráha“ je vzletová a pristávacia dráha so suchým zamrznutým povrchom tvoreným utlačeným snehom alebo ľadom, prípadne utlačeným snehom aj ľadom, ktorý bol ošetrený pieskom alebo štrkom alebo bol mechanicky ošetrený na zlepšenie trecích vlastností povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;“;

j) Bod 47 sa nahrádza takto:

„47. „podmienky osvedčenia“ sú:

— miestne identifikačné kódy ICAO,

— podmienky prevádzky (VFR/IFR, deň/noc),

— prevádzka letúnov na osobitne pripravených zimných vzletových a pristávacích dráhach,

— vzletová a pristávacia dráha,

— vyhlásené dĺžky,

— typy dráhy a poskytované priblíženia,

— referenčný kód letiska,

— rozsah prevádzky lietadiel v prípade vyššieho referenčného kódu letiska,

— poskytovanie služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche (áno/nie),

— úroveň záchrannej a požiarnej ochrany;“;

k) Bod 48 sa nahrádza takto:

„48. „vizuálne prostriedky“ sú ukazovatele a signalizačné zariadenia, značenia, svetlá, znaky a návestidlá alebo ich kombinácia;“;

l) Dopĺňa sa tento bod 49:

„49. „vlhká vzletová a pristávacia dráha“ je vzletová a pristávacia dráha, ktorej povrch v časti určenej na používanie je pokrytý viditeľnou vlhkosťou alebo vodou do výšky 3 mm.“

2. Príloha III sa mení takto:

a) Ustanovenie ADR.OR.D.007 sa nahrádza takto:

„**ADR.OR.D.007. Správa leteckých údajov a leteckých informácií**

a) V rámci systému riadenia prevádzkovateľ letiska zavedie a udržiava systém riadenia kvality zahŕňajúci tieto činnosti:

1. jeho činnosti súvisiace s leteckými údajmi;

2. jeho činnosti súvisiace s poskytovaním leteckých informácií.

b) Prevádzkovateľ letiska v rámci svojho systému riadenia vytvorí systém riadenia bezpečnostnej ochrany s cieľom zaisťovať bezpečnostnú ochranu prevádzkových údajov, ktoré prijíma, tvorí alebo inak používa, tak, aby bol prístup k nim vyhradený len pre oprávnené osoby.

c) V systéme riadenia bezpečnostnej ochrany prevádzkovateľa letiska sa vymedzujú tieto prvky:

1. postupy súvisiace s posudzovaním rizík bezpečnosti údajov a ich zmierňovaním, monitorovaním bezpečnostnej ochrany a jej zlepšovaním, preskúmaním bezpečnostnej ochrany a šírením poznatkov;

2. prostriedky určené na zistenie narušenia bezpečnostnej ochrany a na upozornenie pracovníkov vhodnými výstražnými signálmi;

3. prostriedky na zvládanie následkov narušenia bezpečnostnej ochrany a na identifikovanie nápravných opatrení a postupov na zmiernenie účinkov s cieľom zabrániť ich opätovnému výskytu.

d) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí bezpečnostnú previerku svojich zamestnancov s ohľadom na bezpečnostnú ochranu leteckých údajov.

e) Prevádzkovateľ letiska prijme nevyhnutné opatrenia na ochranu svojich leteckých údajov pred kybernetickými hrozbami.“;

b) Ustanovenie ADR.OR.D.017 sa nahrádza takto:

„**ADR.OR.D.017. Výcvikový program a program preskúšania odbornej spôsobilosti**

a) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie výcvikový program pre zamestnancov podieľajúcich sa na prevádzke, údržbe a riadení letiska, aby sa zabezpečila kontinuálna spôsobilosť zamestnancov a aby sa oboznamovali s pravidlami a postupmi súvisiacimi s prevádzkou letiska a vzťahu ich funkcií a úloh k celkovej prevádzke letiska.

b) Výcvik uvedený v písmene a) musí:

1. zahŕňať úvodný, udržiavací, opakovací a pokračovací výcvik;

2. byť primeraný funkciám a úlohám zamestnancov;

3. zahŕňať uplatniteľné prevádzkové postupy a požiadavky letiska, ako aj vedenie vozidiel.

c) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby všetci ostatní zamestnanci vrátane zamestnancov iných organizácií prevádzkujúcich alebo poskytujúcich služby na letisku, ktorí sú oprávnení na nesprevádzaný prístup na pohybovú plochu a iné prevádzkové priestory letiska, boli primerane vycvičení a kvalifikovaní na takýto nesprevádzaný prístup.

d) Výcvik uvedený v písmene c) musí:

1. zahŕňať úvodný, udržiavací, opakovací a pokračovací výcvik;

2. zahŕňať uplatniteľné prevádzkové postupy a požiadavky letiska, ako aj vedenie vozidiel.

e) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby zamestnanci uvedení v písmenách a) a c) úspešne absolvovali potrebný úvodný výcvik pred tým, než budú môcť:

1. plniť si svoje povinnosti bez dozoru;

2. mať nesprevádzaný prístup na pohybovú plochu a iné prevádzkové priestory letiska.

Súčasťou úvodného výcviku je teoretický a praktický výcvik primeranej dĺžky a hodnotenie spôsobilosti zamestnancov po poskytnutí výcviku.

f) Aby si mohli zamestnanci plniť povinnosti bez dozoru a boli oprávnení na nesprevádzaný prístup na pohybovú plochu a iné prevádzkové priestory letiska, ak nie je v tejto časti a časti ADR.OPS stanovené inak, prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby zamestnanci uvedení v písmenách a) a c) boli vycvičení v oblasti pravidiel a postupov súvisiacich s prevádzkou letiska tak, že absolvujú:

1. udržiavací výcvik v intervaloch nepresahujúcich 24 mesiacov od absolvovania úvodného výcviku. Ak sa udržiavací výcvik vykoná počas posledných 3 kalendárnych mesiacov intervalu, obdobie nového intervalu sa počíta od dátumu skončenia platnosti pôvodného intervalu;

2. opakovací výcvik, a to pred plnením si svojich povinností bez dozoru alebo pred získaním oprávnenia na nesprevádzaný prístup na pohybovú plochu a iné prevádzkové priestory letiska, ak nevykonávali svoje povinnosti počas obdobia najmenej 3 a najviac 12 po sebe nasledujúcich mesiacov. V prípade neprítomnosti dlhšej ako 12 po sebe nasledujúcich mesiacov takíto zamestnanci musia absolvovať úvodný výcvik v súlade s písmenom c);

3. v prípade potreby pokračovací výcvik z dôvodu zmien ich prevádzkového prostredia alebo pridelených úloh.

g) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie program preskúšania odbornej spôsobilosti pre zamestnancov uvedených v písmene a) a zabezpečí, aby zamestnanci uvedení v písmene c) preukázali svoje spôsobilosti pri plnení svojich úloh v súlade s programom preskúšania odbornej spôsobilosti s cieľom:

1. zabezpečiť ich kontinuálnu spôsobilosť;

2. zabezpečiť, aby boli oboznámení s pravidlami a postupmi súvisiacimi s ich funkciami a úlohami.

Pokiaľ nie je v tejto časti a v časti ADR.OPS stanovené inak, prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby osoby uvedené v písmenách a) a c) absolvovali preskúšanie odbornej spôsobilosti v intervaloch nepresahujúcich 24 mesiacov od absolvovania úvodného výcviku.

h) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby:

1. výcvik poskytovali primerane kvalifikovaní a skúsení inštruktori a hodnotenia a preskúšania odbornej spôsobilosti vykonávali primerane kvalifikovaní a skúsení hodnotitelia;

2. sa na poskytovanie výcviku a prípadne vykonávanie preskúšania odbornej spôsobilosti používali vhodné zariadenia, prostriedky a vybavenie.

i) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie postupy na vykonávanie výcvikového programu a programu preskúšania odbornej spôsobilosti a:

1. vedie príslušné záznamy o kvalifikácii, výcviku a preskúšaní odbornej spôsobilosti, aby mohol preukázať splnenie tejto požiadavky;

2. na požiadanie sprístupní tieto záznamy dotyčným zamestnancom;

3. ak sa osoba zamestná u iného zamestnávateľa, na požiadanie sprístupní tieto záznamy o dotyčnej osobe novému zamestnávateľovi.“;

c) Ustanovenie ADR.OR.D.035 písmeno d) sa mení takto:

i) Bod 6 sa nahrádza takto:

„6. aktuálna verzia registra nebezpečenstiev;“;

ii) Dopĺňajú sa tieto body 7 a 8:

„7. vodičské oprávnenia a prípadne certifikáty o jazykovej spôsobilosti počas najmenej štyroch rokov po ukončení ich zamestnaneckého vzťahu alebo do odňatia alebo zrušenia oprávnenia na vedenie vozidla alebo dovtedy, kým príslušný orgán nevykoná v tejto oblasti činnosti audit;

8. oprávnenia vozidiel a záznamy prevádzkovateľa letiska o údržbe vozidiel počas najmenej štyroch rokov po vyradení vozidla z prevádzky alebo dovtedy, kým príslušný orgán nevykoná v tejto oblasti audit.“

3. Príloha IV sa mení takto:

a) Ustanovenie ADR.OPS.A.010 sa nahrádza takto:

„**ADR.OPS.A.010. Požiadavky na kvalitu údajov**

Prevádzkovateľ letiska musí mať formálne dohody s organizáciami, s ktorými si vymieňa letecké údaje alebo letecké informácie, a zabezpečí toto:

a) všetky údaje týkajúce sa letiska a dostupných služieb sa poskytujú v požadovanej kvalite; požiadavky na kvalitu údajov sú pri vzniku údajov splnené a počas prenosu údajov sa zachovávajú;

b) presnosť leteckých údajov zodpovedá presnosti stanovenej v katalógu leteckých údajov;

c) integrita leteckých údajov sa zachováva počas celého procesu spracovania údajov od ich vzniku po prenos, a to na základe klasifikácie integrity stanovenej v katalógu leteckých údajov. Okrem toho sa zavedú postupy:

1. aby sa v prípade bežných údajov zabránilo ich znehodnoteniu počas spracovania údajov;

2. aby v prípade základných údajov nedošlo k ich znehodnoteniu v akejkoľvek fáze celého procesu a aby sa v prípade potreby použili dodatočné procesy na odstránenie potenciálnych rizík v celkovej architektúre systému s cieľom zabezpečiť integritu údajov na danej úrovni;

3. aby v prípade rozhodujúcich údajov nedošlo k ich znehodnoteniu v akejkoľvek fáze celého procesu a aby sa použili dodatočné procesy na zaručenie integrity s cieľom úplne zmierniť následky chýb, ktoré boli na základe dôkladnej analýzy celkovej architektúry systému označené za potenciálne riziká pre integritu údajov;

d) rozlíšenie leteckých údajov je úmerné skutočnej presnosti údajov;

e) vysledovateľnosť leteckých údajov;

f) včasnosť leteckých údajov vrátane všetkých obmedzení obdobia platnosti;

g) úplnosť leteckých údajov;

h) formát poskytnutých údajov spĺňa stanovené požiadavky.“;

b) Dopĺňajú sa tieto ustanovenia ADR.OPS.A.020 až ADR.OPS.A.055:

„**ADR.OPS.A.020. Spoločné referenčné systémy**

Prevádzkovateľ letiska na účely leteckej navigácie používa:

a) Svetový geodetický systém – 1984 (WGS-84) ako horizontálny referenčný systém;

b) údaj o strednej hladine mora (MSL) ako vertikálny referenčný systém;

c) gregoriánsky kalendár a koordinovaný svetový čas (UTC) ako časové referenčné systémy.

ADR.OPS.A.025. Odhaľovanie chybných údajov a overovanie údajov

Prevádzkovateľ letiska pri tvorbe, spracovaní alebo prenose údajov poskytovateľovi leteckých informačných služieb (AIS):

a) zabezpečí, že sa počas prenosu a uchovávania leteckých údajov budú používať digitálne techniky na odhaľovanie chybných údajov s cieľom podporiť platné úrovne integrity údajov;

b) zabezpečí, že prenos leteckých údajov bude prebiehať v súlade s vhodným overovacím procesom, aby príjemcovia boli schopní potvrdiť, že údaje alebo informácie vyslal oprávnený zdroj.

ADR.OPS.A.030. Katalóg leteckých údajov

Prevádzkovateľ letiska pri tvorbe, spracovaní alebo prenose údajov poskytovateľovi leteckých informačných služieb zabezpečí, že letecké údaje uvedené v dodatku 1 k prílohe III (časť ATM/ANS.OR) k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) 2017/373 (*) vyhovujú špecifikáciám katalógu údajov.

ADR.OPS.A.035. Potvrdenie a overenie údajov

Prevádzkovateľ letiska pri tvorbe, spracovaní alebo prenose údajov poskytovateľovi leteckých informačných služieb zabezpečí, že sa použijú metódy potvrdzovania a overovania tak, aby letecké údaje spĺňali súvisiace požiadavky na kvalitu údajov. Okrem toho:

a) overovaním sa zabezpečí, že letecké údaje budú doručené bez znehodnotenia a že spracovaním leteckých údajov nedôjde k ich znehodnoteniu;

b) letecké údaje a letecké informácie, ktoré boli zadané manuálne, musia byť predmetom nezávislého overenia s cieľom zistiť chyby, ktoré mohli vzniknúť;

c) pri používaní leteckých údajov na získanie alebo výpočet nových leteckých údajov sa počiatočné údaje overia a potvrdia s výnimkou prípadov, keď ich poskytol oficiálny zdroj.

ADR.OPS.A.040. Požiadavky na spracovanie chýb

Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby:

a) sa chybám zisteným počas tvorby údajov a po ich doručení venovala pozornosť, aby sa opravili alebo vyriešili;

b) sa uprednostňovala náprava chýb v rozhodujúcich a základných leteckých údajoch.

ADR.OPS.A.045. Metaúdaje

Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, že metaúdaje budú obsahovať aspoň:

a) identifikačné údaje organizácií alebo subjektov, ktoré vykonávajú akúkoľvek činnosť v rámci tvorby, prenosu alebo spracovania leteckých údajov;

b) vykonané činnosti;

c) dátum a čas, keď bola činnosť vykonaná.

ADR.OPS.A.050. Prenos údajov

Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, že letecké údaje sa budú prenášať elektronickými prostriedkami.

ADR.OPS.A.055. Nástroje a softvér

Prevádzkovateľ letiska pri tvorbe, spracovaní alebo prenose údajov poskytovateľovi leteckých informačných služieb zabezpečí, že nástroje a softvér používané na podporu alebo automatizáciu spracovania leteckých údajov budú plniť svoje funkcie bez toho, aby negatívne ovplyvnili kvalitu leteckých údajov.

_____

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2017/373 z 1. marca 2017, ktorým sa stanovujú spoločné požiadavky na poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky/leteckých navigačných služieb a na ostatné funkcie siete manažmentu letovej prevádzky, ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 482/2008, vykonávacie nariadenia (EÚ) č. 1034/2011, (EÚ) č. 1035/2011 a (EÚ) 2016/1377 a ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 677/2011 (Ú. v. EÚ L 62, 8.3.2017, s. 1).“

c) Dopĺňa sa toto ustanovenie ADR.OPS.A.057:

„**ADR.OPS.A.057. Vytváranie oznámenia NOTAM**

a) Prevádzkovateľ letiska:

1. zriadi a zavedie postupy, v súlade s ktorými vytvára oznámenie NOTAM vydané príslušným poskytovateľom leteckých informačných služieb:

   i) ktoré obsahujú informácie o zriadení, stave alebo zmene akéhokoľvek leteckého zariadenia, služby, postupu alebo nebezpečenstva, ktorých včasná znalosť je dôležitá pre zamestnancov zabezpečujúcich leteckú prevádzku;

   ii) ktoré obsahujú informácie dočasného a krátkodobého charakteru alebo ktoré sa týkajú prevádzkovo významných trvalých zmien alebo dlhotrvajúcich dočasných zmien oznámených v krátkom časovom predstihu, okrem rozsiahleho textu alebo grafického zobrazenia alebo oboch týchto prvkov;

2. určí zamestnancov letiska, ktorí úspešne absolvovali príslušný výcvik a preukázali svoju spôsobilosť, aby vytvárali oznámenia NOTAM a poskytovali relevantné informácie poskytovateľom leteckých informačných služieb, s ktorými má uzavreté dohody;

3. zabezpečí, aby všetci ostatní zamestnanci letiska, ktorých povinnosti sa týkajú používania oznámenia NOTAM, úspešne absolvovali príslušný výcvik a preukázali svoju spôsobilosť vykonávať tieto povinnosti.

b) Prevádzkovateľ letiska vytvára oznámenie NOTAM, keď je potrebné poskytnúť tieto informácie:

1. zriadenie, uzatvorenie alebo významné zmeny v prevádzke letísk, heliportov alebo vzletových a pristávacích dráh;

2. zriadenie, zrušenie alebo významné zmeny v prevádzke letiskových služieb;

3. zriadenie, zrušenie alebo významné zmeny v prevádzkovej schopnosti rádionavigačných služieb a služieb zabezpečujúcich spojenie lietadlo-zem, za ktoré zodpovedá prevádzkovateľ letiska;

4. nedostupnosť záložných a sekundárnych systémov s priamym prevádzkovým vplyvom;

5. zriadenie, zrušenie alebo významné zmeny vizuálnych prostriedkov;

6. prerušenie prevádzky hlavných častí letiskových svetelných systémov alebo ich opätovné uvedenie do prevádzky;

7. zriadenie, zrušenie alebo významné zmeny v postupoch leteckých navigačných služieb, za ktoré zodpovedá prevádzkovateľ letiska;

8. výskyt alebo opravy väčších porúch alebo prekážok na prevádzkovej ploche;

9. zmeny a obmedzenia v dostupnosti paliva, oleja alebo kyslíka;

10. zriadenie, zrušenie alebo opätovné uvedenie do prevádzky výstražných majákov označujúcich prekážky pre leteckú navigáciu;

11. plánované laserové vyžarovanie, laserové prehliadky a použitie svetlometov v okolí letiska v prípade, ak môže dôjsť k zníženiu schopnosti nočného videnia pilotov;

12. postavenie, odstránenie alebo zmeny prekážok leteckej navigácie v priestoroch vzletu alebo stúpania, v priestore nevydareného priblíženia, v priestore priblíženia, ako aj na páse vzletovej a pristávacej dráhy;

13. zmeny kategórie záchranného a hasičského zabezpečenia pre letisko alebo heliport;

14. výskyt, odstránenie alebo významné zmeny nebezpečných podmienok spôsobených snehom, kašovitým snehom, ľadom, rádioaktívnym materiálom, toxickými látkami, usadeninami sopečného popola alebo vodou na pohybovej ploche;

15. skutočnosť, že vzletová a pristávacia dráha alebo jej časť je klzká a vlhká;

16. skutočnosť, že vzletová a pristávacia dráha nie je k dispozícii z dôvodu prác na značení vzletovej a pristávacej dráhy; alebo informácie o časovom oneskorení potrebnom na sprístupnenie vzletovej a pristávacej dráhy, ak vybavenie použité na takéto práce môže byť v prípade potreby odstránené;

17. prítomnosť nebezpečenstiev, ktoré ovplyvňujú leteckú navigáciu, vrátane výskytu voľne žijúcej zveri, prekážok, vyhliadkových letov a významných udalostí.

c) Prevádzkovateľ letiska na účely písmena b) zabezpečí, aby:

1. oznámenie NOTAM bolo vytvorené v dostatočnom predstihu, aby dotknuté strany mohli prijať akékoľvek potrebné opatrenie, s výnimkou nespôsobilosti, úniku rádioaktívnych materiálov a toxických látok a ďalších udalostí, ktoré nie je možné predvídať;

