

UPOZORNĚNÍ:

Konsolidovaná znění rozhodnutí výkonného ředitele EASA připravovaná ÚCL slouží pouze pro informační účely a ÚCL nenese za jejich obsah odpovědnost. Tyto texty nemají žádnou právní hodnotu. Originální znění rozhodnutí naleznete v Úřední publikaci Agentury, tj. na webových stránkách <http://easa.europa.eu>.

Konsolidované znění je praktickým dokumentačním nástrojem, spočívajícím v začlenění změn a oprav dostupných v českém znění ke dni jeho zpracování.

Datum aktualizace tohoto dokumentu: 7. 1. 2019

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům na úřady, organizace a provoz pro letiště

První vydání
27. února 2014

Ve znění:

Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2014/012/R
ze dne 27. února 2014

Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2016/009/R
ze dne 23. května 2016

Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2017/017/R
ze dne 10. července 2017

Datum účinnosti

06.03.2014

26.05.2016

12.07.2017

Příloha II – Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části ADR-AR

Příloha III – Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části ADR-OR

Příloha IV – Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části ADR-OPS

OBSAH

Terminologie	10
GM K NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 139/2014	10
GM1 k Článku 3.2 Dozor nad letišti	10
GM1 k Článku 8 Zabezpečení okolí letišť	10
PŘÍLOHA II PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-AR	11
HLAVA A – OBECNÉ POŽADAVKY (ADR.OR.A)	11
GM1 ADR.AR.A.010(b) Dokumentace dozoru	11
AMC1 ADR.AR.A.015(d)(3) Způsoby průkazu	11
GM1 ADR.AR.A.015 Způsoby průkazu	11
AMC1 ADR.AR.A.030(d) Okamžitá reakce na problém související s bezpečností	11
GM1 ADR.AR.A.040(b) Příkazy k zajištění bezpečnosti	11
HLAVA B – ŘÍZENÍ (ADR.AR.B)	13
AMC1 ADR.AR.B.005(a) Systém řízení	13
GM1 ADR.AR.B.005(a) Systém řízení	13
AMC1 ADR.AR.B.005(a)(1) Systém řízení	14
AMC2 ADR.AR.B.005(a)(1) Systém řízení	14
AMC1 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	15
AMC2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	16
AMC3 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	18
GM1 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	18
GM2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	20
GM3 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	20
GM4 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	20
GM5 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	20
GM6 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	21
GM1 ADR.AR.B.005(a)(3) Systém řízení	21
AMC1 ADR.AR.B.005(a)(4) Systém řízení	21
AMC1 ADR.AR.B.005(c) Systém řízení	22
AMC1 ADR.AR.B.010(a)(1) Zadávání úkolů kvalifikovaným subjektům	22
GM1 ADR.AR.B.010 Zadávání úkolů kvalifikovaným subjektům	22
AMC1 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů	22
AMC1 ADR.AR.B.020(a)(1);(a)(2);(a)(3) Vedení záznamů	23
AMC1 ADR.AR.B.020(a)(2) Vedení záznamů	23
AMC1 ADR.AR.B.020(a)(4);(a)(5) Vedení záznamů	23
AMC1 ADR.AR.B.020(c) Vedení záznamů	24
GM1 ADR.AR.B.020 Vedení záznamů	24
GM1 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů	24
GM2 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů	24
HLAVA C – DOZOR, CERTIFIKACE A VYNUCOVÁNÍ (ADR.AR.C)	25
AMC1 ADR.AR.C.005 Dozor	25
GM1 ADR.AR.C.005 Dozor	25
AMC1 ADR.AR.C.010 Program dozoru	25
GM1 ADR.AR.C.010 Program dozoru	27
AMC1 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru	27

AMC1 ADR.AR.C.010(b);(c) Program dozoru	28
AMC2 ADR.AR.C.010(b);(c) Program dozoru	28
GM1 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru.....	28
GM2 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru.....	29
GM3 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru.....	29
AMC1 ADR.AR.C.015(a) Zahájení procesu certifikace	29
AMC1 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace	30
AMC2 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace	30
GM1 ADR.AR.C.015 Zahájení procesu certifikace.....	30
GM1 ADR.AR.C.015(b) Zahájení procesu certifikace	31
GM1 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace	31
AMC1 ADR.AR.C.020(a) Certifikační předpisová základna	31
AMC1 ADR.AR.C.020(b);(c) Certifikační předpisová základna	31
GM1 ADR.AR.C.020(b) Certifikační předpisová základna	31
GM1 ADR.AR.C.035(a) Vydávání osvědčení	32
GM2 ADR.AR.C.035(a) Vydávání osvědčení	32
GM3 ADR.AR.C.035(a) Vydávání osvědčení	33
GM1 ADR.AR.C.035(b)(1) Vydávání osvědčení	34
AMC1 ADR.AR.C.035(b)(2) Vydávání osvědčení	34
GM1 ADR.AR.C.035(b)(2) Vydávání osvědčení	35
AMC1 ADR.AR.C.035(c) Vydávání osvědčení	37
GM1 ADR.AR.C.035(c) Vydávání osvědčení	38
AMC1 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení	38
AMC2 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení	38
GM1 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení	38
GM1 ADR.AR.C.035(e) Vydávání osvědčení	39
AMC1 ADR.AR.C.035(h) Vydávání osvědčení	40
AMC1 ADR.AR.C.040(a) Změny	40
AMC2 ADR.AR.C.040(a) Změny	41
AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f) Změny	41
GM1 ADR.AR.C.040(c) Změny	42
GM1 ADR.AR.C.040(d) Změny	42
GM1 ADR.AR.C.050 Prohlášení poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše ...	42
GM1 ADR.AR.C.055 Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky	42
GM2 ADR.AR.C.055 Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky	42
GM3 ADR.AR.C.055 Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky	43
PŘÍLOHA III PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-OR	44
HLAVA A – OBECNÉ POŽADAVKY (ADR.OR.A)	44
AMC1 ADR.OR.A.015 Způsoby průkazu	44
HLAVA B – CERTIFIKACE (ADR.OR.B)	45
AMC1 ADR.OR.B.015(a) Žádost o osvědčení	45
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1);(2);(3);(4) Žádost o osvědčení	45
GM1 ADR.OR.B.015(b)(2)(3)(4) Žádost o osvědčení	46
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(4) Žádost o osvědčení	46
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) Žádost o osvědčení	46
GM1 ADR.OR.B.015(b)(5) Žádost o osvědčení	46
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(6) Žádost o osvědčení	47

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(7) Žádost o osvědčení	47
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(9) Žádost o osvědčení	47
GM1 ADR.OR.B.015 Žádost o osvědčení	48
GM1 ADR.OR.B.015(b)(2) Žádost o osvědčení	48
AMC1 ADR.OR.B.025(a)(1) Prokázání shody.....	48
AMC2 ADR.OR.B.025(a)(1) Prokázání shody.....	48
GM1 ADR.OR.B.025(a)(3) Prokázání shody.....	49
AMC1 ADR.OR.B.040(a);(b) Změny.....	49
GM1 ADR.OR.B.040(a);(b) Změny.....	50
GM1 ADR.OR.B.040(f) Změny	50
GM2 ADR.OR.B.040(f) Změny	51
GM3 ADR.OR.B.040(f) Změny	51
GM1 ADR.OR.B.060 Prohlášení poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše...	51
AMC1 ADR.OR.B.065 Ukončení provozu	52
HLAVA C – DALŠÍ ODPOVĚDNOSTI PROVOZOVATELE LETIŠTĚ (ADR.OR.C).....	53
AMC1 ADR.OR.C.005(c) Odpovědnosti provozovatele letiště.....	53
AMC1 ADR.OR.C.020(b) Nálezy.....	53
GM1 ADR.OR.C.020 Nálezy	53
AMC1 ADR.OR.C.030 Hlášení událostí	53
AMC1 ADR.OR.C.040 Požární prevence.....	53
GM1 ADR.OR.C.045 Užívání alkoholu, psychoaktivních látek a léků.....	54
HLAVA D – ŘÍZENÍ (ADR.OR.D)	55
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení	55
GM1 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení.....	56
GM2 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení.....	56
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) Systém řízení	56
GM1 ADR.OR.D.005(b)(2) Systém řízení.....	57
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3) Systém řízení	58
GM1 ADR.OR.D.005(b)(3) Systém řízení.....	58
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) Systém řízení	61
GM1 ADR.OR.D.005(b)(4) Systém řízení.....	61
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) Systém řízení	61
GM1 ADR.OR.D.005(b)(5) Systém řízení.....	61
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6) Systém řízení	62
GM1 ADR.OR.D.005(b)(6) Systém řízení.....	62
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7) Systém řízení	63
GM1 ADR.OR.D.005(b)(7) Systém řízení.....	63
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8) Systém řízení	63
GM1 ADR.OR.D.005(b)(8) Systém řízení.....	63
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9) Systém řízení	64
GM1 ADR.OR.D.005(b)(9) Systém řízení.....	65
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10) Systém řízení	65
GM1 ADR.OR.D.005(b)(10) Systém řízení.....	65
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) Systém řízení	65
AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11) Systém řízení	67
GM1 ADR.OR.D.005(b)(11) Systém řízení.....	67
AMC1 ADR.OR.D.005(c) Systém řízení	68
AMC2 ADR.OR.D.005(c) Systém řízení	68

GM1 ADR.OR.D.005(c) Systém řízení	69
AMC1 ADR.OR.D.007(a) Správa leteckých dat a leteckých informací	69
GM1 ADR.OR.D.007(a) Správa leteckých dat a leteckých informací	69
AMC1 ADR.OR.D.007(b) Správa leteckých dat a leteckých informací	70
AMC1 ADR.OR.D.010 Smluvní činnosti	70
GM1 ADR.OR.D.010 Smluvní činnosti	70
GM2 ADR.OR.D.010 Smluvní činnosti	71
AMC1 ADR.OR.D.015(a) Požadavky na personál	71
GM1 ADR.OR.D.015(a) Požadavky na personál	72
AMC1 ADR.OR.D.015(b) Požadavky na personál	72
GM1 ADR.OR.D.015(b) Požadavky na personál	73
AMC1 ADR.OR.D.015(c) Požadavky na personál	73
AMC1 ADR.OR.D.015(d) Požadavky na personál	74
GM1 ADR. OR.D.015(d) Požadavky na personál	74
AMC1 ADR.OR.D.015(d);(e) Požadavky na personál.....	74
GM1 ADR.OR.D.015(d);(e) Požadavky na personál.....	74
AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	74
AMC2 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	75
AMC3 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	75
GM1 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	75
GM2 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	76
GM1 ADR.OR.D.017(c) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	76
GM2 ADR.OR.D.017(c) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	77
AMC1 ADR.OR.D.017(d) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	77
AMC1 ADR.OR.D.017(e) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	78
GM1 ADR.OR.D.017(e) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	78
GM2 ADR.OR.D.017(e) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	79
GM1 ADR.OR.D.020(a) Požadavky na vybavení/prostory.....	79
AMC1 ADR.OR.D.020(b) Požadavky na vybavení/prostory.....	79
GM1 ADR.OR.D.025 Koordinace s jinými organizacemi.....	79
GM2 ADR.OR.D.025 Koordinace s jinými organizacemi.....	80
AMC1 ADR.OR.D.027 Bezpečnostní programy	80
AMC2 ADR.OR.D.027 Bezpečnostní programy	80
GM1 ADR.OR.D.027 Bezpečnostní programy	80
GM2 ADR.OR.D.027 Bezpečnostní programy	81
GM3 ADR.OR.D.027 Bezpečnostní programy	83
AMC1 ADR.OR.D.030 Systém bezpečnostních hlášení	86
GM1 ADR.OR.D.030 Systém bezpečnostních hlášení	86
AMC1 ADR.OR.D.035 Vedení záznamů	87
AMC2 ADR.OR.D.035 Vedení záznamů	87
GM1 ADR.OR.D.035(b) Vedení záznamů.....	87
HLAVA E – LETIŠTNÍ PŘÍRUČKA (ADR.OR.E)	88
AMC1 ADR.OR.E.005 Letištní příručka.....	88
AMC2 ADR.OR.E.005(i)(2) Letištní příručka	88
AMC3 ADR.OR.E.005 Letištní příručka.....	88
GM1 ADR.OR.E.005 Letištní příručka	94
GM2 ADR.OR.E.005 Letištní příručka	95
GM1 ADR.OR.E.005(j) Letištní příručka	95

PŘÍLOHA IV PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-OPS 96

HLAVA A – DATA O LETIŠTI (ADR.OPS.A)..... 96

AMC1 ADR.OPS.A.005	Data o letišti	96
GM1 ADR.OPS.A.005	Data o letišti.....	97
GM2 ADR.OPS.A.005(a)	Data o letišti	105
GM3 ADR.OPS.A.005(a)	Data o letišti	116
GM4 ADR.OPS.A.005(a)	Data o letišti	117
AMC1 ADR.OPS.A.010	Požadavky na jakost dat	122
AMC2 ADR.OPS.A.010	Požadavky na jakost dat	126
GM1 ADR.OPS.A.010	Požadavky na jakost dat	127
AMC1 ADR.OPS.A.015	Koordinace mezi provozovateli letišť a poskytovateli leteckých informačních služeb	127

HLAVA B – LETIŠTNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, VYBAVENÍ A INSTALACE (ADR.OPS.B) 128

GM1 ADR.OPS.B.001	Poskytování služeb	128
AMC1 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	128
AMC2 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	128
AMC1 ADR.OPS.B.005(c)	Letištní pohotovostní plánování	128
GM1 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	129
GM2 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	129
GM3 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	130
GM4 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	133
GM5 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	134
GM1 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	134
GM 2 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	135
GM3 ADR.OPS.B.005(b)	Pohotovostní letištní plánování	135
GM4 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	136
GM5 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	136
GM1 ADR.OPS.B.005(c)	Letištní pohotovostní plánování	137
GM2 ADR.OPS.B.005(c)	Letištní pohotovostní plánování	137
GM1 ADR.OPS.B.010(a)(1)	Záchranné a hasičské služby	138
AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	138
AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	139
AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	140
AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	141
AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	143
AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	143
GM1 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	144
GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	144
GM3 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	144
GM4 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	144
[GM5 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	145]
[GM6 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	147]
GM1 ADR.OPS.B.010 (a)(3)	Záchranné a hasičské služby	148
AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(4)	Záchranné a hasičské služby	149
AMC1 ADR.OPS.B.010(b);(c)	Záchranné a hasičské služby	149
AMC2 ADR.OPS.B.010(b);(c)	Záchranné a hasičské služby	149
AMC3 ADR.OPS.B.010(b);(c)	Záchranné a hasičské služby	149

GM1 ADR.OPS.B.010(b);(c) Záchranné a hasičské služby	150
GM2 ADR.OPS.B.010(c) Záchranné a hasičské služby	150
GM1 ADR.OPS.B.010(c) Záchranné a hasičské služby	150
GM2 ADR.OPS.B.010(c) Záchranné a hasičské služby	150
AMC1 ADR.OPS.B.010(d) Záchranné a hasičské služby	150
AMC1 ADR.OPS.B.010(e) Záchranné a hasičské služby	150
GM1 ADR.OPS.B.010(e) Záchranné a hasičské služby	151
GM2 ADR.OPS.B.010(e) Záchranné a hasičské služby	151
AMC1 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	151
AMC2 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	151
GM1 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	152
GM2 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	153
GM3 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	153
GM4 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	153
GM5 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	153
GM6 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	153
AMC1 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	154
GM1 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	154
GM2 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	154
GM3 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	155
GM4 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	156
AMC1 ADR.OPS.B.025 Provoz vozidel	156
AMC2 ADR.OPS.B.025 Provoz vozidel	156
GM1 ADR.OPS.B.025 Provoz vozidel	157
GM2 ADR.OPS.B.025 Provoz vozidel	158
AMC1 ADR.OPS.B.030 Systém sledování a řízení pohybu na ploše	163
GM1 ADR.OPS.B.030 Systém sledování a řízení pohybu na ploše	164
AMC1 ADR.OPS.B.035 Provoz v zimních podmínkách	164
GM1 ADR.OPS.B.035 Provoz v zimních podmínkách	164
AMC1 ADR.OPS.B.040 Noční provoz	165
AMC1 ADR.OPS.B.045 Provoz za podmínek nízké dohlednosti	165
AMC1 ADR.OPS.B.050 Provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek	166
AMC1 ADR.OPS.B.055 Kvalita paliva	166
GM1 ADR.OPS.B.055 Kvalita paliva	166
AMC1 ADR.OPS.B.065 Vizualní prostředky a elektrické systémy letiště	166
AMC1 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti	167
AMC2 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti	167
AMC3 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti	167
[AMC4 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost práce na letišti	168]
GM1 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti	168
GM2 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti	168
GM3 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti	169
GM4 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti	170
[GM5 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti	170]
AMC1 ADR.OPS.B.075 Ochrana letišť	170
GM1 ADR.OPS.B.075(a)(1) Ochrana letišť	171
GM2 ADR.OPS.B.075(a)(1) Ochrana letišť	171
AMC1 ADR.OPS.B.080 Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů	171

GM1 ADR.OPS.B.080	Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů	172
AMC1 ADR.OPS.B.090	Využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem	172
GM1 ADR.OPS.B.090	Využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem	172
HLAVA C – ÚDRŽBA LETIŠTĚ (ADR.OPS.C)		173
AMC1 ADR.OPS.C.005	Obecná ustanovení	173
GM1 ADR.OPS.C.005	Obecná ustanovení	173
AMC1 ADR.OPS.C.010	Vozovky, jiné povrchy a odvod vody	173
GM1 ADR.OPS.C.010(b)(3)	Vozovky, jiné povrchy a odvod vody	174
GM2 ADR.OPS.C.010(b)(1)	Vozovky, jiné povrchy a odvod vody	175
GM3 ADR.OPS.C.010(b)(2)	Vozovky, jiné povrchy a odvod vody	176
AMC1 ADR.OPS.C.015	Vizuální prostředky a elektrické systémy	177

[Rozhodnutí č. 2017/017/R; 12.07.2017]

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Terminologie

„Poradenským materiálem (GM)“ se rozumí nezávazný materiál vytvořený Agenturou, který pomáhá objasnit význam požadavku nebo specifikace a používá se k podpoře výkladu základního nařízení, jeho prováděcích pravidel a AMC.