2. sa v oznámení NOTAM, ktorým sa oznamuje nespôsobilosť súvisiaceho zariadenia, služieb a navigačného zariadenia na letisku, uvádzal predpokladaný čas trvania nespôsobilosti alebo čas, keď sa očakáva obnovenie služby;

3. do troch mesiacov od vydania stáleho oznámenia NOTAM sa informácie uvedené v oznámení NOTAM začlenili do príslušných produktov leteckých informačných služieb;

4. do troch mesiacov od vydania dočasného dlhotrvajúceho oznámenia NOTAM sa informácie uvedené v oznámení NOTAM začlenili do dodatku k AIP;

5. sa vytvorilo náhradné oznámenie NOTAM, ak oznámenie NOTAM s predpokladaným koncom platnosti neočakávane prekročí trojmesačné obdobie, pokiaľ sa nepredpokladá, že by stav trval ďalšie obdobie dlhšie než tri mesiace; v takom prípade prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby boli informácie uverejnené v dodatku k AIP.

d) Prevádzkovateľ letiska okrem toho zabezpečí, aby:

1. s výnimkou prípadov uvedených v písmene d) bode 4 každé oznámenie NOTAM, ktoré vytvorí, obsahovalo príslušné informácie usporiadané podľa formulára NOTAM uvedeného v dodatku 1 k tejto prílohe;

2. text oznámenia NOTAM tvorili označenia alebo jednotná skrátená frazeológia podľa kódov NOTAM ICAO doplnené skratkami ICAO, identifikátormi, značkami, označeniami, volacími znakmi, frekvenciami, číselnými údajmi a jednoduchou formuláciou;

3. sa oznámenie NOTAM vytvorilo v anglickom jazyku alebo v štátnom jazyku podľa dohody s príslušným poskytovateľom leteckých informačných služieb;

4. sa informácie o výskyte snehu, kašovitého snehu, ľadu, námrazy, stojatej vody alebo vody zo snehu, kašovitého snehu, ľadu alebo námrazy na pohybovej ploche šírili prostredníctvom oznámenia SNOWTAM, ktoré musí obsahovať informácie usporiadané podľa formulára SNOWTAM uvedeného v dodatku 2 k tejto prílohe;

5. ak sa vo vydanom oznámení NOTAM vyskytne chyba, vytvorilo sa oznámenie NOTAM s novým číslom, ktoré nahradí chybné oznámenie NOTAM alebo aby sa chybné oznámenie NOTAM zrušilo a vytvorilo sa nové oznámenie NOTAM;

6. ak sa vytvára oznámenie NOTAM, ktorým sa ruší alebo nahradzuje predchádzajúce oznámenie NOTAM:

a) sa v ňom uvádzala séria a poradové číslo/rok predchádzajúceho oznámenia NOTAM;

b) boli miestne identifikačné kódy a predmet v obidvoch oznámeniach NOTAM rovnaké;

7. novým oznámením NOTAM sa zrušilo alebo nahradilo iba jedno oznámenie NOTAM;

8. každé vytvorené oznámenie NOTAM sa zaoberalo iba jedným predmetom a jednou podmienkou týkajúcou sa daného predmetu;

9. každé vytvorené oznámenie NOTAM bolo čo najstručnejšie a zostavené tak, aby bol jeho zmysel jasný bez potreby odvolávať sa na iný dokument;

10. vytvorené oznámenie NOTAM, ktoré obsahuje trvalé alebo dočasné informácie dlhodobého charakteru, obsahovalo príslušné odkazy na AIP alebo dodatok k AIP;

11. miestny identifikačný kód ICAO zahrnutý do textu vytvoreného oznámenia NOTAM pre letisko bol totožný s kódom, ktorý je uvedený v dokumente „Miestne identifikačné kódy“. Nesmie sa použiť skrátená forma týchto kódov.

e) Prevádzkovateľ letiska po uverejnení oznámenia NOTAM, ktoré vytvoril, skontroluje jeho obsah s cieľom zabezpečiť jeho presnosť a zaistí šírenie informácií všetkým relevantným zamestnancom letiska a organizáciám na letisku.

f) Prevádzkovateľ letiska vedie záznamy o:

1. oznámeniach NOTAM, ktoré vytvoril a ktoré boli vydané;

2. vykonávaní písmena a) bodov 2 a 3.“;

d) Dopĺňa sa toto ustanovenie ADR.OPS.A.060:

„**ADR.OPS.A.060. Hlásenie o povrchových kontaminantoch**

Prevádzkovateľ letiska hlási leteckým informačným službám a stanovištiam letových prevádzkových služieb informácie prevádzkového významu ovplyvňujúce prevádzku lietadiel a letiska na pohybovej ploche, najmä pokiaľ ide o prítomnosť:

a) vody;

b) snehu;

c) kašovitého snehu;

d) ľadu;

e) námrazy;

f) kvapalných chemikálií na ochranu proti námraze alebo odnámrazovanie alebo iných kontaminantov;

g) snehových závejov alebo jazykov.“;

e) Dopĺňa sa toto ustanovenie ADR.OPS.065:

„**ADR.OPS.A.065. Hlásenie o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe**

a) Prevádzkovateľ letiska hlási podmienky na vzletovej a pristávacej dráhe za každú tretinu vzletovej a pristávacej dráhy pomocou správy o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe (RCR). Správa obsahuje kód podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe (RWYCC) s číslovaním od 0 po 6, pokrytie a hĺbku kontaminantov a opis pomocou týchto pojmov:

1. COMPACTED SNOW (utlačený sneh);

2. DRY (suchá);

3. DRY SNOW (suchý sneh);

4. DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (suchý sneh na vrstve utlačeného snehu);

5. DRY SNOW ON TOP OF ICE (suchý sneh na vrstve ľadu);

6. FROST (námraza);

7. ICE (ľad);

8. SLIPPERY WET (klzká a vlhká);

9. SLUSH (kašovitý sneh);

10. SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (osobitne pripravená zimná vzletová a pristávacia dráha);

11. STANDING WATER (stojatá voda);

12. WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (voda na vrstve utlačeného snehu);

13. WET (vlhká);
14. WET ICE (mokrý ľad);
15. WET SNOW (mokrý sneh);
16. WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (mokrý sneh na vrstve utlačeného snehu);
17. WET SNOW ON TOP OF ICE (mokrý sneh na vrstve ľadu);
18. CHEMICALLY TREATED (chemicky ošetrená);
19. LOOSE SAND (sypký piesok).

b) Hlásenie sa začína, keď dôjde k významnej zmene podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe spôsobenej vodou, snehom, kašovitým snehom, ľadom alebo námrazou.

c) Hlásenie o podmienkach na vzletovej a pristávacej dráhe musí neustále odrážať významné zmeny, až pokiaľ vzletová a pristávacia dráha prestane byť znečistená. Keď nastane takáto situácia, prevádzkovateľ letiska vydá správu RCR, v ktorej sa uvádza, že vzletová a pristávacia dráha je buď vlhká, alebo suchá.

d) Merania trenia sa nenahlasujú.

e) Ak je spevnená vzletová a pristávacia dráha alebo jej časť klzká a vlhká, prevádzkovateľ letiska sprístupní tieto informácie príslušným používateľom letiska. Uskutoční sa to vytvorením oznámenia NOTAM a uvedením polohy dotknutej časti dráhy.“;

f) Dopĺňa sa tento dodatok 1:

„Dodatok 1

FORMULÁR NOTAM

Indikátor priority		→
Adresa		
		≪≡
Dátum a čas podania		→
Indikátor odosielateľa		≪≡(
Séria, číslo a identifikátor správy		
NOTAM obsahujúce nové informácie	.....NOTAMN (séria a číslo/rok)	
NOTAM nahradzujúce predchádzajúce NOTAM	.....NOTAMR..... (séria a číslo/rok) (séria a číslo/rok nahradzovaného NOTAM)	
NOTAM rušiace predchádzajúce NOTAM	.....NOTAMC..... (séria a číslo/rok) (séria a číslo/rok rušeného NOTAM)	≪≡

Kvalifikátory									
	FIR	Kód NOTAM	Prevádzka	Účel	Rozsah	Dolná hranica	Horná hranica	Zemepisné súradnice, rádius	
Q)	/	Q /	/	/	/	/	/	/	≪≡

Určenie miestneho identifikačného kódu ICAO pre oblasť, v ktorej sa zariadenie, vzdušný priestor alebo nahlásené podmienky nachádzajú.	A) →	

Obdobie platnosti													
Od (dátum a *čas)*	B)											→	
Do (PERM alebo dátum a *čas)*	C)											EST* PERM*	≪≡
Harmonogram (v prípade potreby)	D)												→
													≪≡

Text NOTAM; v **jednoduchej formulácii (použijú sa skratky ICAO)**
E) ≪≡

Dolná hranica	F) →	
Horná hranica	G)	) ≪≡
Podpis		

*** Nehodiace sa prečiarknite.“;**

g) Dopĺňa sa tento dodatok 2:

„Dodatok 2

FORMULÁR SNOWTAM

(Názov COM)	(Indikátor priority)	(Adresy)			<≡
	(Dátum a čas podania)	(Indikátor odosielateľa)			<≡
(Skrátený názov)	(PORADOVÉ ČÍSLO SWAA*) S W * *	(MIESTNE IDENTIFIKAČNÉ KÓDY)	DÁTUM/ČAS POSÚDENIA	(VOLITEĽNÁ SKUPINA)	<≡(
SNOWTAM →	(Poradové číslo) <≡				

Oddiel pre výpočet výkonnosti letúna			
(MIESTNE IDENTIFIKAČNÉ KÓDY LETISKA)	M	A)	<≡
[DÁTUM/ČAS POSÚDENIA *(čas dokončenia posúdenia v* UTC)]	M	B)	→
(NIŽŠIE ČÍSELNÉ OZNAČENIE VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY)	M	C)	→
[KÓD PODMIENOK NA VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHE (RWYCC) NA KAŽDEJ TRETINE DRÁHY] [Na základe matice hodnotenia podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 alebo 6]	M	D)	// →
(PERCENTO POKRYTIA KONTAMINANTOM PRE KAŽDÚ TRETINU VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY)	C	E)	// →
[HĹBKA (mm) SYPKÉHO KONTAMINANTU NA KAŽDEJ TRETINE VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY]	C	F)	// →
[OPIS PODMIENOK NA CELEJ DĹŽKE VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY (Pozorované na každej tretine vzletovej a pristávacej dráhy počínajúc prahom vzletovej a pristávacej dráhy s nižším číselným označením)] COMPACTED SNOW (utlačený sneh) DRY (suchá) DRY SNOW (suchý sneh) DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (suchý sneh na vrstve utlačeného snehu) DRY SNOW ON TOP OF ICE (suchý sneh na vrstve ľadu) FROST (námraza) ICE (ľad) SLIPPERY WET (klzká a vlhká) SLUSH (kašovitý sneh) SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (osobitne pripravená zimná vzletová a pristávacia dráha) STANDING WATER (stojatá voda) WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (voda na vrstve utlačeného snehu) WET (vlhká) WET ICE (mokrý ľad) WET SNOW (mokrý sneh) WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (mokrý sneh na vrstve utlačeného snehu) WET SNOW ON TOP OF ICE (mokrý sneh na vrstve ľadu)	M	G)	// →
(ŠÍRKA VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY, PRE KTORÚ PLATIA KÓDY PODMIENOK NA VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHE, AK JE MENŠIA AKO PUBLIKOVANÁ ŠÍRKA)	O	H)	<≡≡
Oddiel situačného povedomia			
[SKRÁTENÁ DĹŽKA VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY, AK JE MENŠIA AKO PUBLIKOVANÁ m)]	O	I)	→
(ZVÍRENÝ SNEH NA VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHE)	O	J)	→
(SYPKÝ PIESOK NA VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHE)	O	K)	→
(CHEMICKÉ OŠETRENIE VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHY)	O	L)	→
(SNEHOVÉ ZÁVEJE NA VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHE) [pri výskyte sa uvedie vzdialenosť od osovej čiary vzletovej a pristávacej dráhy m) a podľa potreby sa doplní písmenami ‚L', ‚R' alebo ‚LR']	O	M)	→
(SNEHOVÉ ZÁVEJE NA ROLOVACEJ DRÁHE)	O	N)	→
(SNEHOVÉ ZÁVEJE PRILIEHAJÚCE K VZLETOVEJ A PRISTÁVACEJ DRÁHE)	O	O)	→
(PODMIENKY NA ROLOVACEJ DRÁHE)	O	P)	→
(PODMIENKY NA ODBAVOVACEJ PLOCHE)	O	R)	→
(NAMERANÝ KOEFICIENT TRENIA)	O	S)	→
(POZNÁMKY V JEDNODUCHEJ FORMULÁCII)	O	T)	) <<≡

POZNÁMKY:
1. * Uveďte písmenové označenie štátnej príslušnosti ICAO podľa ICAO Doc 7910, časť 2, alebo iné platné označenie letiska.
2. Informácie pre ďalšie vzletové a pristávacie dráhy, opakovať od B do H.
3. Informácie v oddiele situačného povedomia sa opakujú pre každú vzletovú a pristávaciu dráhu, rolovaciu dráhu a odbavovaciu plochu. Ak sa nahlasujú, opakujte podľa potreby.
4. Slová v zátvorkách () sa nevysielajú.
5. Pokyny týkajúce sa položiek A až T sa nachádzajú v odseku 1 písm. b) pokynov na vyplnenie formulára SNOWTAM.

PODPIS ODOSIELATEĽA (nevysiela sa)

h) Vkladá sa toto ustanovenie ADR.OPS.B.003:

„**ADR.OPS.B.003. Odovzdávanie činností – poskytovanie prevádzkových informácií**

a) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie postupy odovzdávania prevádzkových činností medzi zamestnancami podieľajúcimi sa na prevádzke a údržbe letiska, aby zabezpečil, že všetkým novým zamestnancom sa poskytnú prevádzkové informácie týkajúce sa ich úloh.

b) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie postupy, ktorými sa organizáciám prevádzkujúcim alebo poskytujúcim služby na letisku poskytujú prevádzkové informácie súvisiace s letiskom, ktoré môžu ovplyvniť plnenie úloh zamestnancov takýchto organizácií.“;

i) Ustanovenie ADR.OPS.B.010 sa mení takto:

i) písmená c), d) a e) sa nahrádzajú takto:

„c) Výcvikový program sa vykonáva v súlade s ustanovením ADR.OR.D.017 s týmito výnimkami:

1. udržiavací výcvik zahŕňa teoretický a praktický pokračovací výcvik;

2. preskúšania odbornej spôsobilosti sa vykonávajú v intervaloch nepresahujúcich 12 mesiacov od absolvovania úvodného výcviku.

d) Výcvik zamestnancov záchrannej a hasičskej služby musí byť navrhnutý tak, aby poskytoval základné vedomosti a praktické zručnosti súvisiace s plnením ich povinností.

e) Dočasné zníženie úrovne ochrany letiskových záchranných a hasičských služieb v dôsledku nepredvídaných okolností si nevyžaduje predchádzajúce povolenie príslušného orgánu.“;

ii) písmeno f) sa vypúšťa;

j) Vkladá sa toto ustanovenie ADR.OPS.B.016:

„**ADR.OPS.B.016. Program na kontrolu úlomkov cudzích predmetov**

a) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie program na kontrolu úlomkov cudzích predmetov a od organizácií prevádzkujúcich alebo poskytujúcich služby na letisku bude vyžadovať, aby sa zúčastnili na tomto programe.

b) V rámci programu na kontrolu úlomkov cudzích predmetov prevádzkovateľ letiska:

1. zabezpečí informovanosť a účasť zamestnancov a to, aby títo zamestnanci úspešne absolvovali príslušný výcvik a preukázali svoju spôsobilosť;

2. zriadi a zavedie opatrenia, ktoré zabránia výskytu úlomkov cudzích predmetov;

3. zriadi a zavedie postupy s cieľom:

i) detegovať úlomky cudzích predmetov vrátane monitorovania a kontroly pohybovej plochy alebo priľahlých plôch v súlade s plánom kontroly a vždy, keď sa takáto kontrola vyžaduje v dôsledku činností, meteorologických javov alebo udalostí, ktoré by mohli viesť k výskytu úlomkov cudzích predmetov;

ii) okamžite odstrániť úlomky cudzích predmetov, zabrániť ich výskytu a zneškodniť ich a poskytnúť na to všetky potrebné prostriedky;

iii) čo najskôr informovať prevádzkovateľov lietadiel o prípadných identifikovaných súčastiach lietadiel;

c) zhromažďuje a analyzuje údaje a informácie s cieľom identifikovať zdroje úlomkov cudzích predmetov a s tým súvisiacich trendov a zavedie nápravné alebo preventívne opatrenia, alebo oboje, na zlepšenie účinnosti programu.“;

k) Vkladá sa toto ustanovenie ADR.OPS.B.024:

„**ADR.OPS.B.024. Oprávnenie vodičov vozidiel**

a) S výnimkou ustanovení písmena d) si vedenie vozidla na ktorejkoľvek časti pohybovej plochy alebo iných prevádzkových priestorov letiska vyžaduje oprávnenie, ktoré vodičovi vydal prevádzkovateľ daného letiska. Oprávnenie na vedenie vozidla sa vydá osobe, ktorá:

1. má pridelené úlohy, ktoré zahŕňajú vedenie vozidla na takýchto plochách;

2. je držiteľom platného vodičského preukazu a akéhokoľvek iného preukazu potrebného na prevádzku špecializovaných vozidiel;

3. úspešne absolvovala príslušný výcvikový program pre vodičov a preukázala svoju spôsobilosť v súlade s písmenom b);

4. preukázala jazykovú spôsobilosť v súlade s ustanovením ADR.OPS.B.029, ak táto osoba má v úmysle viesť vozidlo na prevádzkovej ploche;

5. absolvovala výcvik u svojho zamestnávateľa zameraný na používanie vozidla určeného na prevádzku na letisku.

b) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie výcvikový program pre vodičov, ktorí pracujú na odbavovacej ploche alebo v iných prevádzkových priestoroch, s výnimkou prevádzkovej plochy, a pre vodičov, ktorí pracujú na prevádzkovej ploche. Výcvikový program musí:

1. zodpovedať charakteristikám a prevádzke letiska, funkciám a úlohám vodiča, ktoré sa majú vykonávať, a plochám letiska, na ktorých môžu byť vodiči oprávnení vykonávať činnosti;

2. zahŕňať:

i) teoretický a praktický výcvik primeranej dĺžky aspoň v týchto oblastiach:

A) regulačný rámec a osobná zodpovednosť;

B) normy pre vozidlá, prevádzkové požiadavky a postupy letiska;

C) komunikácia;

D) rádiotelefónia pre vodičov, ktorí vykonávajú činnosti na prevádzkovej ploche;

E) ľudská výkonnosť;

F) oboznámenie sa s prevádzkovým prostredím;

ii) hodnotenie spôsobilosti vodičov.

c) V oprávnení na vedenie vozidla vydanom v súlade s písmenom a) sa musia uvádzať časti pohybovej plochy alebo iných prevádzkových priestorov, na ktorých má vodič oprávnenie viesť vozidlo, a oprávnenie zostáva v platnosti, pokiaľ:

1. požiadavky uvedené v písmene a) bodoch 1 a 2 sú splnené;

2. držiteľ oprávnenia na vedenie vozidla:

i) absolvoval a úspešne ukončil výcvik a preskúšania odbornej spôsobilosti v súlade s ustanovením ADR.OR.D.017 písm. f) a g);

ii) v prípade potreby naďalej preukazuje požadovanú jazykovú spôsobilosť v súlade s ustanovením ADR.OPS.B.029.