Poznámka překladatele: Pokud je uvedeno čistě „bezpečnost“, je tím myšlena provozní bezpečnost (*safety*). Bezpečnost ve smyslu „security“ je překládána buď jako ochrana před protiprávními činy, případně je pro jednoznačnost doplněna anglickým výrazem (*security*).

GM K NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) Č. 139/2014

GM1 k Článku 3.2

Dozor nad letišti

FUNKČNÍ ODDĚLENÍ

Funkčním oddělením se rozumí, že příslušný úřad může být zapojen v provozních činnostech a dozoru organizací ve stejné oblasti pod podmínkou, že jsou různé funkce jasně odděleny a že vedení organizace zajišťuje účinný dozor díky vyhýbání se střetům zájmu personálu a předcházení jejich zapojení do provozních činností subjektů, které mají být dozorovány. Toho by mělo být dosaženo využíváním vhodných mechanismů řízení a kontroly.

GM1 k Článku 8

Zabezpečení okolí letišť

DALŠÍ PLOCHY

Další plochy související s letištěm jsou plochy, které je potřeba stanovit při provozu v souladu s ICAO PANS-OPS Doc 8168 (*Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations*), Volume II, jak byly přijaty do vnitrostátního práva. Výraz „plochy (*surfaces*)“ v tomto významu není v různých zdrojích informací používán jednotně, někdy mohou být rovněž použity výrazy jako „prostor (*area*)“ nebo „pásmo/zóna (*zone*)“.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

PŘÍLOHA II
PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-AR
POŽADAVKY NA ÚŘADY – LETIŠTĚ

HLAVA A – OBECNÉ POŽADAVKY (ADR.OR.A)

GM1 ADR.AR.A.010(b) Dokumentace dozoru

PŘÍSTUPNOST DOKUMENTACE TŘETÍM STRANÁM

Legislativní akty, standardy, pravidla, technické publikace a obdobné dokumenty by měly být včas zpřístupněny provozovatelům letišť a jakýmkoli ostatním zainteresovaným stranám různými způsoby a v různých formátech, jako prostřednictvím internetových stránek, úředního věstníku státní správy nebo jakýmkoli jiným podobným způsobem.

Je na příslušném úřadu, aby rozhodl, jakým způsobem bude takovýto materiál zpřístupněn, včetně možného zpoplatnění.

Zpřístupněním takovéto dokumentace není dotčeno uplatňování práv na ochranu duševního vlastnictví nebo podobná platná legislativa.

AMC1 ADR.AR.A.015(d)(3) Způsoby průkazu

VŠEOBECNĚ

Informace, která má být ostatním členským státům poskytnuta po schválení alternativního způsobu průkazu, by měla zahrnovat odkaz na přijatelný způsob průkazu (AMC), k němuž takovýto způsob průkazu stanovuje alternativu, spolu s odpovídajícím prováděcím pravidlem, uvádějícím příslušný pododstavec (pododstavce) pokrytý tímto alternativním způsobem průkazu.

GM1 ADR.AR.A.015 Způsoby průkazu

VŠEOBECNĚ

Alternativní způsob průkazu používaný příslušným úřadem nebo organizacemi pod jeho dozorem může být použit jinými příslušnými úřady nebo organizacemi pouze pokud je znovu provedeno zpracování v souladu s body ADR.AR.A.015 (d) a (e).

AMC1 ADR.AR.A.030(d) Okamžitá reakce na problém související s bezpečností

VYROZUMĚNÍ O OPATŘENÍCH

Pokud příslušný úřad nařídí poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše přijmout opatření, měl by být o těchto opatřeních informován rovněž provozovatel letiště.

GM1 ADR.AR.A.040(b) Příkazy k zajištění bezpečnosti

PŘEDÁVÁNÍ PŘÍKAZŮ K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI

Příkazy k zajištění bezpečnosti, které by měly být předány Agentuře podle ADR.AR.A.040, zahrnují (kromě jiných) případy, jako jsou ty následující, kdy příslušný úřad zjistil, že:

- (a) do certifikační předpisové základny letiště je nezbytné zahrnout dodatečné certifikační specifikace;

- (b) u vybavení letiště se vyskytují neobvyklé nebo časté nebo jinak neopodstatněné nesprávné činnosti nebo poruchy;
- (c) certifikační specifikace stanovené Agenturou jsou takové, že za daných podmínek je potřebné provést další kroky, aby byla úroveň bezpečnosti zachována;
- (d) existuje okamžitá potřeba provést určitou činnost s cílem zareagovat na bezpečnostní doporučení nebo v návaznosti na leteckou nehodu či vážný incident; nebo
- (e) tento nebo podobný nebezpečný stav může existovat na dalších letištích stejného členského státu.

Příslušné úřady členského státu mohou vydat příkazy (kterým se může říkat provozní příkazy nebo jinak) během svých činností dozoru, jako pokyn provozovateli letiště, aby se zdržel určité činnosti, nebo pozitivní opatření (např. vykácení stromů, u nichž bylo zjištěno, že narušují OLS, nebo odstranění určitého objektu na letišti, atd.), potřebné k udržení úrovně bezpečnosti. U takovýchto příkazů se nepředpokládá, že by byly předávány Agentuře.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA B – ŘÍZENÍ (ADR.AR.B)

AMC1 ADR.AR.B.005(a) **Systém řízení**

VŠEOBECNĚ

- (a) Při rozhodování o požadované organizační struktuře by mělo být v úvahu bráno následující:
- (1) počet osvědčení nebo oprávnění, která mají být vydána;
 - (2) počet organizací s prohlášením;
 - (3) počet a složitost letišť, provozovatelů letišť a poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše v rámci daného členského státu;
 - (4) možné zadávání úkolů třetím fyzickým nebo právnickým osobám ze zdrojů potřebných k plnění povinností průběžného dozoru;
 - (5) úroveň činnosti civilního letectví;
 - (6) velikost leteckého průmyslu členského státu; a
 - (7) potenciální nárůst činností v oblasti civilního letectví.
- (b) Uspořádání organizační struktury by mělo zajišťovat, aby různé úkoly a povinnosti příslušného úřadu nespočívaly výhradně na jednotlivcích. Průběžné a nenarušené plnění těchto úkolů a povinností příslušného úřadu by mělo být rovněž zajištěno v případě nemoci, nehody nebo odchodu jednotlivých zaměstnanců.

GM1 ADR.AR.B.005(a) **Systém řízení**

VŠEOBECNĚ

- (a) Příslušný úřad stanovený každým členským státem by měl být organizován takovým způsobem, že:
- (1) pro provádění všech souvisejících činností zde existuje konkrétní a efektivní řídicí orgán;
 - (2) funkce a procesy popsané v použitelných požadavcích nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidlech a AMC, certifikačních specifikacích (CS) a poradenských materiálech (GM) mohou být řádně implementovány;
 - (3) organizační a provozní postupy příslušného úřadu pro implementaci použitelných požadavků nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel jsou řádně zdokumentovány a používány;
 - (4) veškerému personálu příslušného úřadu zapojenému v souvisejících činnostech je poskytován výcvik, kde je to nezbytné;
 - (5) jsou provedena specifická a účinná opatření týkající se podle potřeby komunikace a vazby s Agenturou a příslušnými úřady jiných členských států; a
 - (6) všechny funkce související s implementací použitelných požadavků jsou přiměřeně popsány.
- (b) Vedoucím na příslušné nejvyšší úrovni by měla být vypracována, prosazována a implementována všeobecná politika s ohledem na činnosti související s použitelnými požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly, včetně certifikačních specifikací; například vrcholovým vedoucím dané organizační složky příslušného úřadu, která je zodpovědná za takové činnosti.
- (c) Měly by být podniknuty vhodné kroky, aby bylo zajištěno, že veškerý zapojený personál tuto politiku zná a rozumí jí, a měly by být provedeny veškeré kroky pro implementaci a udržení této politiky.

- (d) Všeobecná politika, zatímco zároveň plní další vnitrostátní regulační závazky, by měla zejména brát v úvahu:
 - (1) ustanovení nařízení (ES) č. 216/2008;
 - (2) ustanovení použitelných prováděcích pravidel a jejich AMC, CS a GM;
 - (3) potřeby průmyslu; a
 - (4) potřeby Agentury a příslušného úřadu.
- (e) Politika by měla definovat konkrétní cíle pro klíčové prvky organizace a procesy implementování souvisejících činností, včetně odpovídajících kontrolních postupů a měření dosažené úrovně.

AMC1 ADR.AR.B.005(a)(1) Systém řízení

ZDOKUMENTOVANÉ POLITIKY A POSTUPY

- (a) Různé prvky organizace týkající se činností souvisejících s použitelnými požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly by měly být zdokumentovány, aby byl stanoven referenční zdroj pro zřízení a zachování této organizace
- (b) Zdokumentované politiky a postupy by měly být stanoveny takovým způsobem, který usnadňuje jejich použití. Měly by být jasně identifikovatelné, udržovány aktuální a být snadno dostupné veškerému personálu zapojenému do souvisejících činností.
- (c) Zdokumentované politiky a postupy by měly jako minimum pokrývat následující aspekty:
 - (1) politiku a cíle;
 - (2) organizační strukturu;
 - (3) zodpovědnosti a související pravomoci;
 - (4) postupy a procesy;
 - (5) interní a externí vazby;
 - (6) vnitřní kontrolní postupy;
 - (7) výcvik personálu;
 - (8) křížové odkazy na související dokumenty; a
 - (9) podporu (asistenci) od jiných příslušných úřadů nebo Agentury (je-li požadována).
- (d) S výjimkou menších příslušných úřadů je pravděpodobné, že informace jsou uvedeny ve více než jednom dokumentu nebo řadách dokumentů, a mělo by být stanoveno vhodné vzájemné odkazování. Například organizační struktura a popisy pracovních pozic nejsou obvykle v témže dokumentu jako podrobné pracovní postupy. V takových případech se doporučuje, aby dokumentované postupy obsahovaly seznam křížových odkazů na všechny takovéto další související dokumenty, a související dokumentace by měla být snadno dostupná, je-li zapotřebí.

AMC2 ADR.AR.B.005(a)(1) Systém řízení

ZDOKUMENTOVANÉ POLITIKY A POSTUPY

- (a) Postupy v rámci systému řízení příslušného úřadu by měly poskytovat alespoň následující informace:
 - (1) s ohledem na funkce průběžného dozoru vykonávané příslušným úřadem – organizační strukturu příslušného úřadu s popisem hlavních procesů. Tato informace by měla demonstrovat rozdělení odpovědností v rámci daného příslušného úřadu, a že tento příslušný úřad je schopen vykonávat celou škálu úkolů s ohledem na velikost

- a složitost letištního průmyslu členského státu. Zohledněny by měly být rovněž celková odborná způsobilost a rozsah oprávnění personálu příslušného úřadu;
- (2) změny, které významným způsobem ovlivňují možnosti dozoru příslušného úřadu;
 - (3) u personálu zapojeného do činností dozoru – požadavky na minimální odbornou kvalifikaci a praxi; a zásady vedení jednání (např. hodnocení);
 - (4) jak je prováděno následující: hodnocení žádostí a hodnocení vyhovění, vydávání osvědčení, výkon průběžného dozoru, následné kroky navazující na nálezy a pozorování, vynucovací prostředky a řešení bezpečnostních problémů.
 - (5) zásady řízení výjimek a odchylek, případy rovnocenné úrovně bezpečnosti a zvláštní podmínky;
 - (6) systémy používané k šíření souvisejících bezpečnostních informací za účelem včasné reakce na bezpečnostní problém;
 - (7) kritéria plánování průběžného dozoru (programu dozoru), včetně odpovídajícího řízení spolupráce při provádění průběžného dozoru (např. letištní provoz a provoz ATS); a
 - (8) nástin vstupního výcviku nově přijatého personálu zapojeného do dozoru (se zohledněním budoucích činností) a základní rámec pokračovacího výcviku personálu zapojeného do dozoru.
- (b) Postupy v rámci systému řízení příslušného úřadu by měly zahrnovat jakékoli změny těchto postupů.

AMC1 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

PROGRAM VÝCVIKU A OPAKOVACÍ VÝCVIK

- (a) Příslušný úřad by měl stanovit program výcviku svého personálu, včetně inspektorů letišť, a plán jeho implementace.
- (b) Program výcviku by měl pokrývat specifické potřeby personálu příslušného úřadu.
- (c) Program výcviku by měl, podle příslušné role, zahrnovat aktuální znalosti, praxi a dovednosti personálu, přinejmenším následující:
 - (1) letecká legislativa, organizace a uspořádání;
 - (2) Chicagská úmluva, relevantní přílohy a dokumenty ICAO, použitelné požadavky nařízení (ES) č. 216/2008, jeho prováděcích pravidel a související přijatelné způsoby průkazu, certifikační specifikace a poradenský materiál, stejně jako způsob hodnocení alternativních způsobů průkazu a použitelná národní legislativa;
 - (3) použitelné požadavky a postupy;
 - (4) oblasti zvláštního zájmu, které zahrnují (mimo jiné):
 - (i) systémy řízení, včetně systémů řízení bezpečnosti, zásad zajištění bezpečnosti a systémů řízení jakosti a ochrany před protiprávními činy, které se vztahují na letecká data a letecké informace;
 - (ii) systémy řízení bezpečnosti – přijatelnost a provádění auditů;
 - (iii) změny řízení;
 - (iv) letecké studie, posuzování bezpečnosti a postupy podávání zpráv;
 - (v) zásady lidských činitelů;
 - (vi) návrh letišť;
 - (vii) znaky a značky a osvětlení;
 - (viii) údržba letiště;
 - (ix) provoz letiště, včetně:

- (A) ochrany letišť, včetně posuzování překážek;
 - (B) záchranných a hasičských služeb;
 - (C) pohotovostního plánování;
 - (D) odstraňování pohybu neschopných letadel;
 - (E) provozu za podmínek nízké dohlednosti;
 - (F) provozu za nepříznivých povětrnostních podmínek;
 - (G) řízení střetu s divoce žijícími zvířaty;
 - (H) řízení provozu na odbavovací ploše a řízení bezpečnosti na odbavovací ploše;
 - (I) odbavování nebezpečného zboží; a
 - (J) paliva – zařízení, skladování a manipulace;
 - (x) vyhodnocování, schvalování a přezkoumávání letištních příruček;
 - (xi) další vhodný výcvik příslušný pro roli a úkoly daného personálu; a
 - (xii) vynucovací prostředky.
- (5) Program a plán výcviku by měly být podle potřeby aktualizovány, tak aby přinejmenším odrážely změny v oblasti letecké legislativy a průmyslu.
- (6) Příslušný úřad by měl zajistit, že jeho personál, včetně inspektorů letišť, absolvuje v pravidelných intervalech stanovených příslušným úřadem, nebo kdykoli je to potřebné, opakovací výcvik, aby byl udržován v obraze.

AMC2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

KVALIFIKACE A VÝCVIK – INSPEKTOŘI LETIŠŤ

(a) Vstupní výcvik by měl zahrnovat:

(1) Vstupní teoretický výcvik

Záměrem vstupního výcviku je obeznamit inspektory letišť ve výcviku s kategorizací nálezů, podáváním zpráv, následnými postupy a vynucováním. Primárním cílem teoretického výcviku není podat technické znalosti, protože účastníci výcviku by takovéto znalosti měli před zahájením tohoto teoretického kurzu mít, ať už z dřívější pracovní praxe nebo díky specializovanému výcviku (oblasti, které by měly být v programu výcviku pokryty, viz AMC1 ADR.AR.B.005(a)(2)). Kromě jiného by měl teoretický výcvik obsahovat teorii provádění auditů a kontrol, stejně jako zajištění kvality/bezpečnosti.

(2) Praktický výcvik

Záměrem praktického výcviku je poučit účastníky o technikách auditů/kontrol a specifických oblastech, kterým věnovat pozornost, aniž by byl narušován chod činností letiště.

Příslušný úřad by měl zajistit, že účastníci výcviku úspěšně absolvovali výše uvedený vstupní teoretický a praktický výcvik tím, že projdou souvisejícím hodnocením.

(3) Výcvik na pracovišti (OJT)

Cílem výcviku na pracovišti je seznámit účastníka výcviku se zvláštnostmi provádění auditů/kontrol letišť ve skutečném provozním prostředí.

(a) Délka trvání a provádění výcviku na pracovišti

Délka trvání výcviku na pracovišti by měla být uzpůsobena konkrétním potřebám výcviku každého účastníka výcviku a výcvik by měl, jak je jen možné, pokrývat body auditů/kontrol, které bude inspektor oprávněn podrobovat kontrole. Výcvik na pracovišti by měl zahrnovat nejméně čtyři audity/kontroly letišť.

- (b) Rozsah a body, které by měly být pokryty během výcviku na pracovišti
- (i) Příprava auditu/kontroly:
 - (A) zdroje informací pro přípravu auditu/kontroly;
 - (B) oblasti zájmu a/nebo otevřené nálezy;
 - (C) výběr provozovatele (provozovatelů) letiště, který bude podroben auditu/kontrolě; a
 - (D) rozdělení úkolů mezi členy auditního/kontrolního týmu.
 - (ii) Administrativní otázky kontroly:
 - (A) pověření, práva a povinnosti inspektora letišť;
 - (B) postupy týkající se přístupu na letiště;
 - (C) postupy týkající se bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy v neveřejném prostoru letiště; a
 - (D) výbava inspektora letišť (reflexní vesta, kontrolní seznamy, sklonoměr, prostředky na měření vzdálenosti, digitální fotoaparát/kamera, GPS, atd.).
 - (iii) Audit/kontrola:
 - (A) úvod – zahajovací meeting;
 - (B) činnosti na místě (audit/kontrola podle oblasti odbornosti účastníka výcviku);
 - (C) nálezy (identifikace, kategorizace, evidence, podání zprávy); a
 - (D) nápravná opatření – vynucování.
 - (iv) Závěrečný meeting – debriefing ohledně závěrů auditu/kontroly
 - (v) Příprava, zkompletování a doručení zprávy o auditu/kontrolě
 - (vi) Elementy lidských činitelů:
 - (A) kulturní aspekty;
 - (B) řešení odlišných názorů a/nebo konfliktů; a
 - (C) stres auditora.
 - (vii) Vedení týmu, je-li požadováno
 - (viii) Postupy následující po auditu/kontrolě, jako sledování stavu otevřených nálezů auditu, následné auditu/kontroly a uzavření nálezů poté, co byly provozovatelem letiště podniknuty příslušné kroky.
- (b) Hodnocení inspektorů letišť ve výcviku
- Hodnocení účastníků výcviku by mělo být prováděno inspektorem letišť, který provádí výcvik. Účastník výcviku by měl být považován za úspěšného absolventa výcviku na pracovišti až poté, co inspektorovi letišť provádějícímu výcvik prokázal, že má profesionální odbornou způsobilost, znalosti, úsudek a schopnosti provádět kontroly letišť v provozním prostředí v souladu s platnými požadavky.
- (c) Inspektoři letišť jmenovaní k provádění výcviku a hodnocení účastníků výcviku
- Inspektoři letišť provádějící výcvik a hodnocení inspektorů letišť ve výcviku by měli být jmenováni příslušným úřadem a měli by splňovat kvalifikační kritéria stanovená tímto příslušným úřadem. Tato kritéria by měla vyžadovat, že jmenovaný byl a je kvalifikovaným inspektorem letišť (viz GM6 ADR.AR.B.005(a)(2)) po dobu posledních nejméně tří let před jeho jmenováním. Další činitele, které mají být při nominaci inspektorů letišť na provádění výcviku a hodnocení jejich účastníků zohledňovány, zahrnují: znalosti metod výcviku, profesionalita, vytrvalost, úsudek, charakternost, uvědomělost v oblasti bezpečnosti, komunikační dovednosti a osobní úroveň práce.

AMC3 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

KVALIFIKACE INSPEKTORŮ LETIŠŤ PO ÚSPĚŠNÉM ABSOLVOVÁNÍ VÝCVIKU

- (a) Po úspěšném absolvování vstupního výcviku (vstupního teoretického výcviku, praktického výcviku a výcviku na pracovišti) by měl příslušný úřad každému kvalifikovanému inspektorovi letiště vydat oficiální prohlášení o kvalifikaci, které uvádí jeho práva. Inspektorům by měla být rovněž vydána pověření, aby se jim usnadnila jejich práce.
- (b) Práva inspektorů letiště určují jejich dosavadní znalosti a/nebo pracovní zkušenosti (rozsah jejich kontroly; co jsou oprávněni kontrolovat). Příslušný úřad by měl stanovit, co je daný inspektor oprávněn kontrolovat, při čemž by měl zohlednit následující:
 - (1) dosavadní znalosti; a
 - (2) pracovní zkušenosti.
- (c) Kontrolní úřad by měl zavést systém, který zajistí, že jeho inspektoři letiště neustále splňují kvalifikační kritéria, co se týče způsobilosti, výcviku a nedávné praxe.

GM1 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

DOSTATEČNÉ MNOŽSTVÍ PERSONÁLU

- (a) Tento poradenský materiál pro stanovení potřebného personálu se omezuje na provádění úkonů certifikace a dozoru, s výjimkou personálu požadovaného k provádění úkonů na základě jakýchkoliv vnitrostátních regulačních požadavků.
- (b) Elementy, které by měly být při stanovování potřebného personálu a plánování jeho dostupnosti vzaty do úvahy, lze rozdělit na elementy kvantitativní a kvalitativní:
 - (1) Kvantitativní elementy:
 - (i) počet prvotních osvědčení, která mají být vydána;
 - (ii) počet letiště a provozovatelů letiště osvědčených příslušným úřadem;
 - (iii) počet poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše, kteří příslušnému úřadu předali prohlášení o své činnosti;
 - (iv) počet plánovaných auditů a kontrol letiště; a
 - (v) počet očekávaných změn letištní infrastruktury.
 - (2) Kvalitativní elementy:
 - (i) velikost, povaha a složitost činností letiště a provozovatelů letiště, stejně jako poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše:
 - (A) práva provozovatele letiště;
 - (B) druh oprávnění, rozsah oprávnění;
 - (C) možná certifikace podle průmyslových standardů;
 - (D) druhy provozovaných letiště;
 - (E) počty personálu; a
 - (F) organizační struktura, existence dceřiných společností.
 - (ii) výsledky činností dozoru v minulosti, včetně auditů, kontrol a přezkumů pokud jde o rizika a dodržování předpisů:
 - (A) počet a úroveň nálezů; a
 - (B) implementace nápravných opatření.
 - (iii) velikost leteckého průmyslu členského státu a potenciální nárůst činností v oblasti civilního letectví, což může být ukazatelem počtu nových žádostí a změn stávajících osvědčení, které lze očekávat.

- (c) Na základě stávajících údajů z předchozích plánovacích cyklů dozoru a se zohledněním situace v rámci leteckého průmyslu členského státu může příslušný úřad odhadnout:
- (1) standardní pracovní čas potřebný pro zpracování žádostí o osvědčení;
 - (2) standardní pracovní čas potřebný pro zpracování prohlášení;
 - (3) počty nových prohlášení nebo změněných prohlášení;
 - (4) počty nových osvědčení, která mají být vydána za každé plánovací období; a
 - (5) počty změn stávajících osvědčení, které mají být zpracovány za každé plánovací období.
- (d) V souladu s politikou dozoru příslušného úřadu by měly být specificky pro každé letiště a každého provozovatele letiště, stejně jako pro poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše s prohlášením, určeny následující plánovací údaje:
- (1) standardní počty auditů/kontrol, které mají být provedeny za plánovací cyklus dozoru;
 - (2) standardní délka trvání každého auditu/kontroly;
 - (3) standardní pracovní čas pro přípravu auditu/kontroly, audit/kontrolu na místě, vypracování zprávy a následující činnosti na inspektora letišť; a
 - (4) minimální počet a potřebná kvalifikace inspektorů letišť pro každý audit/kontrolu.
- (e) Standardní pracovní čas by měl být vyjádřen buď v pracovních hodinách na inspektora letišť, nebo v pracovních dnech na inspektora letišť. Všechny plánovací výpočty by pak měly být založeny na stejných jednotkách (hodinách nebo pracovních dnech).
- (f) Pro zpracování dat stanovených v bodech (c) a (d) výše se doporučuje používat aplikaci tabulkového procesoru, což usnadňuje určení celkového počtu pracovních hodin/dnů za plánovací cyklus dozoru potřebného pro činnosti certifikace, dozoru a vynucování. Tato aplikace může rovněž sloužit jako základ pro implementaci systému plánování dostupnosti personálu.
- (g) V případě každého letiště, provozovatele letiště a poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše by měl být u každého kvalifikovaného inspektora letišť určen počet pracovních hodin/dnů za plánovací období, které lze rozdělit na činnosti certifikace, dozoru a vynucování, a to s přihlédnutím k:
- (1) čistě administrativním úkonům ne přímo souvisejícím s dozorem a certifikací;
 - (2) výcviku;
 - (3) účasti v jiných projektech;
 - (4) plánované nepřítomnosti; a
 - (5) potřebě započítat rezervu pro neplánované úkoly nebo nepředvídatelné události.
- (h) Určení pracovního času, který je pro činnosti certifikace, dozoru a vynucování k dispozici, by mělo rovněž zohledňovat možné využití kvalifikovaných subjektů.
- (i) Na základě výše uvedených elementů by měl být příslušný úřad schopen:
- (1) sledovat data, kdy mají být audity a kontroly provedeny, a data, kdy byly provedeny;
 - (2) zavést systém plánování dostupnosti personálu; a
 - (3) určit možné mezery v počtu a kvalifikaci svého personálu s ohledem na potřebný objem prací spojených s certifikací a dozorem.

Pozornost by měla být věnována zachovávaní aktuálnosti plánovacích údajů při změnách základních předpokladů plánování, přičemž je třeba se zaměřit hlavně na principy dozoru založeného na rizicích.

GM2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

INSPEKTOŘI LETIŠŤ – POVINNOSTI

- (a) Za inspektora letiště je považována jakákoliv osoba, které příslušný úřad formálně přidělil úkoly související s dozorem v oblasti bezpečnosti letiště.
- (b) Vedle úkolů týkajících se dozoru letiště může inspektor letiště rovněž vykonávat jiné úkoly, které příslušný úřad shledá nezbytnými.

GM3 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

KVALIFIKACE PERSONÁLU

Výraz „kvalifikace“ značí způsobilost pro určitý účel. Lze ji dosáhnout splněním nezbytných podmínek, jako je splnění požadovaného výcviku, nebo získáním diplomu nebo titulu, nebo získáním vyhovující praxe. Rovněž zahrnuje způsobilost, schopnost, znalosti nebo dovednosti, které jsou v dobré kombinaci nebo se pro jistou příležitost hodí, nebo činí někoho pro nějakou povinnost, funkci, pozici, pravomoc nebo postavení vhodným.

Některé pozice mohou být svou povahou spojeny s vlastnictvím určitých kvalifikací ve specifickém oboru (např. záchranných a hasičských služeb, stavebního, strojního nebo elektro inženýrství, biologie se zaměřením na volně žijící zvířata, atd.). V takových případech se očekává, že osoba na takovéto pozici má nezbytné kvalifikace na úrovni odpovídající platné národní legislativě a legislativě Evropské unie.

GM4 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

KVALIFIKACE A VÝCVIK – VŠEOBECNĚ

- (a) Aby personál zůstal i nadále odborně způsobilým, měla by být podle potřeby přijata opatření ohledně vstupního a opakovacího výcviku.
- (b) S ohledem na posloupnost jednotlivých součástí vstupního výcviku by měl příslušný úřad zajistit, že se výcviku na pracovišti účastní pouze účastníci, kteří již úspěšně absolvovali vstupní teoretický a praktický výcvik.
- (c) Při výběru personálu pro určité úkoly jsou hlavní schopnosti personálu příslušného úřadu v otázce naboru nových pracovníků a běžných funkcí managementu. Navíc by měl příslušný úřad podle potřeby pro tyto úkoly poskytovat výcvik v těchto základních dovednostech. Nicméně aby se předešlo různému pochopení a výkladu, považuje se za důležité, aby byl veškerému personálu poskytnut dodatečný výcvik speciálně zaměřený na platné požadavky nařízení (ES) č. 216/2008, jeho prováděcí pravidla a související AMC, CS a GM, stejně jako na posuzování alternativních způsobů průkazu.
- (d) Příslušný úřad může výcvik zajistit prostřednictvím své vlastní organizace pro výcvik s kvalifikovanými školiteli nebo prostřednictvím jiného kvalifikovaného výcvikového zdroje (např. výcvik poskytovaný jinými příslušnými úřady nebo Agenturou).
- (e) Pokud není výcvik zajišťován interní organizací pro výcvik, mohou osoby s odpovídající praxí a kvalifikací působit jako školitelé, pouze pokud byly posouzeny jejich školitelské dovednosti. Je-li potřeba, měl by být stanoven individuální plán výcviku pokrývající specifické školitelské dovednosti. Záznamy o takovém školení a posouzení by měly být náležitě uchovávány.

GM5 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

PROGRAM VÝCVIKU A OPAKOVACÍ VÝCVIK

Při přípravě programu výcviku by měl příslušný úřad stanovit oblasti, u nichž může výcvik zahrnovat dosažitelné součásti výcviku.

Jako příklad by výcvik záchranných a hasičských služeb (RFFS) mohl zahrnovat části nebo být stejný, jako je výcvik personálu RFFS provozovatele letiště. Pokud takový výcvik zajišťuje provozovatel letiště, měla by být věnována pozornost tomu, aby se předešlo jakémukoli možnému střetu zájmů.

GM6 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

POŽADAVKY NA NEDÁVNOU PRAXI U INSPEKTORŮ LETIŠŤ

- (a) Inspektor letišť zůstane kvalifikován, pokud v průběhu předchozích 12 měsíců provedl minimálně dva audity/kontroly letišť. Pokud tohoto minimálního počtu auditů/kontrol není dosaženo z důvodu počtu letišť v členském státě, je možné rovněž vzít do úvahy audity/kontroly provedené na jiných letištích, která jsou veřejná, ale nespadají do působnosti nařízení (ES) č. 216/2008.
- (b) Pokud inspektor letišť ztratí svou kvalifikaci v důsledku toho, že nedosáhl minimálního počtu kontrol uvedeného v bodě (a), může mu být příslušným úřadem kvalifikace opětovně udělena po provedení chybějícího počtu auditů/kontrol pod dohledem kvalifikovaného inspektora letišť. Chybějící audity/kontroly by se měly konat během období maximálně tří měsíců od konce období, kdy ještě inspektor splňoval minimální počet auditů/kontrol.
- (c) Pokud inspektor letišť ztratí svou kvalifikaci z toho důvodu, že se neúčastnil provádění auditů/kontrol po dobu delší, než je stanoveno v bodě (a), ale ne delší než 24 měsíců, měla by mu být příslušným úřadem kvalifikace opětovně přidělena pouze po úspěšném absolvování výcviku na pracovišti a jakéhokoli potřebného opakovacího výcviku.
- (d) Pokud inspektor letišť ztratí svou kvalifikaci z toho důvodu, že se neúčastnil provádění auditů/kontrol po dobu více jak 24 měsíců, měla by mu být příslušným úřadem kvalifikace opětovně udělena v plné míře pouze až po úspěšném absolvování vstupního teoretického, praktického výcviku a výcviku na pracovišti.