d) Bez ohľadu na písmeno a) prevádzkovateľ letiska môže povoliť osobe dočasne viesť vozidlo na pohybovej ploche alebo v iných prevádzkových priestoroch, ak:

1. je daná osoba držiteľom platného vodičského preukazu a akéhokoľvek iného preukazu potrebného na prevádzku špecializovaných vozidiel;

2. je dané vozidlo sprevádzané vozidlom, ktoré vedie vodič s oprávnením vydaným v súlade s písmenom a).

e) Prevádzkovateľ letiska:

1. zriadi systém a zavedie postupy pre:

i) vydávanie oprávnení na vedenie vozidla a dočasných povolení na vedenie vozidla;

ii) zabezpečenie toho, aby vodiči, ktorým bolo vydané oprávnenie na vedenie vozidla, naďalej dodržiavali ustanovenia písmena c) bodov 1 a 2;

iii) monitorovanie toho, či vodiči dodržiavajú všetky požiadavky na vodičov uplatňované na letisku a či sa prijímajú primerané opatrenia vrátane pozastavenia a odňatia oprávnení na vedenie vozidla alebo povolení na dočasné vedenie vozidla;

2. vedie príslušné záznamy.“;

l) Ustanovenie ADR.OPS.B.025 sa vypúšťa;

m) Vkladajú sa tieto ustanovenia ADR.OPS.B.026, ADR.OPS.B.027, ADR.OPS.B.028 a ADR.OPS.B.029:

„**ADR.OPS.B.026. Oprávnenie vozidiel**

a) Prevádzka vozidla na pohybovej ploche alebo v iných prevádzkových priestoroch si vyžaduje oprávnenie vydané prevádzkovateľom letiska. Oprávnenie sa môže vydať, ak sa vozidlo používa na činnosti súvisiace s prevádzkou letiska a:

1. je schopné prevádzky a vhodné na plánovanú prevádzku;

2. spĺňa požiadavky na značenie a osvetlenie uvedené v ustanovení ADR.OPS.B.080;

3. je vybavené rádiovým zariadením umožňujúcim obojsmernú komunikáciu na príslušnej frekvencii letových prevádzkových služieb a akejkoľvek inej potrebnej frekvencii, ak je určené na prevádzku na jednej z týchto plôch:

   i) prevádzková plocha;

   ii) iné prevádzkové priestory, kde je potrebná komunikácia so stanovišťom letových prevádzkových služieb alebo inými prevádzkovými stanovišťami letiska;

4. je vybavené odpovedačom alebo iným zariadením, ktoré podporuje prehľadové služby, ak je určené na prevádzku na prevádzkovej ploche, a letisko je vybavené systémom navádzania a riadenia pohybu na plochách, ktorého prevádzka si vyžaduje používanie odpovedača alebo iného prehľadového vybavenia namontovaného vo vozidlách.

b) Prevádzkovateľ letiska obmedzí počet vozidiel oprávnených na prevádzku na pohybovej ploche a v iných prevádzkových priestoroch na minimálny počet potrebný na bezpečnú a efektívnu prevádzku letiska.

c) Oprávnenie vydané v súlade s písmenom a):

1. uvádza časti pohybovej plochy alebo iných prevádzkových priestorov, na ktorých sa môže vozidlo prevádzkovať;

2. ostáva v platnosti, pokiaľ sú splnené požiadavky uvedené v písmene a).

d) Prevádzkovateľ letiska pridelí volací znak vozidlu oprávnenému na prevádzku na letisku v súlade s písmenom a), ak sa vyžaduje, aby dané vozidlo bolo vybavené rádiovým zariadením. Volací znak pridelený vozidlu:

1. nesmie byť mätúci, pokiaľ ide o jeho identitu;

2. musí byť primeraný jeho funkcii;

3. v prípade vozidiel, ktoré sa prevádzkujú na prevádzkovej ploche, musí byť skoordinovaný so stanovišťom letových prevádzkových služieb a poskytnutý príslušným organizáciám na letisku.

e) Prevádzkovateľ letiska môže odchylne od písmena a) povoliť:

1. aby sa vozidlo oprávnené v súlade s písmenom a) bodmi 1 a 2, ktoré nie je vybavené rádiovým zariadením vyžadovaným podľa písmena a) bodu 3 a odpovedačom alebo iným prehľadovým vybavením vyžadovaným podľa písmena a) bodu 4, príležitostne prevádzkovalo na plochách uvedených v písmene a) bodoch 3 a 4, za predpokladu, že:

   i) vozidlo je neustále sprevádzané oprávneným vozidlom, ktoré spĺňa požiadavku uvedenú v písmene a) bode 3 a v prípade potreby v písmene a) bode 4;

   ii) sprevádzajúce vozidlo spĺňa požiadavky na značenie a osvetlenie uvedené v ustanovení ADR.OPS.B.080;

   iii) postupy za nízkej dohľadnosti nie sú v účinnosti, ak má byť sprevádzané vozidlo prevádzkované na prevádzkovej ploche;

2. dočasný vstup vozidla na letisko a jeho prevádzku na pohybovej ploche alebo v iných prevádzkových priestoroch za týchto podmienok:

   a) vizuálna kontrola daného vozidla určí, že jeho stav neohrozuje bezpečnosť;

   b) dané vozidlo je neustále sprevádzané oprávneným vozidlom, ktoré:

      i) spĺňa požiadavku uvedenú v písmene a) bode 3 a v prípade potreby v písmene a) bode 4, ak sa prevádzkuje na plochách uvedených v písmene a) bodoch 3 a 4;

      ii) spĺňa požiadavky na značenie a osvetlenie uvedené v ustanovení ADR.OPS.B.080;

c) postupy za nízkej dohľadnosti nie sú v účinnosti, ak má byť vozidlo prevádzkované na prevádzkovej ploche.

f) Prevádzkovateľ letiska:

1. zriadi a zavedie postupy na:

i) vydávanie oprávnení vozidiel a dočasných povolení na vstup na letisko a prevádzku vozidiel;

ii) prideľovanie volacích znakov vozidlám;

iii) monitorovanie toho, či vozidlá dodržiavajú ustanovenie ADR.OPS.B.026 a či sa prijímajú primerané opatrenia vrátane pozastavenia a odňatia oprávnení vozidla alebo povolení na dočasnú prevádzku vozidla;

2. vedie príslušné záznamy.

ADR.OPS.B.027. Prevádzka vozidiel

a) Vodič vozidla na prevádzkovej ploche prevádzkuje vozidlo:

1. len na základe oprávnenia stanovišťa letových prevádzkových služieb a v súlade s pokynmi, ktoré vydalo dané stanovište;

2. v súlade so všetkými povinnými pokynmi vyjadrenými pomocou značenia a značiek, pokiaľ stanovište letových prevádzkových služieb nepovolí inak;

3. v súlade so všetkými povinnými pokynmi vyjadrenými pomocou svetiel.

b) Vodič vozidla na prevádzkovej ploche musí prevádzkovať vozidlo v súlade s týmito pravidlami:

1. núdzové vozidlá na pomoc lietadlu v tiesni musia mať prednosť pred všetkou ostatnou prevádzkou pohybujúcou sa na ploche;

2. v súlade s ustanoveniami bodu 1:

i) vozidlá a vozidlá ťahajúce lietadlo musia dať prednosť lietadlu, ktoré pristáva, vzlieta alebo roluje;

ii) vozidlá, ktoré neťahajú lietadlo, musia dať prednosť vozidlám ťahajúcim lietadlo;

iii) vozidlá, ktoré neťahajú lietadlo, musia dať prednosť iným vozidlám neťahajúcim lietadlo v súlade s pokynmi stanovišťa letových prevádzkových služieb;

iv) bez ohľadu na ustanovenia bodov i), ii) a iii) sa vozidlá a vozidlá ťahajúce lietadlo musia riadiť pokynmi stanovišťa letových prevádzkových služieb.

c) Vodič vozidla vybaveného rádiovým zariadením, ktorý má v úmysle prevádzkovať alebo už prevádzkuje vozidlo na prevádzkovej ploche:

1. nadviaže uspokojivé obojsmerné rádiové spojenie so stanovišťom letových prevádzkových služieb na príslušnej frekvencii letových prevádzkových služieb pred vstupom na prevádzkovú plochu a udržiava a sústavne sleduje pridelenú frekvenciu;

2. pred vstupom na prevádzkovú plochu získa oprávnenie stanovišťa letových prevádzkových služieb a vykonáva prevádzku len na základe oprávnenia stanovišťa letových prevádzkových služieb. Bez ohľadu na takéto oprávnenie, vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu alebo pás vzletovej a pristávacej dráhy alebo zmena v povolenej prevádzke podlieha ďalšiemu osobitnému oprávneniu stanovišťa letových prevádzkových služieb;

3. zamestnancom letových prevádzkových služieb opakuje časti pokynov súvisiace s bezpečnosťou, ktoré sa prenášajú hlasom. Pokyny na vstup, vyčkávanie, kríženie alebo prevádzku týkajúce sa každej vzletovej a pristávacej dráhy, rolovacej dráhy alebo pásu vzletovej a pristávacej dráhy sa musia vždy opakovať;

4. zamestnancom letových prevádzkových služieb opakuje alebo potvrdzuje pokyny, ktoré nie sú uvedené v bode 3, a to tak, aby bolo jasne uvedené, že pokyny boli pochopené a budú splnené.

d) Vodič vozidla, ktoré sa prevádzkuje na prevádzkovej ploche, v prípade pochybností o polohe vozidla vzhľadom na prevádzkovú plochu:

1. oznámi stanovišťu letových prevádzkových služieb okolnosti vrátane poslednej známej polohy;

2. ak stanovište letových prevádzkových služieb nevydá iné pokyny, súčasne opustí vzletovú a pristávaciu dráhu, rolovaciu dráhu alebo inú časť prevádzkovej plochy a vzdiali sa čo najskôr do bezpečnej vzdialenosti;