GM1 ADR.AR.B.005(a)(3) Systém řízení

ZAŘÍZENÍ A KANCELÁŘSKÉ PROSTORY

Zařízení a kancelářské prostory zahrnují (mimo jiné) toto:

- (a) přiměřené kanceláře;
- (b) technickou knihovnu přístupnou personálu příslušného úřadu nebo jiný způsob, jak zajistit příjem, řízení a distribuci nezbytné technické dokumentace;
- (c) vybavení kanceláře, včetně počítačů a komunikačních prostředků;
- (d) dopravní prostředky;
- (e) osobní ochranné vybavení; a
- (f) vybavení nezbytné pro provádění auditů/kontrol letiště a jeho zařízení, jako jsou kamery/fotoaparáty, sklonoměry, prostředky na měření vzdáleností, GPS, atd.

AMC1 ADR.AR.B.005(a)(4) Systém řízení

POSTUP PRO SLEDOVÁNÍ SHODY

Formální postup pro sledování shody systému řízení s relevantními požadavky a vhodnosti postupů by měl:

- (a) zahrnovat systém zpětné vazby na nálezy auditu, s cílem zajistit implementaci nápravných opatření, je-li to nezbytné; a
- (b) být odpovědností osoby nebo skupiny osob, které by se měly zodpovídat vrchnímu vedení příslušného úřadu a kteří vykonávají činnosti sledování shody za funkční nezávislosti na

celcích/odděleních, které dozorují, a za přímého přístupu k vrchnímu vedení příslušného úřadu a k příslušným vedoucím v otázkách bezpečnosti.

AMC1 ADR.AR.B.005(c) Systém řízení

KOORDINACE S OSTATNÍMI ÚŘADY ČLENSKÉHO STÁTU

Příslušný úřad by měl uzavřít dohody o koordinaci s ostatními úřady členského státu. Takovéto koordinační dohody by měly zahrnovat zejména následující úřady:

- (a) agentury zabývající se ochranou před protiprávními činy, aby se zajistilo:
 - (1) že jsou v návrzích a konstrukci letišť a jejich zařízení integrována opatření týkající se ochrany mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy; a
 - (2) optimalizace opatření týkajících se ochrany civilního letectví před protiprávními činy.
- (b) úřady pro ochranu životního prostředí, z důvodu řešení konfliktů mezi bezpečností a požadavky na ochranu prostředí;
- (c) úřady pro místní plánování a územní využití.

AMC1 ADR.AR.B.010(a)(1) Zadávání úkolů kvalifikovaným subjektům

KVALIFIKACE PERSONÁLU

- (a) Kvalifikovaný subjekt, kterému mají být zadány úkoly související s prvotní certifikací nebo úkoly průběžného dozoru, by měl disponovat odpovídajícím počtem kvalifikovaného technického personálu pro provádění kontrol a auditů letišť a k výkonu jakýchkoli dalších úkolů potřebných v průběhu procesu certifikace a dozoru, jak je požadováno příslušným úřadem.
- (b) Personál kvalifikovaného subjektu, kterému jsou takovéto úkoly zadány, by měl splňovat kvalifikační kritéria platná pro inspektory letišť příslušných úřadů předepsaná v AMC1 ADR.AR.B.005(a)(2), AMC2 ADR.AR.B.005(a)(2) a AMC3 ADR.AR.B.005(a)(2) (viz také GM6 ADR.AR.B.005(a)(2)).

GM1 ADR.AR.B.010 Zadávání úkolů kvalifikovaným subjektům

CERTIFIKAČNÍ ÚKOLY

Úkoly, které mohou být prováděny kvalifikovanými subjekty jménem příslušného úřadu, mohou zahrnovat jakékoli úkoly související s prvotní certifikací a průběžným dozorem letišť a provozovatelů letišť, stejně jako poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše s prohlášením, s výjimkou vydávání osvědčení nebo oprávnění.

AMC1 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů

VŠEOBECNĚ

- (a) Systém vedení záznamů by měl zajišťovat dostupnost všech záznamů, kdykoliv jsou potřeba, a to v rozumném čase. Tyto záznamy by měly být uspořádány způsobem, který zajistí jejich zpětnou vysledovatelnost a opětovné vyvolání po celou požadovanou dobu uchovávání.
- (b) Záznamy by měly být vedeny v papírové nebo elektronické formě, případně na obou médiích. Přijatelné jsou také záznamy na mikrofilmu nebo optických discích. Záznamy by měly zůstat čitelné a přístupné po celou požadovanou dobu uchovávání. Doba uchovávání začíná běžet okamžikem vytvoření záznamu nebo jeho poslední změny.

- (c) Počítačové systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován vždy do 24 hodin od provedení jakéhokoli nového záznamu. Počítačové systémy by měly zahrnovat ochrany proti neoprávněné změně údajů.
- (d) Veškerý počítačový hardware, který se používá k zajištění zálohy dat, by měl být umístěn na jiném místě, než hardware obsahující pracovní data, a v prostředí zajišťujícím, že tento hardware zůstane v dobrém stavu. Pokud dochází ke změně hardwaru či softwaru, je třeba věnovat zvláštní péči zachování dostupnosti všech nezbytných údajů alespoň po celou dobu specifikovanou v bodech ADR.AR.B.020(c) a (d).

AMC1 ADR.AR.B.020(a)(1);(a)(2);(a)(3) Vedení záznamů

SYSTÉM ŘÍZENÍ PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU

Záznamy ohledně systému řízení příslušného úřadu by měly zahrnovat – jako minimum a dle vhodnosti:

- (a) zdokumentované politiky a postupy;
- (b) osobní složky personálu příslušného úřadu s podklady ohledně jejich výcviku a kvalifikací;
- (c) výsledky interního sledování shody a hodnocení rizik příslušného úřadu, včetně nálezů auditů a nápravných opatření; a
- (d) smlouvy uzavřené s kvalifikovanými subjekty vykonávajícími úkoly spojené s certifikací nebo dozorem jménem příslušného úřadu.

AMC1 ADR.AR.B.020(a)(2) Vedení záznamů

DOBA UCHOVÁVÁNÍ ZÁZNAMŮ

Záznamy vztahující se k výcviku a kvalifikaci personálu příslušného úřadu by měly být uchovávány až do konce trvání jejich pracovního poměru.

AMC1 ADR.AR.B.020(a)(4);(a)(5) Vedení záznamů

LETIŠTĚ – PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ – POSKYTOVATELÉ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Záznamy vztahující se k certifikovanému letišti a jeho provozovateli letiště nebo poskytovateli služeb řízení na odbavovací ploše, který předal příslušnému úřadu prohlášení o své činnosti, by měly zahrnovat – dle vhodnosti podle druhu organizace:

- (a) žádost o osvědčení, oprávnění nebo prohlášení;
- (b) dokumentaci, na jejímž základě:
 - (1) bylo osvědčení nebo oprávnění uděleno a veškeré změny této dokumentace; a
 - (2) bylo prohlášení zaregistrováno;
- (c) dokumentaci vztahující se k oznámením žadatele o změnách a k jejich posouzení;
- (d) vydané osvědčení nebo oprávnění, včetně jakýchkoli změn;
- (e) kopii programu průběžného dozoru s uvedením dat plánovaných auditů a dat jejich provedení;
- (f) záznamy o průběžném dozoru včetně všech záznamů z auditů a kontrol;
- (g) kopie veškeré související korespondence;
- (h) podrobnosti o jakýchkoli výjimkách nebo schválených odchylkách a vynucovacích opatřeních;
- (i) veškerá hlášení od ostatních příslušných úřadů týkající se dozoru letiště, provozovatele letiště a poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše, je-li to použitelné; a

- (j) kopie veškerých dalších dokumentů schválených příslušným úřadem.

AMC1 ADR.AR.B.020(c) Vedení záznamů

LETIŠTĚ – PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ – POSKYTOVATELÉ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

- (a) Záznamy, které jsou považovány za související s certifikací letiště a mají být uchovávány po celou dobu platnosti osvědčení, zahrnují (mimo jiné) následující:
- (1) podané žádosti;
 - (2) oznámení o certifikačních specifikacích pro prvotní certifikaci a veškeré jejich změny, včetně:
 - (i) jakékoli požadavky, pro něž byla přijata rovnocenná úroveň bezpečnosti; a
 - (ii) jakékoli zvláštní podmínky.
 - (3) dokumentaci související s použitými alternativními způsoby průkazu;
 - (4) dokumentaci související s dokumenty o schválení odchylek a opatřeních (DAAD), je-li to relevantní;
 - (5) dokumentaci související s udělenými výjimkami nebo schválenými odchylkami;
 - (6) letecké studie a bezpečnostní posudky;
 - (7) plány letiště;
 - (8) prohlášení učiněná žadatelem;
 - (9) platná verze letištní příručky a doklad o jejím vyhodnocení; a
 - (10) udělená oprávnění.
- (b) Záznamy týkající se vybavení letiště nebo součástí infrastruktury letiště, které byly z letiště odstraněny, protože nebylo potřeba je nadále udržovat.
- (c) V případě poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše – záznamy zahrnují (mimo jiné) prohlášení a související dokumentaci předloženou poskytovateli.

GM1 ADR.AR.B.020 Vedení záznamů

VŠEOBECNĚ

Záznamy musí dokumentovat dosažené výsledky nebo poskytovat důkazy o provedených činnostech. Záznamy se zaznamenáním stávají faktickými. Z toho důvodu nepodléhají řízení změn. I když je vytvořen nový záznam ke stejné věci, předchozí záznam zůstává platný.

GM1 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů

MIKROFILMOVÉ A OPTICKÉ ULOŽIŠTĚ

Uložení záznamů na mikrofilm nebo optické uložení může být prováděno kdykoli. Záznamy by měl být stejně čitelné jako originální záznamy, a zůstat tak po celou dobu uchovávání.

GM2 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů

LETIŠTĚ – PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ – DOKUMENTACE

Dokumentace, která má být vedena jako záznamy dokládající udělení osvědčení nebo oprávnění, zahrnuje dokumentaci systému řízení, včetně všech technických příruček, jako je letištní příručka, které byly předloženy s prvotní žádostí, a veškeré změny těchto dokumentů.

HLAVA C – DOZOR, CERTIFIKACE A VYNUCOVÁNÍ (ADR.AR.C)

AMC1 ADR.AR.C.005 Dozor

VŠEOBECNĚ

- (a) Příslušný úřad by měl posoudit provozovatele letiště a sledovat jeho trvalou způsobilost provádět bezpečný provoz v souladu s platnými požadavky a certifikační předpisovou základnou. Obdobným způsobem by měl příslušný úřad sledovat trvalou způsobilost poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše. Příslušný úřad by měl zajistit, že jasně definována odpovědnost za posuzování a sledování provozovatelů letiště, stejně jako poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše. Tato odpovědnost může být zcela nebo částečně delegována nebo sdílena.
- (b) Je nezbytné, aby měl příslušný úřad veškerou schopnost adekvátně posoudit trvalou způsobilost provozovatele letiště nebo poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše, díky zajištění toho, že je celý rozsah činností posuzován příslušně kvalifikovaným personálem.

GM1 ADR.AR.C.005 Dozor

VŠEOBECNĚ

- (a) Odpovědnost za bezpečný provoz letiště spočívá na provozovateli letiště. Za těchto podmínek dochází k pozitivnímu posunu ve vztahu k přenesení části odpovědnosti za sledování bezpečnosti provozu na provozovatele letiště. Tohoto cíle nelze dosáhnout, pokud nejsou provozovatelé letiště připraveni přijmout dopady této politiky, včetně těch, které se týkají vyčlenění potřebných zdrojů na jejich zavedení. Pro úspěch politiky je stěžejní obsah Části ADR.OR, která vyžaduje stanovení systému řízení provozovatelem letiště.
- (b) Příslušný úřad by měl dále posuzovat shodu provozovatele letiště nebo poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše s použitelnými požadavky, včetně efektivnosti jejich systému řízení. Pokud je jejich systém řízení posouzen ve své efektivnosti jako neúspěšný, potom to samo o sobě představuje nedodržení požadavků, což může, mezi jiným, zpochybnit v daných případech platnost osvědčení, případně prohlášení.
- (c) Odpovědný vedoucí pracovník je odpovědný příslušnému úřadu, stejně jako těm, kteří ho/ji mohli jmenovat. Z toho plyne, že příslušný úřad nemůže přijmout situaci, kdy odpovědnému vedoucímu pracovníkovi nejsou dány dostatečné finanční prostředky, pracovní síla nebo nemůže ovlivňovat nápravu nedostatků zjištěných v rámci systému řízení.

AMC1 ADR.AR.C.010 Program dozoru

POSTUPY PRO DOZOR PROVOZOVATELŮ LETIŠŤ A POSKYTOVATELŮ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

- (a) Příslušný úřad by měl každému provozovateli letiště a každému poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše přidělit příslušnou kontaktní osobu. V případě, že je jednomu provozovateli letiště přidělen více než jeden inspektor letiště, měl by být jeden z nich jmenován jako osoba, která má celkovou odpovědnost za dohled nad vedením provozovatele letiště a spolupráci s ním a která je odpovědná za hlášení ohledně shody s požadavky pro jeho provoz jako celek.
- (b) Prohlídky a audit, v měřítku a četnosti odpovídajícím provozu, by měly, mimo jiné, pokrývat alespoň položky následujícího seznamu:
 - (1) infrastruktura a vybavení letiště;
 - (2) vizuální prostředky a elektrické soustavy letiště;

- (3) omezení a kontrola překážek;
 - (4) hlášení dat o letišti;
 - (5) letištní pohotovostní plánování;
 - (6) záchranné a hasičské služby;
 - (7) odstraňování pohybu neschopných letadel;
 - (8) skladovací zařízení a manipulace s nebezpečným zbožím a palivem, včetně palivových instalací, jakosti paliva a tankovacího vybavení;
 - (9) provoz za podmínek nízké dohlednosti;
 - (10) provoz za zimních a nepříznivých povětrnostních podmínek;
 - (11) ochrana radarového vybavení, navigačních prostředků a dalšího vybavení letiště;
 - (12) řízení provozu na odbavovací ploše;
 - (13) řízení bezpečnosti na odbavovací ploše;
 - (14) řízení vozidel na pohybové ploše;
 - (15) řízení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty;
 - (16) programy prevence narušení a vyjetí z dráhy provozovatele letiště, jako součást runway safety programu příslušného úřadu;
 - (17) prohlídky pohybové plochy;
 - (18) údržba systémů letiště a pohybové plochy;
 - (19) práce na letišti;
 - (20) ochrana proti nebezpečným činnostem v okolí letiště;
 - (21) výcvik a záznamy personálu, včetně přezkumu programu výcviku ohledně prevence narušení a vyjetí z dráhy a jeho implementace;
 - (22) letištní příručky a dokumentace;
 - (23) systém řízení provozovatele, včetně jeho systému řízení bezpečnosti a jeho jakosti a systém řízení ochrany před protiprávními činy v případě leteckých dat; a
 - (24) dohled provozovatele na vyhovování organizací provozujících nebo poskytujících služby na letišti (třetích stran).
- (c) Kontrola nebo audit by měly být tzv. „hloubkové“ napříč vybranými položkami a veškeré nálezy a pozorování by měly být zaznamenány.
- (d) Inspektoři letišť by měli analyzovat a posoudit prvotní příčinu(y) identifikovanou(é) provozovatelem letiště a měli by si být jisti, že přijaté nápravné činnosti jsou přiměřené tomu, aby napravily neshodu a zabránily opětovnému výskytu.
- (e) Kontroly a audity mohou být prováděny odděleně nebo v kombinaci. Kontroly a audity mohou být rovněž koordinovány s kontrolami a audity prováděnými příslušnými úřady odpovědnými za jiné oblasti, aby byly řešeny oblasti koordinace mezi provozovatelem letiště a poskytovateli jiných služeb (např. ATM/ANS). Společné audity s příslušnými úřady pro jiné oblasti by měly být také prováděny z toho důvodu, že jsou obzvláště účinné k prověření propojení mezi různými aktéry na letišti (např. letiště a ATC), včetně prevence narušení a vyjetí z dráhy.
- (f) Kontroly mohou být, podle vlastního uvážení příslušného úřadu, prováděny po předchozím oznámení provozovateli letiště nebo poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše nebo bez něj.
- (g) Pokud je inspektoru letiště zřejmé, že provozovatel letiště nebo poskytovatel služeb řízení provozu na odbavovací ploše umožnili porušení platných požadavků mající za následek snížení nebo možné snížení bezpečnosti, měl by inspektor zajistit bezodkladné informování odpovědné osoby v rámci příslušného úřadu.

- (h) V prvních několika měsících nového provozu, po fyzické změně nebo organizační restrukturalizaci by si inspektoři letišť měli dávat obzvláště pozor na jakékoliv nepravidelné postupy, známky nedostatečných zařízení nebo vybavení nebo náznaky toho, že řízení provozu vedením může být neefektivní.
- (i) Inspektoři letišť by rovněž měli zohlednit jakékoliv okolnosti, které mohou poukazovat na významné zhoršení finanční situace provozovatele. Pokud jsou identifikovány jakékoliv finanční problémy, měli by inspektoři letišť zvýšit technické sledování provozu se zvláštním důrazem na dodržování bezpečnostních standardů.
- (j) Počet a závažnost neshod identifikovaných příslušným úřadem bude sloužit k podpoře trvalé důvěry příslušného úřadu ve způsobilost provozovatele letiště nebo poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše, nebo případně může vést k narušení této důvěry. V druhém případě by měl příslušný úřad přezkoumat veškeré rozpoznatelné nedostatky systému řízení a v případě potřeby podniknout příslušné kroky.

GM1 ADR.AR.C.010

Program dozoru

POSTUPY PRO DOZOR PROVOZOVATELŮ LETIŠŤ A POSKYTOVATELŮ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Vedle svého regulačního dozoru může příslušný úřad stanovit vnitrostátní skupiny pro prevenci narušení a vyjetí z dráhy, jako součást národní řídicí skupiny pro runway safety (Runway Safety Steering Group). Členové těchto skupin by měli zahrnovat zástupce průmyslu, jako jsou letiště, provozovatelé letadel, letové provozní služby, průmyslové bezpečnostní skupiny, členy (místní) komise pro runway safety a příslušné zástupce příslušného úřadu.

Rozsah kompetencí takovéto skupiny by mohl být:

- Zabývat se specifickými nebezpečími, identifikovanými na národní úrovni, a podle potřeby koordinovat toto prostřednictvím podskupin nebo externích úřadů;
- Podporovat zavedenou praxi, sdílení informací a zvyšovat povědomí prostřednictvím publicity a vzdělávání lidí z průmyslu;
- Aktivně podporovat pokračování prací v průmyslu;
- Působit jako spojovací článek mezi průmyslem;
- Identifikovat a prozkoumat, jaké technologie, které by mohly snižovat rizika narušení a vyjetí z dráhy, jsou dostupné;
- Přezkoumávat současné politiky provozu letišť, ATC a letadel a v případě potřeby vydávat doporučení ohledně budoucí politiky s cílem snížit riziko narušení a vyjetí z dráhy;
- Vydávat doporučení týkající se návodů a poradenského materiálu pro problematiku průmyslu na letištích, provozu letadel a ATC s cílem snížit riziko narušení a vyjetí z dráhy;
- Dozorovat a propagovat hlášení incidentů týkajících se narušení a vyjetí z dráhy;
- Zajistit pečlivou analýzu dat, s cílem identifikovat a prošetřit specifické oblasti zájmu.

AMC1 ADR.AR.C.010(b)

Program dozoru

AUDIT

- (a) Program dozoru by měl uvádět, které aspekty bude každý z auditů pokrývat.
- (b) Část auditu by se měla zaměřovat na hlášení o sledování shody provozovatele letiště, přičemž cílem je stanovit, zda provozovatel letiště identifikuje prvotní příčiny a napravuje své problémy.
- (c) Na závěr auditu by měla být inspektorem letišť provádějícím audit připravena zpráva z auditu, která by měla obsahovat všechny zjištěné nálezy.

AMC1 ADR.AR.C.010(b);(c) Program dozoru

PLÁNOVACÍ CYKLUS DOZORU

- (a) Výkonnost v oblasti bezpečnosti by měla být neustále sledována, aby se zajistilo, že program dozoru a platný plánovací cyklus dozoru jsou i nadále přiměřené.
- (b) Plánovací cyklus dozoru a související program dozoru pro každé letiště by měly být každoročně přezkoumávány.
- (c) Plánovací cyklus dozoru a související program dozoru a jejich každoroční přezkoumání by se měly odvíjet na základě následujících elementů:
 - (1) výsledků minulých činností certifikace a dozoru;
 - (2) schopnosti účinně určit bezpečnostní nebezpečí a zvládnout s nimi spojená rizika;
 - (3) efektivní kontroly všech změn v souladu s ADR.OR.B.040;
 - (4) absence nálezů úrovně 1;
 - (5) reakční doby pro implementaci nápravných opatření požadovaných příslušným úřadem v souladu s ADR.AR.C.055(d)(2); a
 - (6) vystavení rizikům souvisejícím s provozovaným letištěm, jako jsou objem provozu, typ letadel nebo fyzické charakteristiky letiště.
- (d) V průběhu každého plánovacího cyklu dozoru by měl příslušný úřad svolat jednání s odpovědným vedoucím pracovníkem provozovatele letiště nebo jeho zástupcem.

AMC2 ADR.AR.C.010(b);(c) Program dozoru

PLÁNOVACÍ CYKLUS DOZORU

- (a) U každého provozovatele letiště by měl být příslušným úřadem osvědčené organizace proveden kompletní audit všech procesů v intervalech nepřekračujících platný plánovací cyklus dozoru. Začátek prvního plánovacího cyklu dozoru je obvykle určen datem vydání prvního osvědčení. Pokud si příslušný úřad přeje sladit plánovací cyklus dozoru s kalendářním rokem, měl by odpovídajícím způsobem zkrátit první plánovací cyklus dozoru.
- (b) Interval mezi dvěma audity konkrétního procesu by neměl překročit příslušný plánovací cyklus dozoru.
- (c) Audity by měly v rámci každého plánovacího cyklu dozoru na každém letišti zahrnovat alespoň jeden audit na místě.

GM1 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru

PRŮMYSLOVÉ STANDARDY

- (a) U provozovatelů letišť, kteří předvedli vyhovění průmyslovým standardům, může příslušný úřad upravit program dozoru tak, aby zamezil zdvojení konkrétních položek auditu.
- (b) Předvedená shoda s průmyslovými standardy by neměla být uvažována samostatně bez ostatních prvků, které má příslušný úřad uvážit při dozoru založeném na posouzení rizik.
- (c) Aby bylo možné uznat jakékoli audity provedené v rámci certifikace podle průmyslových standardů, je třeba uvážit následující:
 - (1) předvedení shody je založeno na schématech certifikačního auditu, která umožňují nezávislé a systematické ověření;
 - (2) byla ověřena existence akreditačního schématu a instituce pro certifikaci v souladu s průmyslovými standardy;
 - (3) certifikační audity jsou relevantní pro požadavky definované v Části ADR.OR, Části ADR.OPS, nebo dalších předpisech, dle vhodnosti;

- (4) rozsah takových certifikačních auditů je možné snadno zmapovat srovnáním s rozsahem dozoru;
- (5) výsledky auditu jsou zpřístupněny příslušnému úřadu; a
- (6) plánovací intervaly certifikačních auditů jsou slučitelné s plánovacím cyklem dozoru.

GM2 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru

FINANČNÍ SITUACE

Příkladem tendencí, které mohou ukazovat na finanční problémy nového provozovatele letiště, mohou být:

- (a) výrazné propouštění nebo fluktuace personálu; snižování počtu zaměstnanců; nárůst souběžného provádění více různých úkolů; změny v systému směn; a nárůst přesčasů;
- (b) zpoždění ve vyplácení mezd;
- (c) omezování standardů bezpečnosti provozu;
- (d) snižování standardů výcviku;
- (e) přerušení dodávek na úvěr;
- (f) nedostatečná údržba letiště;
- (g) nedostatek zásob a náhradních dílů.

GM3 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru

POSTUPY PRO DOZOR PROVOZOVATELŮ LEIŠŤ A POSKYTOVATELŮ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Obvykle by měly být kontroly, které jsou prováděny příslušným úřadem, provozovateli letiště nebo poskytovateli služeb řízení na odbavovací ploše oznámeny předem.

Takovéto oznámení by mělo být písemné a v dostatečné lhůtě před kontrolou, tak aby mohl kontrolovaný subjekt provést nezbytná opatření a přípravy a aby se předešlo narušení běžného provozu.

V případě, že je kontrola prováděna bez předchozího oznámení (neohlášená kontrola), měli by inspektoři letišť zajistit, že provoz bude ovlivněn v minimálním možném rozsahu.

AMC1 ADR.AR.C.015(a) Zahájení procesu certifikace

ZPRACOVÁNÍ ŽÁDOSTI

Poté, co obdrží žádost, měl by příslušný úřad potvrdit její přijetí písemně ve lhůtě stanovené platnou národní legislativou.

Pokud příslušný úřad předvídá zpoždění ve zpracování žádosti, měl by to žadateli co možná nejdříve oznámit, ale ve lhůtě stanovené použitelnou národní legislativou.

Příslušný úřad by měl odpovědět na jakýkoli požadavek, který žadatel vznese v rámci lhůty stanovené použitelnou národní legislativou.

Pokud žadatel nedoloží veškerou potřebnou dokumentaci, měl by ho příslušný úřad písemně informovat ve lhůtě stanovené použitelnou národní legislativou.

AMC1 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace

STANOVENÍ A OZNÁMENÍ CERTIFIKAČNÍ PŘEDPISOVÉ ZÁKLADNY – URČENÍ VÝŠKY LETECKÝCH MAJÁKŮ NAD MOŘEM

Pokud jsou takové majáky provozně nezbytné, měl by příslušný úřad zajistit, že je stanovena výška nad mořem, která je dostatečná pro vertikální rozložení světelného svazku letištního majáku nebo poznávacího majáku, jak je popsáno v CS ADR-DSN.M.620.

AMC2 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace

STANOVENÍ A OZNÁMENÍ CERTIFIKAČNÍ PŘEDPISOVÉ ZÁKLADNY

- (a) Po přijetí žádosti by měl příslušný úřad přezkoumat a posoudit obsah žádosti a související dokumentace, včetně navrhovaných certifikačních specifikací a jakýchkoli dalších ustanovení, pro něž se navrhuje, aby bylo vyhovění prokázáno jiným způsobem, který zajišťuje rovnocennou úroveň bezpečnosti. (Viz také odstavec (a)(2) AMC1 ADR.AR.C.035(c)).
- (b) Příslušný úřad by měl certifikační předpisovou základnu letiště stanovit v souladu s ADR.AR.C.020;
- (c) Příslušný úřad by měl zdokumentovat a žadateli oznámit:
 - (1) certifikační předpisovou základnu, jak je stanoveno v bodě (b) výše; a
 - (2) jakoukoli její změnu, v důsledku certifikačních specifikací, které vstoupily v platnost až po oznámení certifikační předpisové základny a kterým se žadatel rozhodl vyhovět, nebo u nichž příslušný úřad shledal potřebným, aby jim bylo vyhověno, nebo v důsledku provedených projekčních změn, výsledků prokazování shody, nových zvláštních podmínek, které příslušný úřad považuje za nezbytné, atd.
- (d) Navíc by měl příslušný úřad posoudit dokumentaci prokazující způsob, jakým žadatel navrhuje vyhovět příslušným požadavkům nařízení (ES) č. 216/2008, Části ADR.OR a Části ADR.OPS a jakýmkoli dalším platným požadavkům, které odpovídají návrhu letiště a jeho provozu.
- (e) Při oznamování informací žadateli podle bodu (c), by ho měl příslušný úřad rovněž informovat o jeho právu na odvolání, pokud existuje na základě platné národní legislativy.

GM1 ADR.AR.C.015 Zahájení procesu certifikace

PRVOTNÍ ZÁJEM

Před zahájením procesu žádosti o osvědčení by si měl příslušný úřad se žadatelem smluvit schůzku.

V průběhu této schůzky by měl žadatel úřadu prezentovat své plány, co se týče letiště. Žadatel by se měl také postarat o to, aby byl během této schůzky přítomen jeho klíčový personál.

Navíc by měl příslušný úřad během této schůzky žadateli poskytnout všeobecné informace ohledně požadavků na letiště. Rovněž by mu měl poskytnout kopie platných požadavků, formulářů žádostí a jakékoli další související dokumentace a popsat postupy, podle nichž se postupuje v průběhu certifikačního procesu.

Tyto informace, které má příslušný úřad poskytnout, mohou rovněž zahrnovat informace o oprávněních, souhlasech nebo povoleních, která možná bude potřeba získat od jiných příslušných úřadů (jako jsou příslušné úřady pro oblasti ochrany před protiprávními činy, ochranu životního prostředí, úřady pro územní plánování, atd.) členského státu před zahájením nebo v průběhu certifikačního procesu.

Příslušný úřad by se měl postarat, aby během této schůzky byli přítomni zástupci všech zainteresovaných složek příslušného úřadu (příslušných úřadů).

GM1 ADR.AR.C.015(b) Zahájení procesu certifikace

CERTIFIKACE STÁVAJÍCÍCH LETIŠŤ

Doba certifikace stávajícího letiště by od okamžiku podání žádosti žadatelem po udělení osvědčení neměla překročit 18 měsíců.

GM1 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace

STANOVENÍ A OZNÁMENÍ CERTIFIKAČNÍ PŘEDPISOVÉ ZÁKLADNY

Stanovením certifikační předpisové základny se rozumí, že od počátečního souboru, z něhož žadatel navrhuje certifikační specifikace platné pro letiště, příslušný úřad nakonec dojde k souboru všech platných certifikačních specifikací. To znamená, že ho může měnit a rovněž přidávat další použitelné certifikační specifikace k těm, které navrhnul žadatel; obvykle se jedná o opakující se proces.

AMC1 ADR.AR.C.020(a) Certifikační předpisová základna

PLATNÉ CERTIFIKAČNÍ SPECIFIKACE

- (a) Certifikační specifikace, které příslušný úřad hodlá využít při oznámení certifikační předpisové základny žadateli, by měly být účinné ke dni podání žádosti.
- (b) Bez ohledu na bod (a) výše, pokud v kterémkoli bodě certifikačního procesu žadatel požádá, aby se použily certifikační specifikace, které vstoupily v platnost až po podání jeho žádosti, nebo po oznámení certifikační předpisové základny příslušným úřadem, měl by příslušný úřad přezkoumat, zda není nezbytné rovněž zahrnout do certifikační předpisové základny další certifikační specifikace, které také nabyly účinnosti po podání prvotní žádosti a které, podle názoru příslušného úřadu, přímo souvisí s těmi certifikačními specifikacemi, které byly navrženy žadatelem.
- (c) Bez ohledu na bod (a) a (b) výše může příslušný úřad kdykoli po podání žádosti rozhodnout o zařazení do certifikační předpisové základny jakýchkoli certifikačních specifikací, které považuje za nezbytné.

AMC1 ADR.AR.C.020(b);(c) Certifikační předpisová základna

PŘÍPADY ROVNOCENNÉ ÚROVNĚ BEZPEČNOSTI A ZVLÁŠTNÍCH PODMÍNEK

Při rozhodování o případech rovnocenné bezpečnosti nebo zvláštních podmínkách a jejich příslušných podkladových materiálech, které je opodstatňují, může příslušný úřad zvážit, zda nejsou jakékoli z platných certifikačních specifikací srovnatelné se standardem nebo doporučeným postupem a jejich odlišné dopady nebyly předvídaný Úmluvou ICAO a jejími přílohami.

GM1 ADR.AR.C.020(b) Certifikační předpisová základna

CERTIFIKAČNÍ PŘEDPISOVÁ ZÁKLADNA – NÁVRHY ROVNOCENNÉ ÚROVNĚ BEZPEČNOSTI

Když příslušný úřad posuzuje návrh žadatele, který požádal o prokázání rovnocenné úrovně bezpečnosti, měl by příslušný úřad zvláštní pozornost věnovat, kromě jiného:

- (a) určení smyslu dotčených certifikačních specifikací Agentury a posoudit, zda daný návrh splňuje tento záměr;
- (b) jakýmkoli možným vzájemným provázanostem/vztahům mezi certifikačními specifikacemi Agentury, k nimž se návrh váže, a jakýmkoli dalšími certifikačními specifikacemi nebo požadavky, za účelem:
 - (1) určit jakékoli dopady návrhu na ostatní projekční, provozní, lidské nebo jiné prvky systému; a

- (2) stanovit, zda se takovými vzájemnými provázanostmi/vztahy a dopady žadatel řádně a dostatečně zabýval.

Návrh žadatele může zahrnovat projekční, technické, procedurální nebo jiné vhodné prostředky.

Prokázání rovnocenné úrovně bezpečnosti může zahrnovat různé metody, kvantitativní nebo kvalitativní, jejichž rozsah a složitost se může měnit v závislosti na každém případě.