3. po krokoch uvedených v bodoch 1 a 2 zastaví vozidlo.

e) Vodič vozidla na prevádzkovej ploche:

1. pri prevádzkovaní vozidla na páse vzletovej a pristávacej dráhy, keď sa daná vzletová a pristávacia dráha používa na pristátie alebo vzlet, nesmie sa priblížiť k vzletovej a pristávacej dráhe viac, ako je vzdialenosť vyhradená na vyčkávacie miesto pred danou vzletovou a pristávacou dráhou alebo akékoľvek vyčkávacie miesto na komunikácii;

2. ak sa vzletová a pristávacia dráha používa na pristátie alebo vzlet, nesmie prevádzkovať vozidlo:

i) na časti pásu vzletovej a pristávacej dráhy, ktorá presahuje za koniec danej vzletovej a pristávacej dráhy;

ii) na koncovej bezpečnostnej ploche danej vzletovej a pristávacej dráhy;

iii) prípadne na predpolí vo vzdialenosti, ktorá by ohrozovala lietadlo vo vzduchu.

f) Ak to vyžaduje letisko, vodič vozidla vybaveného rádiovým zariadením na odbavovacej ploche:

1. pred vstupom na odbavovaciu plochu nadviaže uspokojivé obojsmerné rádiové spojenie s príslušným stanovišťom, ktoré určil prevádzkovateľ letiska;

2. udržiava a sústavne sleduje pridelenú frekvenciu.

g) Vodič vozidla na odbavovacej ploche musí prevádzkovať vozidlo v súlade s týmito pravidlami:

1. len na základe oprávnenia príslušného stanovišťa, ktoré určil prevádzkovateľ letiska, a v súlade s pokynmi, ktoré vydalo dané stanovište;

2. v súlade so všetkými povinnými pokynmi vyjadrenými pomocou značenia a značiek, pokiaľ príslušné stanovište, ktoré určil prevádzkovateľ letiska, nepovolí inak;

3. v súlade so všetkými povinnými pokynmi vyjadrenými pomocou svetiel;

4. dávať prednosť núdzovému vozidlu, rolujúcemu lietadlu, lietadlu, ktoré ide rolovať, alebo je tlačené alebo ťahané;

5. dávať prednosť iným vozidlám v súlade s miestnymi predpismi;

6. vždy dávať prednosť núdzovým vozidlám reagujúcim na núdzovú situáciu.

h) Vodič vozidla na pohybovej ploche a v iných prevádzkových priestoroch:

1. prevádzkuje vozidlo v súlade so stanovenými obmedzeniami rýchlosti a jazdnými trasami;

2. nenechá sa rušiť ani rozptyľovať inými činnosťami počas jazdy;

3. spĺňa komunikačné požiadavky a prevádzkové postupy uvedené v letiskovej príručke.

i) Vodič vozidla sprevádzajúceho iné vozidlo zabezpečí, aby vodič sprevádzaného vozidla viedol vozidlo v súlade s danými pokynmi.

j) Vodič vozidla zaparkuje vozidlo len na plochách označených prevádzkovateľom letiska.

k) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie postupy s cieľom zabezpečiť, aby vodiči, ktorí vykonávajú prevádzku na pohybovej ploche a v iných prevádzkových priestoroch, spĺňali ustanovenia písmen a) až j).

ADR.OPS.B.028. Ťahanie lietadiel

Prevádzkovateľ letiska:

a) zriadi postupy týkajúce sa manévrovania lietadiel a určí trasy, ktoré sa majú používať počas ťahania lietadiel na pohybovej ploche, a to s cieľom zaistiť bezpečnosť;

b) zabezpečí poskytovanie vhodného a primeraného navádzania počas ťahania;

c) zabezpečí, aby počas ťahania bolo ťahané lietadlo označené svetlami v súlade s ustanovením SERA.3215 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu Komisie (EÚ) č. 923/2012 (*);

d) zriadi a zavedie postupy na zabezpečenie primeranej komunikácie a koordinácie medzi organizáciou vykonávajúcou ťahanie, stanovišťom služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche a stanovišťom letových prevádzkových služieb, ktoré sú vhodné pre ťahanie;

e) zriadi a zavedie postupy na zaistenie bezpečnosti ťahania za nepriaznivých poveternostných alebo meteorologických podmienok, a to vrátanie obmedzenia alebo nepovolenia takýchto činností.

ADR.OPS.B.029. Jazyková spôsobilosť

a) Osoba, od ktorej sa vyžaduje preukázanie jazykovej spôsobilosti podľa ustanovenia ADR.OPS.B.024, preukáže spôsobilosť aspoň na prevádzkovej úrovni v používaní frazeológie, ako aj v jednoduchej formulácii v súlade s písmenom b):

   1. v anglickom jazyku a

   2. v akomkoľvek inom jazyku alebo jazykoch používaných na letisku na rádiokomunikačné účely so stanovišťom letových prevádzkových služieb letiska.

b) Žiadateľ preukáže svoju schopnosť:

   1. efektívne komunikovať len prostredníctvom hlasu a v situáciách s priamym osobným kontaktom;

   2. presne a jasne komunikovať o všeobecných a pracovne zameraných témach;

   3. používať primerané komunikačné stratégie na výmenu správ a na zistenie a vyriešenie nedorozumení vo všeobecnom alebo pracovne zameranom kontexte;

   4. úspešne zvládnuť náročné jazykové výzvy pri komplikáciách alebo neočakávanom zvrate udalostí, ktorý nastane pri bežných pracovných situáciách alebo komunikačných úlohách, s ktorými je inak oboznámený;

   5. používať dialekt alebo prízvuk, ktorý je pre leteckú komunitu zrozumiteľný.

c) Jazyková spôsobilosť sa preukazuje osvedčením, ktoré vydáva organizácia vykonávajúca hodnotenie, v ktorom sa uvádza jazyk alebo jazyky, úroveň alebo úrovne spôsobilosti a dátum hodnotenia.

d) S výnimkou osôb, ktoré preukázali jazykovú spôsobilosť na odbornej úrovni, sa jazyková spôsobilosť opätovne hodnotí:

   1. každé štyri roky odo dňa hodnotenia, ak je preukázaná prevádzková úroveň;

   2. každých šesť rokov odo dňa hodnotenia, ak je preukázaná vyššia úroveň.

e) Preukazovanie jazykovej spôsobilosti sa vykonáva hodnotiacou metódou, ktorej súčasťou je:

   1. postup vykonania hodnotenia;

   2. kvalifikácie hodnotiteľov, ktorí vykonávajú hodnotenia jazykovej spôsobilosti;

   3. odvolacie konanie.

f) Prevádzkovateľ letiska umožní svojim zamestnancom jazykové školenie na udržanie požadovanej úrovne jazykovej spôsobilosti.

g) Odchylne od písmena a) môže členský štát rozhodnúť, že pre zamestnancov uvedených v ustanovení ADR.OPS.B.024 sa nemusí vyžadovať jazyková spôsobilosť v anglickom jazyku na rádiokomunikačné účely so stanovišťom letových prevádzkových služieb letiska. V takom prípade vykoná vyhodnotenie bezpečnosti vzťahujúce sa na jedno alebo viacero letísk.

h) Prevádzkovateľ letiska môže vydať oprávnenie osobe, ktorá nepreukázala súlad s písmenami a) a b), do:

1. 7. januára 2026, pokiaľ ide o anglický jazyk;

2. 7. januára 2023, pokiaľ ide o iný ako anglický jazyk.

(*) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 923/2012 z 26. septembra 2012, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v letovej prevádzke a ktorým sa mení a dopĺňa vykonávacie nariadenie (EÚ) č. 1035/2011 a nariadenia (ES) č. 1265/2007, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010 (Ú. v. EÚ L 281, 13.10.2012, s. 1).“;

n) Ustanovenie ADR.OPS.B.030 sa nahrádza takto:

„ADR.OPS.B.030. Systém navádzania a riadenia pohybu na plochách

a) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby bol na letisku k dispozícii systém navádzania a riadenia pohybu na plochách.

b) V rámci systému navádzania a riadenia pohybu na plochách prevádzkovateľ letiska v koordinácii s poskytovateľom letových prevádzkových služieb posúdi potrebu stanoviť štandardné trasy pre rolovanie lietadiel na letisku. Ak sú k dispozícii štandardné trasy, prevádzkovateľ letiska:

1. zabezpečí, aby boli primerané a vhodné pre letiskovú prevádzku, navrhovanie a plánovanú prevádzku a aby boli riadne identifikované;

2. poskytuje príslušné informácie na uverejnenie v AIP poskytovateľovi leteckých informačných služieb.

c) Ak si fungovanie systému navádzania a riadenia pohybu na plochách vyžaduje používanie odpovedača lietadlom na pohybovej ploche, prevádzkovateľ letiska s poskytovateľom leteckých navigačných služieb skoordinujú:

1. príslušné prevádzkové postupy odpovedača, ktoré musia prevádzkovatelia lietadiel dodržiavať;

2. poskytovanie príslušných informácií na uverejnenie v AIP poskytovateľovi leteckých informačných služieb.“;

o) Vkladá sa toto ustanovenie ADR.OPS.B.031:

„ADR.OPS.B.031. Komunikácia

a) Vozidlá a stanovište letových prevádzkových služieb komunikujú v súlade s uplatniteľnými požiadavkami oddielu 14 prílohy k vykonávaciemu nariadeniu (EÚ) č. 923/2012.

b) Prevádzkovateľ letiska v koordinácii s poskytovateľom letových prevádzkových služieb zavedie komunikačné postupy vrátane:

1. frekvencie a jazyka alebo jazykov, ktoré sa majú používať na komunikáciu medzi stanovišťom letových prevádzkových služieb a vozidlami určenými na prevádzku alebo v prevádzke na prevádzkovej ploche;

2. komunikácie medzi stanovišťom letových prevádzkových služieb a chodcami, ktorí majú v úmysle sa pohybovať alebo sa pohybujú na prevádzkovej ploche;