V každém případě by měl žadatel prokázat ke spokojenosti příslušného úřadu, že navrhované řešení poskytuje úroveň bezpečnosti, která v podstatě není nižší než ta, která se pojí s příslušnými certifikačními specifikacemi Agentury.

GM1 ADR.AR.C.035(a) Vydávání osvědčení

JMENOVANÉ OSOBY

Pokud provozovatel předkládá jména kandidátů na jmenované osoby (viz ADR.OR.D.015), měl by příslušný úřad posoudit jeho/její kvalifikace a může s kandidátem provést pohovor nebo si vyžádat dodatečné doklady jeho/její vhodnosti.

GM2 ADR.AR.C.035(a) Vydávání osvědčení

JMENOVANÉ OSOBY – POHOVOR S URČENÝM ODPOVĚDNÝM VEDOUCÍM PRACOVNÍKEM A JMENOVANÝMI OSOBAMI

Možné případy (kromě jiných), kdy může být nezbytné, aby se uskutečnil(a) pohovor/schůzka se jmenovanými osobami:

- (a) zahájení provozu před vydáním prvotního osvědčení letiště; a
- (b) změna jmenovaných osob u již certifikovaného letiště.

Účel schůzky

Cílem pohovoru a výměny informací mezi zamýšlenými jmenovanými osobami a příslušným úřadem je získat pro úřad informace o zamýšlených pracovních zaměření jmenovaných osob a jejich úrovní příslušné odborné způsobilosti, stejně tak jako ověřit si jejich vhodnost pro dané pozice.

Účelem výměny informací je navázat dobré kontakty a porozumění mezi oběma stranami a v případě potřeby dojít ke vzájemné dohodě, pokud jde o možná řešení v oblasti výcviku a personálního vývoje v průběhu budoucnosti.

Možné body jednání:

- (a) informace příslušného úřadu ohledně organizace a posláních příslušného úřadu, regulačního rámce a zejména požadavků systému řízení bezpečnosti;
- (b) informace jmenované osoby týkající se zamýšleného pracovního zaměření;
- (c) metody vynucování příslušného úřadu;
- (d) role a odpovědnosti odpovědného vedoucího/vedoucího provozních služeb/vedoucího údržby/vedoucího bezpečnosti nebo dalších jmenovaných osob;
- (e) očekávané požadavky na odbornou způsobilost jmenované osoby vzhledem k současnému osobnímu stavu a praxi uvedeným v CV nebo rovnocenné dokumentaci;
- (f) pohovor/diskuze týkající se hloubky znalostí a pochopení platné legislativy;
- (g) role a odpovědnost příslušného úřadu a jmenované osoby;
- (h) pochopení problematiky letectví obecně a v případě konkrétní jmenované pozice toho, jak provozovatelé/činnosti na letišti, včetně poskytovatelů letových navigačních služeb, a další letecké činnosti mohou ovlivňovat bezpečnost letadel; a
- (i) rozdělení přenesených pravomocí v závislosti na organizačních okolnostech.

GM3 ADR.AR.C.035(a)

Vydávání osvědčení

VYHODNOCENÍ POSOUZENÍ BEZPEČNOSTI, KTERÁ DODAL PROVOZOVATEL LETIŠTĚ PŘI PRVOTNÍ CERTIFIKACI NEBO KTERÁ PROVÁZÍ ŽÁDOST O PŘEDCHOZÍ SOUHLAS SE ZMĚNOU V SOULADU S ADR.OR.B.040.

- (a) Příslušný úřad by měl vyhodnotit závěry doloženého posouzení bezpečnosti poskytnutého provozovatelem letiště za účelem zajištění vyhovění relevantnímu požadavku pro provozovatele o tom, jak posuzovat změny ADR.OR.B.040(f).
- (b) Příslušný úřad by měl vyhodnotit posouzení bezpečnosti a zejména se ujistit, že:
 - (1) identifikované bezpečnostní problémy byly posouzeny prostřednictvím procesu posouzení bezpečnosti a jsou dostatečně zdokumentovány.
 - (2) došlo k příslušné koordinaci mezi stranami dotčenými bezpečnostním(i) problémem(y);
 - (3) posouzení zahrnuje celý systém a vzájemné působení jeho součástí;
 - (4) nebezpečí byla řádně určena a úroveň rizika posouzena;
 - (5) navržená zmírňující opatření jsou úměrná a konzistentní s cílem snížit identifikovanou úroveň rizika a cíli bezpečnosti, je-li to relevantní;
 - (6) časový rámec pro plánovanou implementaci navrhovaných souvisejících činností je přiměřený.
- (c) Po vyhodnocení by měl příslušný úřad buď:
 - (1) souhlasit s navrženými souvisejícími činnostmi, jako jsou zmírňující opatření; nebo
 - (2) koordinovat s provozovatelem letiště na dosažení dohody ohledně revidovaných zmírňujících opatření, pokud byla některá rizika podceněna nebo nebyla identifikována; nebo
 - (3) zavést dodatečná opatření; nebo
 - (4) zamítnout návrh, pokud nelze dosáhnout žádné dohody.
- (d) Příslušný úřad by měl definovat a podniknout činnosti dozoru, které zajistí, že jsou zmírňující a/nebo dodatečná opatření správně implementována tak, že daná opatření splňují cíle snížení rizika, a že jsou využity plánované časové rámce.
- (e) Je-li to nezbytné, měl by příslušný úřad vyžadovat, aby provozovatel letiště uveřejnil příslušné informace pro použití v rámci organizace letiště, různými zainteresovanými osobami a především poskytovateli letových navigačních služeb a provozovateli letadel.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

GM1 ADR.AR.C.035(b)(1) Vydávání osvědčení

VZOR JEDINÉHO OSVĚDČENÍ

[ČLENSKÝ STÁT]

Člen Evropské unie¹

OSVĚDČENÍ

Číslo osvědčení: [KÓD STÁTU]: xxxxx

Na základě platných znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a nařízení Komise (ES) č. .../... a s výhradou podmínek uvedených níže [PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ČLENSKÉHO STÁTU²] tímto osvědčuje, že:

[NÁZEV A ADRESA SPOLEČNOSTI]

je oprávněna k provozu letiště [NÁZEV LETIŠTĚ] v souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, certifikační předpisovou základnou letiště, podmínkami osvědčení a letištní příručkou.

Platnost tohoto osvědčení není časově omezená, pokud se ho držitel nevzdá nebo není zrušeno.

Datum původního vydání:.....

Revize č.:.....

Podpis:.....

Za příslušný úřad [OZNAČENÍ PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU]

AMC1 ADR.AR.C.035(b)(2) Vydávání osvědčení

VYDÁNÍ SEPARÁTNÍCH OSVĚDČENÍ

- (a) V případě, že je možné vydat jak separátní, tak jediné osvědčení, měl by se příslušný úřad řídit žádostí učiněnou žadatelem.
- (b) V případě, že existuje možnost vydat separátní osvědčení, měla by být obě osvědčení vydána stejným příslušným úřadem.
- (c) V případě, že provozovatel letiště provozuje několik letišť, měla by být tato uvedena na osvědčení provozovatele letiště.

¹ V případě nečlenských států EU škrtněte.

² V případě nečlenských států EU škrtněte.

GM1 ADR.AR.C.035(b)(2) Vydávání osvědčení

VZOR DVOU RŮZNÝCH OSVĚDČENÍ – (A) OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE LETIŠTĚ

[ČLENSKÝ STÁT]

Člen Evropské unie³

OSVĚDČENÍ PROVOZOVATELE LETIŠTĚ

Číslo osvědčení: [KÓD STÁTU]: xxxxx

Na základě platných znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a nařízení Komise (ES) č. .../... a s výhradou podmínek uvedených níže [PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ČLENSKÉHO STÁTU⁴] tímto osvědčuje, že:

[NÁZEV A ADRESA SPOLEČNOSTI]

je oprávněna k provozu letiště [NÁZEV LETIŠTĚ (LETIŠŤ)]⁵ v souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, certifikační předpisovou základnou letiště podmínkami osvědčení přiloženými k tomuto osvědčení letiště a jeho letištní příručkou.

Platnost tohoto osvědčení není časově omezená, pokud se ho držitel nevzdá nebo není zrušeno.

Datum původního vydání:.....

Revize č.:.....

Podpis:.....

Za příslušný úřad [OZNAČENÍ PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU]

³ V případě nečlenských států EU škrtněte.

⁴ V případě nečlenských států EU škrtněte.

⁵ Podle potřeby škrtněte. Pokud provozovatel provozuje více než jedno letiště, uvedou se všechna letiště.

VZOR DVOU RŮZNÝCH OSVĚDČENÍ – (B) OSVĚDČENÍ LETIŠTĚ

[ČLENSKÝ STÁT]

Člen Evropské unie⁶

OSVĚDČENÍ LETIŠTĚ

Číslo osvědčení: [KÓD STÁTU]: xxxxx

Na základě platných znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a nařízení Komise (ES) č. .../... a s výhradou podmínek uvedených níže [PŘÍSLUŠNÝ ÚŘAD ČLENSKÉHO STÁTU] tímto osvědčuje, že:

[NÁZEV A LETIŠTĚ⁷]

je oprávněno být provozováno jako letiště provozovatelem [NÁZEV A ADRESA SPOLEČNOSTI, KTERÁ JE PROVOZOVATELEM LETIŠTĚ] v souladu s ustanoveními nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, certifikační předpisovou základnou letiště, podmínkami osvědčení přiloženými k tomuto osvědčení letiště a letištní příručkou.

Platnost tohoto osvědčení není časově omezená, pokud se ho držitel nevzdá nebo není zrušeno.

Datum původního vydání:.....

Revize č.:.....

Podpis:.....

Za příslušný úřad [OZNAČENÍ PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU]

⁶ V případě nečlenských států EU škrtněte.

⁷ Podle potřeby škrtněte.

AMC1 ADR.AR.C.035(c) Vydávání osvědčení

OVĚŘENÍ SHODY

- (a) Po přijetí žádosti o osvědčení by měl příslušný úřad:
- (1) jmenovat jednotlivce, který bude kontaktní osobou pro všechny otázky týkající se žadatelova certifikačního procesu a který bude koordinovat veškeré potřebné činnosti, včetně certifikačního týmu příslušného úřadu. Jmenovaná osoba by měla odpovědné osobě příslušného úřadu odpovídat za potvrzení toho, že byly provedeny všechny příslušné kontroly a audit. Rovněž by měla zajistit, že jsou v náležitou dobu vydána všechna požadovaná předchozí schválení;
 - (2) ověřit, zda žádost prokazuje shodu s platnými požadavky. Příslušný úřad by měl rovněž dohodnout kroky, podle kterých se má postupovat v průběhu procesu certifikace. To za normálních okolností znamená započít tento proces průkazem vyhovění letiště se stanovenou a oznámenou certifikační předpisovou základnou (viz AMC2 ADR.AR.C.015(c)), což si vyžádá provedení technických kontrol příslušným úřadem a/nebo prošetření doložené dokumentace, účast na předvedeních nebo zkouškách prováděných žadatelem, podle okolností a pokud je příslušný úřad určí jako vhodné. Toto by rovněž mělo zahrnovat případy, kdy certifikační předpisová základna obsahuje ustanovení, pro něž příslušný úřad souhlasil, že žadatel prokázal rovnocennou úroveň bezpečnosti, případně případy zvláštních podmínek;

Pokud není příslušný úřad spokojen s výsledky procesu prokazování u kterékoli součásti certifikační předpisové základny, měl by to žadateli písemně oznámit. Na konci této fáze by měl mít příslušný úřad zdokumentovány důkazy, že letiště splňuje požadavky oznámené certifikační předpisové základny;
 - (3) přezkoumat letištní příručku, která by měla být vypracována v souladu s ADR.OR.D.005 a jakoukoli další dokumentaci doloženou žadatelem; a
 - (4) ověřit vyhovění platným požadavkům Části ADR.OR, Části ADR.OPS, stejně jako jakýmkoli dalším použitelným požadavkům. Při ověřování vyhovění těmto požadavkům by měl být proveden audit pokrývající následující oblasti:
 - (i) prokázání vyhovění žadatele platným požadavkům Části ADR.OPS nebo jakýmkoli dalším použitelným požadavkům;
 - (ii) žadatelův systém řízení a jeho organizace, včetně: podrobné struktury řízení, včetně jmen a kvalifikací jmenovaného personálu; adekvátnost organizační struktury a struktury řízení, včetně přidělených zdrojů a počtů personálu přiděleného žadatelem pro klíčové úkoly vedení a další pozice. Pozornost by měla být věnována ověření toho, že je systém komplexní a je pravděpodobné, že bude účinný. Zvláštní důležitost má pečlivé přezkoumání kvalifikací osob jmenovaných žadatelem. V úvahu by měla být vzata relevantnost předchozí praxe a známá reputace kandidátů;
 - (iii) sledování řízení bezpečnosti a shody s příslušnými požadavky;
 - (iv) dokumentaci, na jejímž základě by mělo být osvědčení vydáno (dokumentace organizace, jak je vyžadována Částí-ADR.OR, včetně technických příruček, jako je letištní příručka, atd.); a
 - (v) adekvátnost zařízení s ohledem na rozsah činností žadatele.
 - (5) v případě nevyhovění by měl být žadatel písemně informován o požadovaných opravách nebo doplněních.
- (b) Příslušný úřad by měl být spokojen s prokázáním shody letištní příručky s požadavky uvedenými v ADR.OR.E.005 a souvisejících AMC.
- (c) Příslušný úřad by měl zajistit, že jeho personál používá v průběhu procesu popsaného v bodě (a) standardizované a schválené metody a nástroje.
- (d) V případech, kdy je žádost o osvědčení zamítnuta, měl by být žadatel informován o existujícím právu na odvolání podle národních předpisů.

- (e) Před vydáním osvědčení může příslušný úřad vyžadovat provedení jednoho či více letů na letišti, stejně jako jakékoli další zkoušky nebo cvičení, které shledává nezbytnými.
- (f) Po ukončení procesu ověření by měl příslušný úřad vydat osvědčení a zajistit publikování stavu certifikace letiště v letecké informační příručce (AIP).

GM1 ADR.AR.C.035(c) Vydávání osvědčení

OVĚŘENÍ SHODY

Technické kontroly letiště by měly proběhnout před tím, než příslušný úřad shledá letištní příručku jako vyhovující podle ADR.OR.E.005.

AMC1 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení

PROVOZNÍ PODMÍNKY NEBO OMEZENÍ

- (a) Pokud bylo v průběhu certifikačního procesu stanoveno jako nezbytné, aby byla na letišti uložena nebo zavedena provozní podmínka nebo omezení, měl by příslušný úřad zajistit, aby bylo toto omezení nebo tento postup rovněž zahrnutý v letištní příručce.
- (b) Příslušný úřad by měl také zajistit, že letištní příručka obsahuje všechna omezení nebo jakékoli další podobné informace předepsané v certifikačních specifikacích obsažených v certifikační předpisové základně letiště.

AMC2 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení

PROVOZNÍ PODMÍNKY NEBO OMEZENÍ

- (a) Provozní podmínky a omezení, jako jsou postupy pro snižování nebo omezování hluku, by neměly zvyšovat, ale měly by, kde je to možné, usilovat o snížení rizika narušení a vyjetí z dráhy.
- (b) Provozní podmínky a omezení by měly být podrobeny posouzení rizik týkajících se bezpečnosti, aby se určilo, zda mohou mít nepříznivý vliv na úroveň rizika narušení a vyjetí z dráhy.

GM1 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení

ROZSAH PROVOZU LETADEL S KÓDOVÝM PÍSMENEM VYŠŠÍM NEŽ KÓDOVÉ ZNAČENÍ LETIŠTĚ

Jakákoli omezení nebo zmírňující opatření týkající se využití typu/typů letadel na letišti by měla být uvedena pouze v letištní příručce. Především by zde měla být zahrnuta jakákoli omezení vyplývající z posouzení, které má být provedeno z důvodu využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem podle ADR.OPS.B.090.

GM1 ADR.AR.C.035(e)

Vydávání osvědčení

VZOR PODMÍNEK OSVĚDČENÍ, KTERÉ MAJÍ BÝT PŘILOŽENY K OSVĚDČENÍM

PODMÍNKY OSVĚDČENÍ	
Číslo osvědčení: [KÓD STÁTU] ¹ :	
Název letiště – směrovací značka ICAO ² :	
Podmínky provozu ³ :	
RWY – vyhlášené délky ⁴ :	
Druhy přiblížení ⁵ :	
Kódové značení letiště ⁶ :	
Rozsah provozu letadel s kódovým písmenem vyšším než kódové značení letiště ⁷ :	
Poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše ⁸ :	
Úroveň ochrany pro účely záchranné a hasičské služby ⁹ :	
Další ¹⁰	

¹ Na osvědčení musí být uveden kód státu [měl by být použit dvoupísmenný ISO kód (ISO 3166 alfa-2), s výjimkou Řecka a Spojeného království, pro která se doporučují zkratky EL a UK] a jedinečné vzestupné číslo: Např. EL – 001.

² Má být specifikováno: oficiální název letiště a směrovací značka ICAO pro letiště.

³ Má být specifikováno: den/noc a IFR/VFR.

⁴ Má být specifikováno: ASDA, LDA, TODA, TORA v metrech pro každý směr každé RWY, včetně zbývajících délek rozjezdu pro vzlet z křižovatky, je-li to použitelné.

⁵ Má být specifikováno: schválení dráhy pro nepřístrojové, přístrojové, nepřesné přístrojové přiblížení. V případě přesného (přesných) přiblížení má být uvedeno, které (která) z dále uvedených přesných přiblížení je (jsou) schváleno (schválena):

- standardní I. kategorie;
- nižší než standardní I. kategorie;
- přesné přiblížení II. kategorie;
- jiné než standardní II. kategorie;
- přesné přiblížení III-A. kategorie;
- přesné přiblížení III-B. kategorie;

— přesné přiblížení III-C. kategorie.

- ⁶ Má být specifikováno: kódové značení letiště (kódové číslo/kódové písmeno).
- ⁷ Má být specifikováno: schválené typy letounů s vyšším kódovým písmenem, než je uvedeno v bodě 7 výše.
- ⁸ Má být specifikováno: název poskytovatele služeb, ať už jsou tyto služby nebo nejsou poskytovány provozovatelem letiště.
- ⁹ Má být specifikováno: úroveň ochrany poskytovaná záchrannými a hasičskými službami podle Přílohy IV (Část ADR.OPS) tohoto nařízení.
- ¹⁰ Má být specifikováno: jakékoli další informace, jejichž uvedení příslušný úřad považuje za nezbytné.

AMC1 ADR.AR.C.035(h) Vydávání osvědčení

SCHVÁLENÍ POSTUPU ŘÍZENÍ A OZNAMOVÁNÍ ZMĚN

Příslušný úřad by měl stanovit a zdokumentovat svůj postup, který mají inspektoři letišť sledovat při posuzování rozsahu změn postupu navrhovaného provozovatelem letiště, podle nějž se má postupovat při řízení a oznamování změn. Kritéria, která mají být použita, by měla (kromě dalšího) zahrnovat:

- (a) četnost změn;
- (b) velikost změn;
- (c) složitost letiště a druh provozů;
- (d) hustotu provozu na letišti;
- (e) čas požadovaný k posouzení dokumentace změn oznámených provozovatelem letiště;
- (f) přiměřenou reakční dobu v souvislosti s druhy změn, kdy příslušný úřad může vznést námitky k oznámení;
- (g) potřebu včasné publikace změn a jejich oznámení prostřednictvím systému AIRAC;
- (h) předchozí chování provozovatele letiště; a
- (i) účinnost systému řízení bezpečnosti provozovatele letiště.

AMC1 ADR.AR.C.040(a) Změny

CERTIFIKAČNÍ SPECIFIKACE PLATNÉ PRO ZMĚNY

- (a) Certifikační specifikace, které by měl příslušný úřad použít k posouzení žádosti o změnu nebo oznámení změny, by měly být ty, které byly účinné ke dni oznámení změny provozovatelem letiště.
- (b) Bez ohledu na bod (a) výše, může provozovatel letiště v kterémkoli bodě procesu požádat o použití certifikačních specifikací, které vstoupily v platnost až po podání žádosti o změnu nebo oznámení změny. V takových případech by měl příslušný úřad prověřit, zda je nezbytné rovněž oznámit provozovateli letiště další certifikační specifikace, které také začaly platit po datu žádosti o změnu nebo oznámení změny provozovatelem letiště a které, podle mínění příslušného úřadu, přímo souvisejí s těmi, které již byly určeny, že jsou změnou ovlivněny.
- (c) Bez ohledu na bod (a) a (b) výše, se může příslušný úřad kdykoli po přijetí žádosti o změnu nebo oznámení změny provozovatelem letiště rozhodnout, že provozovateli letiště oznámí jakékoli certifikační specifikace, které pro navrhovanou změnu považuje za nezbytné.

AMC2 ADR.AR.C.040(a) Změny

ZMĚNY VYŽADUJÍCÍ PŘEDCHOZÍ SOUHLAS

- (a) Po přijetí žádosti o navrhovanou změnu, která vyžaduje předchozí souhlas, by měl příslušný úřad ve stanovené lhůtě:
- (1) posoudit navrhovanou změnu ve vztahu k certifikační předpisové základně a použitelným požadavkům Části ADR.OR, Části ADR.OPS, stejně jako jakýmkoliv dalším platným požadavkům;
 - (2) posoudit, zda provozovatel určil všechny platné certifikační specifikace, platné požadavky Části ADR.OR, Části ADR.OPS nebo další platné požadavky, které souvisí nebo jsou ovlivněny změnou, stejně jako jakýkoli návrh žadatele o prokázání rovnocenné úrovně bezpečnosti;
 - (3) posoudit činnosti navrhované provozovatelem letiště, aby se prokázalo vyhovění bodům (1) a (2) výše;
 - (4) přezkoumat a posoudit obsah navrhovaných změn letištní příručky; a
 - (5) vyhodnotit posouzení bezpečnosti, které bylo doloženo provozovatelem letiště v souladu s GM3 ADR.AR.C.035(a) a ověřit jeho shodu s ADR.OR.B.040(f).
- (b) Příslušný úřad by měl ve stanovené lhůtě rovněž určit:
- (1) zda navrhovaná změna přímo souvisí s některou další certifikační specifikací, která byla zahrnuta do certifikační předpisové základny. Pokud příslušný úřad shledá, že k takové spojitosti došlo, měl by zahrnout tyto související certifikační specifikace mezi ty, které mají být oznámeny žadateli; a
 - (2) zda je navrhovaná změna taková, že si žádá zvláštní podmínku nebo změnu stávající zvláštní podmínky.
- (c) Příslušný úřad by měl zdokumentovat a ve stanovené lhůtě písemně oznámit příslušnému provozovateli letiště:
- (1) certifikační specifikace, které určil jako použitelné v souladu s předchozími body (a) a (b);
 - (2) jakákoli ustanovení, pro něž příslušný úřad přijal žadatelovo prokázání rovnocenné úrovně bezpečnosti; a
 - (3) jakékoli zvláštní podmínky nebo změny zvláštních podmínek, které shledává nezbytnými.
- (d) Jakékoli následné změny věcí uvedených v bodu (c) by měly být zadokumentovány a oznámeny písemně ve stanovené lhůtě provozovateli letiště.
- (e) Příslušný úřad by měl ve stanovené lhůtě ověřit vyhovění provozovatele letiště a v závislosti na změně přezkoumat potřebu stanovení jakékoli podmínky provozu letiště po dobu provádění změny.
- (f) Při oznamování provozovateli letiště v souladu s bodem (c) nebo (d) by ho měl příslušný úřad rovněž informovat o jeho právu na odvolání, pokud existuje na základě platné národní legislativy.

AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f) Změny

VŠEOBECNĚ

- (a) Změny jmenovaných osob: Příslušný úřad by měl být informován o jakýchkoli změnách jmenovaných osob (viz ADR.OR.D.015), které mohou mít vliv na osvědčení nebo k němu přiložené podmínky schválení. Pokud provozovatel předloží jméno kandidáta na jmenované osoby, měl by příslušný úřad posoudit jeho kvalifikace a může s kandidátem provést rozhovor nebo si vyžádat dodatečné doklady o jeho způsobilosti. (viz GM1 ADR.AR.C.035(a)).

- (b) Příslušný úřad by měl od provozovatele letiště obdržet každou změnu dokumentace systému řízení, včetně změn, které nevyžadují předchozí souhlas příslušného úřadu. Aby se uchovaly informace o tom, kdy příslušný úřad změnu obdržel a kdy byla schválena, měl by se používat zdokumentovaný systematický přístup.
- (c) Pokud změna vyžaduje schválení příslušným úřadem, měl by příslušný úřad, je-li spokojen, dát najevo svůj souhlas písemnou formou. Pokud změna předchozí souhlas nevyžaduje, měl by příslušný úřad písemně potvrdit přijetí v rámci lhůt existujících podle příslušné národní legislativy.
- (d) V případě změn vyžadujících předchozí souhlas by měl příslušný úřad, aby ověřil shodu provozovatele letiště s platnými požadavky, zvážit potřebu provedení auditu provozovatele, omezeného na rozsah změn. Je-li pro ověření potřeba audit, měl by zahrnovat dodatečné rozhovory a kontroly provedené v zařízeních provozovatele letiště.

GM1 ADR.AR.C.040(c) Změny

ZMĚNY PODMÍNEK OSVĚDČENÍ

Příslušný úřad by měl změnit podmínky osvědčení, pokud došlo k jejich změně, a to bez ohledu na velikost změny.

GM1 ADR.AR.C.040(d) Změny

PODMÍNKY, ZA NICHŽ SE PO DOBU PROVÁDĚNÍ ZMĚNY PROVOZUJE ČINNOST

Podmínky nebo omezení, za nichž může provozovatel letiště po dobu provádění změny provozovat činnost, by měly být schváleny úřadem, ale měly by být obvykle rozpracovány společně provozovatelem a úřadem na základě návrhu provozovatele letiště.

GM1 ADR.AR.C.050 Prohlášení poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše

OVĚŘENÍ SHODY – PROHLÁŠENÍ

Ověření provedené příslušným úřadem po obdržení prohlášení ne nezbytně implikuje kontrolu. Primárním cílem je zkontrolovat, zda to, co je prohlašováno, vyhovuje platným požadavkům.

GM1 ADR.AR.C.055 Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky

VYNUCOVACÍ PROSTŘEDKY – FINANČNÍ POSTIHY

Příslušný úřad může navíc, a v závislosti na povaze a opakování nálezů nebo úrovni implementace nápravných opatření, podle vhodnosti uložit finanční postihy, které jsou efektivní, přiměřené a odrazující.

GM2 ADR.AR.C.055 Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky

VÝCVIK

V případě nálezu úrovně 1 může být, v závislosti na povaze nálezu, pro příslušný úřad nezbytné zajistit, aby byl před pokračováním činnosti provozovatelem letiště nebo poskytovatelem služeb řízení provozu na odbavovací ploše proveden další výcvik a příslušným úřadem audit.

GM3 ADR.AR.C.055

Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky

KATEGORIE NÁLEZŮ – PODPŮRNÉ DOKLADY

Příklady podpůrných dokladů zahrnují (mimo jiné):

- (a) letištní příručky a příručky vybavení;
- (b) smlouvy nebo jiné druhy dohod;
- (c) záznamy o výcviku, kvalifikaci, zdravotní způsobilosti;
- (d) protokoly o kontrole;
- (e) výsledky zkoušek nebo cvičení;
- (f) výsledky vnitřních auditů;
- (g) záznamy o údržbě; a
- (h) další podobné materiály, jejichž udržování má být na provozovateli letiště nebo poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše požadováno.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

PŘÍLOHA III
PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-OR
POŽADAVKY NA ORGANIZACE – PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ

HLAVA A – OBECNÉ POŽADAVKY (ADR.OR.A)

AMC1 ADR.OR.A.015

Způsoby průkazu

PROKÁZÁNÍ SHODY

S cílem prokázat, že jsou splněna prováděcí pravidla, mělo by být provedeno a zdokumentováno posouzení bezpečnosti (rizik). Výsledek tohoto posouzení bezpečnosti (rizik) by mělo prokazovat, že je dosaženo úrovně bezpečnosti srovnatelné s tou, která je stanovena přijatelnými způsoby průkazu (AMC) přijatými Agenturou.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA B – CERTIFIKACE (ADR.OR.B)

AMC1 ADR.OR.B.015(a) Žádost o osvědčení

ŽÁDOST

Žádost by měla být vyhotovena písemně a podepsána žadatelem s využitím standardizovaného formuláře stanoveného příslušným úřadem.

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1);(2);(3);(4) Žádost o osvědčení

INFORMACE, KTERÉ MAJÍ BÝT PŘEDLOŽENY PŘÍSLUŠNÉMU ÚŘADU

- (a) Žadatel by měl:
- (1) uvést číslo svého telefonu a faxu a e-mailovou adresu určené pro komunikaci s příslušným úřadem;
 - (2) uvést jména svých zaměstnanců, které by měl příslušný úřad kontaktovat v případě potřeby vyřešení jakýchkoli otázek, které by mohly v průběhu hodnocení žádosti a procesu certifikace vyvstat.
- (b) Žadatel by měl příslušnému úřadu poskytnout následující:
- (1) informace o poloze letiště: přesná poloha letiště by měla být znázorněna na mapě vhodného měřítka přijatelného pro příslušný úřad;
 - (2) informace týkající se druhů provozu na letišti, včetně:
 - (i) provozu ve dne a/nebo v noci a druhů přiblížení;
 - (ii) přistání a/nebo vzletů na každou RWY;
 - (iii) typů letadel, která mají být na letišti obsluhována, a typů letadel, která mají být použita pro návrh letiště; a
 - (iv) jakýchkoli omezení provozu letiště.
 - (3) výkres(y) zobrazující návrh letiště, který(é):
 - (i) by měl(y) být ve vhodném měřítku přijatelném pro příslušný úřad;
 - (ii) být v elektronickém formátu, pokud je to pro příslušný úřad přípustné.
 - (iii) obsahovat veškeré nezbytné informace, včetně informací týkajících se:
 - (A) orientace RWY;
 - (B) rozměrů fyzických vlastností letiště;
 - (C) vizuálních a nevizuálních prostředků;
 - (D) překážkových ploch a jakýchkoli dalších použitelných ploch; a
 - (E) zařízení, instalací a pevného vybavení letiště a jeho umístění.
 - (4) popis, výšku a polohu překážek, v souladu s platnými požadavky na letecká data (viz ADR.OPS.A.005 a AMC1 ADR.OPS.A.005).
- (c) Žadatel by měl určit platné certifikační specifikace pro návrh a druhy provozu navrhovaného letiště a poskytnout příslušnému úřadu doklady, že jim navržený návrh a provoz vyhovuje. Je-li to relevantní, měl by žadatel příslušnému úřadu doložit rovněž:
- (1) certifikační specifikace, u nichž navrhuje předvést vyhovění jiným způsobem a prokázat rovnocennou úroveň bezpečnosti. Takovýto návrh musí být přijatelný pro příslušný úřad. V těchto případech by měl žadatel také navrhnout metodu, která bude

použita k prokázání vyhovění a dosažení rovnocenné úrovně bezpečnosti, a předložit veškerou dokumentaci nezbytnou k podložení návrhu;

- (2) veškeré další návrhy, u nichž žadatel předpokládá, že jsou certifikační specifikace vydané Agenturou nedostatečné nebo nevhodné.
- (d) Žadatel by měl příslušnému úřadu poskytnout dokumentaci dokládající, jak vyhoví použitelným požadavkům základního nařízení, Části ADR.OR a Části ADR.OPS a veškerým dalším použitelným požadavkům, které se pojí s návrhem letiště a jeho provozem.

GM1 ADR.OR.B.015(b)(2)(3)(4) Žádost o osvědčení

METEOROLOGICKÉ PODMÍNKY

Žadatel by měl příslušnému úřadu předložit meteorologickou studii oblasti letiště, včetně teplotních podmínek, podmínek dohlednosti, výšky základny nejnižší význačné oblačné vrstvy a větru; navíc by studie měla poskytovat informace ohledně povětrnostních podmínek vyskytujících se spolu se špatnou dohledností a/nebo nízkou základnou oblačností na letišti, četnosti jejich výskytu a rovněž informace o směru a rychlosti větru, který je doprovází.

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(4) Žádost o osvědčení

DOKLAD O DOHODÁCH SE TŘETÍMI STRANAMI

Žadatel by měl předložit veškeré nezbytné doklady o existenci dohod se třetími stranami, které poskytují nebo zamýšlejí poskytovat služby nebo podnikat činnosti na letišti, jejichž činnosti mohou mít vliv na bezpečnost.

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) Žádost o osvědčení

DOSTATEČNOST ZDROJŮ

- (a) Všeobecně

Žadatel by měl předložit veškeré nezbytné informace potřebné k tomu, aby příslušnému úřadu prokázal, že jsou jeho organizace a řízení vhodné a patřičně ladí s velikostí a rozsahem provozu.