3. šírenia významných informácií súvisiacich s letiskom, ktoré môžu ovplyvniť bezpečnosť prevádzky na prevádzkovej ploche, a to rádiovou komunikáciou;

4. signálov a iných komunikačných prostriedkov, ktoré sa majú používať za všetkých podmienok dohľadnosti v prípade poruchy rádiovej komunikácie medzi stanovišťom letových prevádzkových služieb a vozidlami alebo chodcami na prevádzkovej ploche.“;

p) Vkladá sa toto ustanovenie ADR.OPS.B.033:

„ADR.OPS.B.033. Kontrola chodcov

a) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie postupy s cieľom:

1. obmedziť prístup na pohybovú plochu a iné prevádzkové priestory len pre osoby, ktorých povinnosti si vyžadujú prístup na tieto plochy;
2. zabezpečiť, aby takéto osoby boli oprávnené na nesprevádzaný prístup na tieto plochy len vtedy, ak dostali príslušný výcvik a preukázali svoju spôsobilosť;
3. kontrolovať pohyb osôb na odbavovacej ploche a zabezpečiť, aby cestujúci nastupujúci do lietadla alebo vystupujúci z lietadla alebo cestujúci, ktorí potrebujú vstúpiť na odbavovaciu plochu, opustiť ju alebo prejsť cez ňu:
   i) boli sprevádzaní vycvičenými a spôsobilými zamestnancami;
   ii) nezasahovali do stojacich lietadiel a činností služieb pozemnej obsluhy;
   iii) boli chránení pred lietadlom v prevádzke vrátane účinkov ich motorov, ako aj pred činnosťami vozidiel alebo inými činnosťami.

b) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie postupy s cieľom zaistiť:

1. riadny a bezpečný vstup na prevádzkovú plochu a prevádzku na prevádzkovej ploche pre zamestnancov, ktorých úlohy zahŕňajú prístup na túto plochu bez vozidla;
2. aby títo zamestnanci:
   i) boli riadne vybavení, a to aj dobre viditeľnými odevmi, prostriedkami na orientáciu a prostriedkami umožňujúcimi obojsmernú komunikáciu so stanovišťom letových prevádzkových služieb a príslušným stanovišťom prevádzkovateľa letiska počas takejto prevádzky;
   ii) získali oprávnenie stanovišťa letových prevádzkových služieb pred vstupom na prevádzkovú plochu. Bez ohľadu na takéto oprávnenie, vstup na vzletovú a pristávaciu dráhu alebo pás vzletovej a pristávacej dráhy alebo zmena v povolenej prevádzke podlieha ďalšiemu osobitnému oprávneniu stanovišťa letových prevádzkových služieb;
   iii) nevstupovali na prevádzkovú plochu, ak sú v účinnosti postupy za nízkej dohľadnosti.“;

q) Ustanovenie ADR.OPS.B.035 sa nahrádza takto:

„ADR.OPS.B.035. Prevádzka v zimných podmienkach

a) Ak sa očakáva, že letisko sa bude prevádzkovať v podmienkach, pri ktorých sa na pohybovej ploche nazhromaždí sneh, kašovitý sneh alebo ľad, prevádzkovateľ letiska vypracuje a zavedie snehový plán. V rámci snehového plánu prevádzkovateľ letiska:

1. zabezpečí používanie materiálov na odstránenie ľadu alebo námrazy alebo na zabránenie ich vzniku alebo na zlepšenie trecích vlastností povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;
2. pokiaľ je to primerane praktické, zabezpečí odstránenie snehu, kašovitého snehu alebo ľadu z používaných vzletových a pristávacích dráh a ostatných častí pohybovej plochy, ktoré sú určené na prevádzku lietadiel.

b) Prevádzkovateľ letiska na účely uverejnenia v AIP poskytuje informácie:

1. o dostupnosti vybavenia na odstraňovanie snehu a o činnostiach súvisiacich so zimnou údržbou;
2. o prípadnom stave schválenia, pokiaľ ide o používanie osobitne pripravených zimných vzletových a pristávacích dráh;
3. o druhoch materiálov použitých na povrchovú úpravu pohybovej plochy.“;

r) Vkladajú sa tieto ustanovenia ADR.OPS.B.036 a ADR.OPS.B.037:

„ADR.OPS.B.036. Prevádzka na osobitne pripravených zimných vzletových a pristávacích dráhach

a) Prevádzkovateľ letiska môže na základe predchádzajúceho súhlasu príslušného orgánu zriadiť a použiť postupy prevádzky lietadiel na osobitne pripravených zimných vzletových a pristávacích dráhach, ak je typom kontaminantu utlačený sneh alebo ľad. Osobitne pripraveným zimným vzletovým a pristávacím dráham môže byť pridelený primárny kód RWYCC 4; ak však úprava povrchu neoprávňuje na kód RWYCC 4, uplatňuje sa bežný postup v súlade s ustanovením ADR.OPS.B.037.

b) S cieľom získať predchádzajúci súhlas príslušného orgánu prevádzkovateľ letiska:

1. zriadi postupy, ktorých súčasťou je:

i) typ vybavenia alebo typ, kvalita a množstvo materiálu, alebo oboje, ktoré sa používajú na zlepšenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe a metódy použitia;

ii) monitorovanie meteorologických parametrov;

iii) zaobchádzanie so sypkými kontaminantmi;

iv) posúdenie dosiahnutých výsledkov;

2. aspoň od jedného prevádzkovateľa letúna získa údaje letúnov, ktoré sa týkajú brzdného výkonu na vzletovej a pristávacej dráhe s osobitnou úpravou povrchu;

3. analyzuje a spracúva údaje získané podľa bodu 2 s cieľom preukázať schopnosť určiť podmienky na vzletovej a pristávacej dráhe v súlade s priradeným kódom RWYCC;

4. zriadi program údržby, ktorý zahŕňa preventívnu a opravnú údržbu vybavenia, ktoré sa používa na dosiahnutie konzistentnej výkonnosti.

c) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie program na monitorovanie nepretržitej účinnosti postupu. Program musí používať hlásenia o brzdnom účinku z údajov letúna, ktoré sa porovnajú s nahlásenými podmienkami na vzletovej a pristávacej dráhe.

d) Prevádzkovateľ letiska vyhodnotí výkonnosť zimnej prevádzky po skončení zimného obdobia s cieľom identifikovať potrebu:

1. dodatočných požiadaviek na výcvik;

2. aktualizácie postupov;

3. dodatočného alebo odlišného vybavenia a materiálov.

ADR.OPS.B.037. Hodnotenie podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe a určenie kódu podmienok na vzletovej a pristávacej dráhe

Vždy, keď sú na povrchu vzletovej a pristávacej dráhy prítomné kontaminanty uvedené v ustanovení ADR.OPS. A.060 písm. a) až e), prevádzkovateľ letiska:

a) priradí kód RWYCC na základe druhu a hĺbky kontaminantu a teploty;

b) skontrolujte vzletovú a pristávaciu dráhu vždy, keď sa podmienky na vzletovej a pristávacej dráhe mohli zmeniť v dôsledku meteorologických podmienok, posúdi podmienky na vzletovej a pristávacej dráhe a priradí nový kód RWYCC;

c) používa špeciálne letové hlásenia na aktivovanie opätovného hodnotenia kódu RWYCC.“;

s) Ustanovenie ADR.OPS.B.080 sa nahrádza takto:

„ADR.OPS.B.080. Značenie a osvetlenie vozidiel a ostatných pohyblivých objektov

a) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby vozidlá a ostatné pohyblivé objekty na pohybovej ploche letiska s výnimkou lietadiel boli:

1. označené výraznými farbami alebo aby mali na náležitých miestach umiestnené vlajky vhodnej veľkosti so šachovnicovým vzorom a v kontrastných farbách;

2. osvetlené svetlami s nízkou intenzitou označujúcimi prekážky, ktorých typ a vlastnosti zodpovedajú ich funkcii, ak sa vozidlá a letisko používajú v noci alebo za podmienok nízkej dohľadnosti. Osvetlenie musí mať tieto farby:

i) prerušované modré svetlo pre vozidlá používané v stave núdze alebo pri zabezpečovaní bezpečnostnej ochrany;

ii) prerušované žlté svetlo pre iné vozidlá vrátane navádzacích vozidiel follow-me;

iii) stále červené svetlo pre objekty s obmedzenou pohyblivosťou.

b) Prevádzkovateľ letiska môže vyňať z písmena a) vybavenie obsluhujúce lietadlá a vozidlá používané len na odbavovacích plochách.“;

t) Ustanovenie ADR.OPS.C.005 sa nahrádza takto:

„ADR.OPS.C.005. Údržba – všeobecné ustanovenia

a) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie program údržby, ktorý v prípade potreby zahŕňa preventívnu údržbu, s cieľom udržovať letiskové zariadenia, systémy a vybavenie potrebné na prevádzku letiska za podmienok, ktoré neohrozujú bezpečnosť, pravidelnosť alebo efektívnosť leteckej navigácie. Pri navrhovaní a vykonávaní programu údržby sa dodržiavajú zásady ľudského činiteľa.

b) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby boli poskytnuté vhodné a primerané prostriedky na účinné vykonávanie programu údržby.“;

u) Vkladá sa toto ustanovenie ADR.OPS.C.007:

„ADR.OPS.C.007. Údržba vozidiel

a) Prevádzkovateľ letiska:

1. zriadi a zavedie program údržby vozidiel záchrannej a hasičskej služby, ktorý zahŕňa preventívnu údržbu a dodržiava zásady ľudského činiteľa, s cieľom zabezpečiť účinnosť vozidiel a ich vybavenia a dodržiavanie stanoveného času odozvy počas celej životnosti vozidla;

2. zabezpečí vykonávanie programu údržby svojich ďalších vozidiel, ktoré sa prevádzkujú na pohybovej ploche alebo v iných prevádzkových priestoroch.

b) Prevádzkovateľ letiska:

1. zriadi postupy na podporu vykonávania programu údržby uvedeného v písmene a);

2. zabezpečí, aby sa poskytovali vhodné a primerané prostriedky a zariadenia na jeho účinné vykonávanie;

3. vedie záznamy o údržbe každého vozidla.

c) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby organizácie, ktoré prevádzkujú alebo poskytujú služby na letisku:

1. udržiavali svoje vozidlá, ktoré sa prevádzkujú na pohybovej ploche alebo v iných prevádzkových priestoroch, v súlade so stanoveným programom údržby vrátane preventívnej údržby;

2. viedli príslušné záznamy o údržbe.

d) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby sa vozidlá neschopné prevádzky nepoužívali na prevádzku.“;

v) Ustanovenia ADR.OPS.C.010 a ADR.OPS.C.015 sa nahrádzajú takto:

„ADR.OPS.C.010. Údržba vozoviek, ostatných pozemných plôch a drenáže

a) Prevádzkovateľ letiska v rámci letiskového programu preventívnej a opravnej údržby skontroluje povrch všetkých pohybových plôch vrátane vozoviek (vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy a odbavovacie plochy), priľahlých plôch a drenáže, aby mohol pravidelne posudzovať ich stav.

b) Prevádzkovateľ letiska:

1. udržiava povrch všetkých pohybových plôch s cieľom zamedziť a odstrániť akékoľvek úlomky cudzích predmetov, ktoré by mohli spôsobiť škodu lietadlám alebo poškodiť fungovanie lietadlových systémov;

2. udržiava povrch vzletových a pristávacích dráh, rolovacích dráh a odbavovacích plôch s cieľom zabrániť vytvoreniu nebezpečných nepravidelností;

3. udržiava vzletovú a pristávaciu dráhu v takom stave, aby trecie vlastnosti jej povrchu vyhovovali minimálnym normám alebo aby ich prekračovali;

4. pravidelne kontroluje a dokumentuje trecie vlastnosti povrchu vzletovej a pristávacej dráhy na účely údržby. Opakovanie týchto kontrol musí byť dostatočné, aby bolo možné určiť tendenciu trecích vlastností povrchu vzletovej a pristávacej dráhy;

5. prijíma opatrenia týkajúce sa opravnej údržby s cieľom zabrániť tomu, aby trecie vlastnosti povrchu vzletovej a pristávacej dráhy v neznečistenom stave prestali vyhovovať minimálnym normám, a to buď v prípade celej vzletovej a pristávacej dráhy alebo jej časti.

ADR.OPS.C.015. Údržba vizuálnych prostriedkov a elektrických systémov

a) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie program preventívnej a opravnej údržby s cieľom zabezpečiť prevádzkyschopnosť elektrických systémov a dostupnosť energetického zdroja pre všetky potrebné zariadenia letiska spôsobom, ktorý zaisťuje bezpečnosť, pravidelnosť a efektívnosť leteckej navigácie.

b) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie program preventívnej a opravnej údržby s cieľom zabezpečiť prevádzkyschopnosť jednotlivých svetiel a spoľahlivosť letiskových svetelných systémov spôsobom, ktorý zaisťuje kontinuitu navádzania lietadiel a vozidiel a ich kontrolu, a to takto:

1. V prípade vzletovej a pristávacej dráhy na presné priblíženie II. alebo III. kategórie je cieľom systému preventívnej údržby, aby boli počas každého obdobia prevádzky II. alebo III. kategórie všetky približovacie a dráhové svetelné návestidlá prevádzkyschopné a aby v každom prípade aspoň:

   i) 95 % návestidiel bolo prevádzkyschopných pre všetky tieto prvky:

      A) svetelný systém pre presné priblíženie II. a III. kategórie v rámci vnútorných 450 m;

      B) osové návestidlá vzletovej a pristávacej dráhy;

      C) svetelné návestidlá prahu vzletovej a pristávacej dráhy;

      D) postranné návestidlá vzletovej a pristávacej dráhy;

   ii) 90 % návestidiel v dotykovej zóne bolo prevádzkyschopných;

   iii) 85 % návestidiel svetelného systému pre priblíženie bolo prevádzkyschopných za hranicou 450 m;

   iv) 75 % svetelných návestidiel konca vzletovej a pristávacej dráhy bolo prevádzkyschopných.

2. Návestidlá, ktoré nemusia byť prevádzkyschopné v súlade s bodom 1, nesmú meniť základnú štruktúru svetelného systému.

3. Návestidlo neschopné prevádzky nesmie byť umiestnené vedľa iného návestidla neschopného prevádzky, s výnimkou krátkej svetelnej priečky alebo priečky, kde môžu byť prípustné dve susediace návestidlá neschopné prevádzky.

4. V prípade stop priečky, ktorá sa nachádza na vyčkávacom mieste pred vzletovou a pristávacou dráhou a používa sa v spojení so vzletovou a pristávacou dráhou určenou na prevádzku v podmienkach dráhovej dohľadnosti menšej ako 550 m, má systém preventívnej údržby tieto ciele:

   i) viac ako dve návestidlá nesmú ostať neschopné prevádzky;

   ii) dve susediace návestidlá nesmú ostať neschopné prevádzky, pokiaľ rozstup svetelného radu nie je podstatne menší, ako sa vyžaduje.

5. V prípade rolovacej dráhy určenej na použitie v podmienkach dráhovej dohľadnosti menšej ako 550 m má systém preventívnej údržby za cieľ, aby žiadne dve susediace osové návestidlá rolovacej dráhy neboli neschopné prevádzky.

6. V prípade vzletovej a pristávacej dráhy na presné priblíženie I. kategórie je cieľom systému preventívnej údržby, aby boli počas každého obdobia prevádzky I. kategórie všetky približovacie a dráhové svetelné návestidlá prevádzkyschopné a aby v každom prípade:

   i) aspoň 85 % návestidiel bolo prevádzkyschopných pre všetky tieto prvky:

      A) svetelný systém pre presné priblíženie I. kategórie;

      B) svetelné návestidlá prahu vzletovej a pristávacej dráhy;

      C) postranné návestidlá vzletovej a pristávacej dráhy;

      D) svetelné návestidlá konca vzletovej a pristávacej dráhy;

   ii) nepovoľuje sa návestidlo neschopné prechádzky vedľa iného návestidla neschopného prevádzky, pokiaľ rozstup svetelného radu nie je podstatne menší, ako sa vyžaduje.

7. V prípade vzletovej a pristávacej dráhy určenej na vzlet v podmienkach dráhovej dohľadnosti menšej ako 550 m má systém preventívnej údržby za cieľ, aby počas každého obdobia prevádzky boli všetky dráhové svetelné návestidlá prevádzkyschopné a aby v každom prípade:

   i) aspoň:

      A) 95 % osových návestidiel vzletovej a pristávacej dráhy (ak sú k dispozícii) a postranných návestidiel vzletovej a pristávacej dráhy bolo prevádzkyschopných;

      B) 75 % svetelných návestidiel konca vzletovej a pristávacej dráhy bolo prevádzkyschopných;

   ii) nepovoľuje sa návestidlo neschopné prechádzky vedľa iného návestidla neschopného prevádzky.

8. V prípade vzletovej a pristávacej dráhy určenej na vzlet v podmienkach dráhovej dohľadnosti 550 m alebo väčšej má systém preventívnej údržby za cieľ, aby počas každého obdobia prevádzky boli všetky dráhové svetelné návestidlá prevádzkyschopné a aby v každom prípade:

   i) aspoň 85 % postranných návestidiel vzletovej a pristávacej dráhy a svetelných návestidiel konca vzletovej a pristávacej dráhy bolo prevádzkyschopných;

   ii) nepovoľuje sa návestidlo neschopné prechádzky vedľa iného návestidla neschopného prevádzky.

9. V prípade vzletovej a pristávacej dráhy vybavenej svetelnou zostupovou sústavou má systém preventívnej údržby za cieľ, aby boli počas každého obdobia prevádzky všetky jednotky prevádzkyschopné. Jednotka sa považuje za neschopnú prevádzky, pokiaľ v dôsledku počtu návestidiel neschopných prevádzky jednotka neposkytuje lietadlu určené navádzanie.

c) Na účely písmena b) sa návestidlo považuje za neschopné prevádzky, ak:

   1. priemerná intenzita hlavného svetlometu je nižšia ako 50 % hodnoty stanovenej v špecifikáciách osvedčovania vydaných agentúrou. V prípade svetelných jednotiek, pri ktorých je konštrukčná priemerná intenzita hlavného svetlometu vyššia ako hodnota stanovená v špecifikáciách osvedčovania vydaných agentúrou, sa hodnota 50 % vzťahuje na túto konštrukčnú hodnotu;

   2. filter súvisiaci s návestidlom chýba, je poškodený alebo návestidlo nevytvára svetelný lúč správnej farby.

d) Prevádzkovateľ letiska zriadi a zavedie program preventívnej a opravnej údržby s cieľom zabezpečiť prevádzkyschopnosť a spoľahlivosť systému značenia a značiek letiska spôsobom, ktorý zaisťuje kontinuitu navádzania lietadiel a vozidiel a ich kontrolu.

e) Stavebné alebo údržbárske činnosti sa nesmú vykonávať v blízkosti elektrických systémov letiska, keď sú na letisku v účinnosti postupy za nízkej dohľadnosti.

f) Prevádzkovateľ letiska zabezpečí, aby:

   1. programy preventívnej údržby uvedené v písmenách a), b) a d) zahŕňali primerané inšpekcie a kontroly jednotlivých prvkov každého systému a systému ako celku, ktoré sa vykonávajú v súlade so stanovenými postupmi a vo vymedzených intervaloch a ktoré zodpovedajú plánovanej prevádzke a systému;

   2. boli prijaté vhodné nápravné opatrenia na odstránenie všetkých zistených chýb.

g) Prevádzkovateľ letiska vedie záznamy o príslušných činnostiach údržby.“