Provozovatel letiště by měl být schopen vykonávat své odpovědnosti související s bezpečností. Odpovědný vedoucí pracovník by měl mít přístup, stejně jako oprávnění, k nezbytným zdrojům k zajištění toho, aby byl provoz prováděn v souladu s platnými požadavky. Zdroje zahrnují (kromě jiného): personál, nástroje a vybavení a rovněž finanční zdroje.

- (b) Dohody s dalšími stranami

Žadatel by měl uvést ty služby, které hodlá poskytovat přímo žadatel samotný, a ty, které budou, s ohledem na dostatečnost zdrojů, poskytovány třetími stranami na základě smlouvy.

Pokud mají být do poskytování služeb zapojeny třetí strany, měl by žadatel předložit doklad o dohodách. Navíc by měl žadatel předložit jakékoli relevantní informace ohledně těchto třetích stran, které jsou potřebné nebo vyžadované příslušným úřadem.

GM1 ADR.OR.B.015(b)(5) Žádost o osvědčení

DOSTATEČNOST ZDROJŮ

- (a) Všeobecně

Při prokazování vhodnosti organizace a řízení letiště příslušnému úřadu, by žadatel měl ve své analýze mimo jiné vzít v úvahu následující:

- (1) velikost a složitost letiště;
 - (2) druh dopravy;
 - (3) druhy provozu;
 - (4) úroveň a hustota provozu;
 - (5) provozní doba letiště;
 - (6) počet FTE (ekvivalent zaměstnance na plný pracovní úvazek) nezbytný pro každou činnost;
 - (7) zásady lidských činitelů;
 - (8) pracovně-právní předpisy; a
 - (9) míra subdodávek.
- (b) Dostatečnost finančních zdrojů
- Požadované finanční zdroje jsou vztaženy k celkovému cíli v zájmu bezpečnosti provozu a údržby letiště, zahrnující schopnost provozovatele letiště včasným způsobem zavést potřebná nápravná opatření. Informace, které by mohly být poskytnuty příslušnému úřadu, zahrnují překontrolované účetní výkazy předchozího finančního roku, obchodních plánů atd.

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(6) Žádost o osvědčení

VZTAH ŽADATELE K VLASTNÍKOVI LETIŠTĚ

Žadatel by měl v souladu s platnou národní legislativou příslušnému úřadu prokázat, že je náležitě oprávněn k výkonu všech činností nezbytných podle ustanovení základního nařízení a jeho prováděcích pravidel a všech jiných platných národních nebo evropských pravidel.

Žadatel by měl příslušnému úřadu také poskytnout všechny nezbytné informace, v rámci platné národní legislativy, potřebné k prokázání příslušnému úřadu jeho vztahu k vlastníkovi letiště, a/nebo vlastníkovi pozemku, který má být využit k rozvoji letiště.

Taková dokumentace by měla (mimo jiné) obsahovat smlouvy, nájemní smlouvy, oprávnění zúčastněných osob, atd.

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(7) Žádost o osvědčení

INFORMACE POSKYTOVANÉ O VEDOUCÍCH PRACOVNÍCÍCH

Žadatel by měl poskytnout informace ohledně kvalifikací a praxe odpovědného vedoucího pracovníka a ostatních požadovaných jmenovaných osob.

AMC1 ADR.OR.B.015(b)(9)* Žádost o osvědčení

LETIŠTNÍ PŘÍRUČKA

Letištní příručka a její změny mohou být předloženy příslušnému úřadu v elektronické formě, jestliže to příslušný úřad považuje za přijatelné. Pokud je letištní příručka předložena v elektronickém formátu, tento formát by měl být takový, aby příslušnému úřadu umožnil dokument revidovat, uložit a rozmnožování jeho kopií.

* Poznámka překladatele: Chyba označení, vztahuje se k bodu (b)(8); bod ADR.OR.B.015(b)(9) neexistuje.

GM1 ADR.OR.B.015

Žádost o osvědčení

PRVOTNÍ ZÁJEM

Před podáním žádosti o osvědčení příslušnému úřadu, by si měl žadatel s příslušným úřadem sjednat schůzku.

Žadatel by měl také přijmout opatření, aby na tomto jednání byly přítomny klíčové osoby.

Během tohoto jednání by měl žadatel představit příslušnému úřadu plány týkající se letiště.

Během jednání může žadatel:

- (a) obdržet od příslušného úřadu obecné informace o platných požadavcích pro letiště;
- (b) obdržet kopie příslušných požadavků a popis postupů, podle kterých se bude postupovat během certifikačního procesu; a
- (c) být příslušným úřadem informován o možných schváleních, oprávněních nebo povoleních, které může být potřeba získat od jiných příslušných úřadů členského státu.

GM1 ADR.OR.B.015(b)(2)

Žádost o osvědčení

HRANICE LETIŠTĚ

Mapa předložená spolu se žádostí by měla uvádět hranice prostoru letiště. Přinejmenším by měla zahrnovat dráhy, pojezdové dráhy, odbavovací plochy, přilehlé pásy, koncové bezpečnostní plochy, dojezdové dráhy, předpolí, vizuální prostředky, pevné letištní vybavení, manipulační plochy, plochy přiléhající k pohybové ploše, atd., zatímco plochy pro technickou údržbu mohou být vyjmuty, pokud to příslušný úřad považuje za přijatelné.

Výše uvedené hranice letiště by neměly být zaměňovány s hranicemi stanovenými pro jiné účely, jako jsou ploty, hranice vlastnictví pozemků používané místními úřady územního plánování, nebo ty, které se používají k vymezení vyhrazených bezpečnostních (*security*) prostor.

AMC1 ADR.OR.B.025(a)(1)

Prokázání shody

VYUŽITÍ TŘETÍCH STRAN K PROKÁZÁNÍ SHODY

Při provádění nezbytných opatření, kontrol, zkoušek, posuzování bezpečnosti nebo cvičení nezbytných k prokázání shody může provozovatel letiště rovněž využívat smluvní třetí strany.

V každém případě odpovědnost zůstává na provozovateli letiště.

AMC2 ADR.OR.B.025(a)(1)

Prokázání shody

LETOVÉ POSTUPY

Doklad o tom, že byly schváleny letové postupy na letišti, jak je požadováno platnými požadavky, se považuje za přijatelné způsoby průkazu (AMC).

GM1 ADR.OR.B.025(a)(3) Prokázání shody

VZOROVÝ FORMULÁŘ PROHLÁŠENÍ O SHODĚ – PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ

Prohlášení o shodě provozovatele letiště v souladu s nařízením Komise (ES) č. / týkajícím se návrhu a provozu letišť
Název letiště – směrovací značka ICAO:
Provozovatel letiště Název/Jméno: Adresa sídla nebo trvalého pobytu provozovatele: Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:
Prohlášení
Certifikační předpisová základna je dodržena, a letiště, stejně jako překážkové a ochranné plochy a další plochy související s letištěm, nemají žádné rysy nebo vlastnosti, které by je činily nebezpečnými z hlediska provozu.
Všechny personál je kvalifikovaný, odborně způsobilý a vyškolen v souladu s příslušnými požadavky.
Dokumentace systému řízení, včetně letištní příručky, je v souladu s příslušnými požadavky stanovenými v Části ADR.OR a Části ADR.OPS.
Provoz a údržba letiště budou prováděny v souladu s požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly, s podmínkami osvědčení a s postupy a pokyny uvedenými v letištní příručce.
Provozovatel letiště potvrzuje, že údaje uvedené v tomto prohlášení jsou správné.
Datum, jméno a podpis odpovědného vedoucího pracovníka

AMC1 ADR.OR.B.040(a);(b) Změny

ZMĚNY VYŽADUJÍCÍ PŘEDCHOZÍ SOUHLAS

Provozovatel letiště by měl zajistit, aby před zahájením jakýchkoliv změn na letišti nebo v jeho provozu, které vyžadují předchozí souhlas, byla příslušnému úřadu podána žádost. Žadatel by měl předložit dokumentaci obsahující popis navrhovaných změn, ve kterém je uvedeno následující:

- (a) podmínky osvědčení a/nebo prvky certifikační předpisové základny a/nebo vybavení letiště kritického z pohledu bezpečnosti a/nebo systému řízení provozovatele letiště (jak je požadováno dle ADR.OR.D.005 (b)) a části letištní příručky, které jsou danou změnou ovlivněny, včetně související příslušné podrobné projektové dokumentace;
- (b) certifikační specifikace, které navrhovaná změna splňuje, včetně certifikačních specifikací, pro které žadatel navrhuje prokázat shodu odlišným způsobem, aby předvedl rovnocennou úroveň bezpečnosti (v takových případech viz AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1); (2);(3);(4), odstavec (c)(1));
- (c) požadavky Části ADR.OR a Části ADR.OPS a veškeré ostatní platné požadavky, které musí být splněny v důsledku navrhované změny, včetně toho, jakým způsobem provozovatel zamýšlí prokázat shodu; a

- (d) posouzení bezpečnosti požadované na základě ADR.OR.B.040(f).

GM1 ADR.OR.B.040(a);(b) Změny

ZMĚNY VYŽADUJÍCÍ PŘEDCHOZÍ SOUHLAS

Následuje seznam bodů, které by měly podléhat předchozímu schválení příslušným úřadem, jak je uvedeno v příslušných prováděcích pravidlech.

- (a) Použití alternativních způsobů průkazu, jak je požadováno v ADR.OR.A.015 – Způsoby průkazu.
- (b) Změny řízení a postupu oznamování změn, které nevyžadují předchozí souhlas, jak je požadováno v ADR.OR.B.015(b)(4) – Žádost o osvědčení.
- (c) Změny certifikační předpisové základny nebo podmínek osvědčení, jak je požadováno v ADR.OR.B.040(a)(1) – Změny.
- (d) Změny ve vybavení letiště kritického z pohledu bezpečnosti, jak je požadováno v ADR.OR.B.040(a)(1) – Změny.
- (e) Změny významně ovlivňující prvky systému řízení provozovatele letiště, jak je požadováno v ADR.OR.B.040(a)(2) – Změny.
- (f) Změny úrovně ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami, jak je požadováno v ADR.OPS.B.010(a)(1)(2) – Záchranné a hasičské služby.
- (g) Změny v postupech za podmínek nízké dohlednosti, jak je požadováno v ADR.OPS.B.045(b) – Provoz za podmínek nízké dohlednosti.
- (h) Provoz letadla s vyšším kódovým písmenem, jak je požadováno v ADR.OPS.B.090(a) – Využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem.

Navíc může příslušný úřad požadovat předchozí souhlas ve vztahu ke změnám jakýchkoliv překážek, výstavby a jiných činností v rámci oblastí sledovaných provozovatelem letiště v souladu s ADR.OPS.B.075, které mohou ohrozit bezpečnost a nepříznivě ovlivnit provoz letiště, jak je požadováno v ADR.AR.C.005(e).

GM1 ADR.OR.B.040(f) Změny

POSOUZENÍ ZMĚN

- (a) Bezpečnostní posouzení změny
Bezpečnostní posouzení změny by mělo zahrnovat:
 - (1) identifikaci rozsahu změny;
 - (2) identifikaci nebezpečí;
 - (3) stanovení kritérií bezpečnosti použitelných pro změnu;
 - (4) analýzu rizik ve vztahu k nepříznivým účinkům nebo zlepšením v oblasti bezpečnosti v souvislosti se změnou;
 - (5) zhodnocení rizika a, v případě potřeby, snížení rizika, aby změny splňovaly příslušná kritéria bezpečnosti;
 - (6) ověření, že změna odpovídá rozsahu, jenž byl předmětem posouzení bezpečnosti, a splňuje kritéria bezpečnosti před tím, než je změna zavedena do provozu; a
 - (7) specifikace požadavků na sledování, které je nezbytné k zajištění toho, že letiště a jeho provoz bude po zavedení změny i nadále splňovat kritéria bezpečnosti.
- (b) Rozsah posouzení bezpečnosti
Rozsah posouzení bezpečnosti by měl zahrnovat následující prvky a jejich vzájemné posouzení:

- (1) letiště, provoz, vedení, a vyvolané personální změny;
 - (2) rozhraní a vzájemné vazby mezi měněnými a zbývajících prvky systému;
 - (3) rozhraní a vzájemné vazby mezi měněnými prvky a prostředím, v němž je provoz zamýšlen; a
 - (4) celý životní cyklus změny od jejího záměru po uvedení do provozu;
- (c) Kritéria bezpečnosti
- Použitá kritéria bezpečnosti by měla být definována v souladu s postupy pro řízení změn, které jsou obsaženy v letištní příručce.
- V závislosti na dostupnosti dat by použitá kritéria bezpečnosti měla být specifikována s odkazem na explicitní kvantitativní přijatelné úrovně bezpečnostních rizik, uznávané standardy a/nebo platné předpisy, výkonnost v oblasti bezpečnosti stávajícího nebo podobného systému.

GM2 ADR.OR.B.040(f) Změny

POSOUZENÍ ZMĚN – MÍSTNÍ PRACOVNÍ TÝMY ZABÝVAJÍCÍ SE PROBLEMATIKOU BEZPEČNOSTI NA RWY

Ve vztahu k roli místního pracovního týmu zabývajících se problematikou bezpečnosti na RWY (LRST – *Local Runway Safety Team*) před zavedením změn viz také bod GM2 ADR.OR.D.027.

GM3 ADR.OR.B.040(f) Změny

POSOUZENÍ ZMĚN – BEZPEČNOST NA RWY

Zvláštní pozornost by měla být věnována změnám, které mohou mít vliv na bezpečnost na RWY. To zahrnuje zavedení postupů pro snižování nebo omezování hluku nebo jejich změny.

GM1 ADR.OR.B.060 Prohlášení poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše

VZOROVÝ FORMULÁŘ PROHLÁŠENÍ O SHODĚ – POSKYTOVATELÉ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Prohlášení o shodě poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše
V souladu s nařízením Komise (ES) č. XXX/2013, kterým se stanoví požadavky a postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008
Poskytovatel služeb řízení provozu na odbavovací ploše Název a sídlo společnosti: Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:
Datum zahájení provozu:
Letiště, na kterém (kterých) jsou služby řízení provozu na odbavovací ploše poskytovány:
Použitelné požadavky stanovené v Části ADR.OPS týkající se poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše jsou zdokumentovány a je na ně reflektováno v letištní příručce.

Přílohou tohoto prohlášení je seznam alternativních způsobů průkazu s odkazy na AMC, které nahrazují, v souladu s ADR.OR.A.015(c).
Tyto služby jsou poskytovány v souladu s obsahem příslušné letištní příručky.
Personál poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše absolvoval nezbytný vstupní výcvik a absolvoval udržovací výcvik, takže je zajištěna jeho trvalá odborná způsobilost.
(Je-li to použitelné) Provozovatel zavedl a prokázal shodu podle úředně uznaných průmyslových norem. Odkaz na normu: Certifikační orgán: Datum posledního auditu týkajícího se shody:
Jakákoliv změna v provozu, která má vliv na informace uvedené v tomto prohlášení, bude oznámena příslušnému úřadu.
Prohlašuji, že údaje uvedené v tomto prohlášení jsou správné.
Datum a podpis odpovědného vedoucího pracovníka.

AMC1 ADR.OR.B.065

Ukončení provozu

UKONČENÍ PROVOZU

V případě zamýšleného ukončení provozu letiště by měl provozovatel letiště písemně informovat příslušný úřad a poskytovatele letecké informační služby. Oznámení by mělo být provedeno s takovým časovým předstihem, aby bylo možné tyto změny včas publikovat a oznámit je systémem AIRAC (regulovaným systémem řízení leteckých informací) v souladu s daným časovým rámcem.

Po ukončení provozu by měl provozovatel letiště umístit značení uzavřené RWY, jakož provést i jakákoli jiná opatření, která příslušný úřad uzná za vhodné.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA C – DALŠÍ ODPOVĚDNOSTI PROVOZOVATELE LETIŠTĚ (ADR.OR.C)

AMC1 ADR.OR.C.005(c) Odpovědnosti provozovatele letiště

ZVEŘEJŇOVÁNÍ INFORMACÍ PROSTŘEDNICTVÍM LETECKÉ INFORMAČNÍ PŘÍRUČKY

Po koordinaci s příslušným úřadem by v Letecké informační příručce (AIP) měl být zveřejněn popis případů zahrnujících výjimky, odchylky, případy rovnocenné úrovně bezpečnosti, zvláštní podmínky, včetně omezení, pokud jde o využívání letiště.

AMC1 ADR.OR.C.020(b) Nálezy

VŠEOBECNĚ

Plán nápravných opatření provozovatele letiště by se měl zabývat dopady neshody, stejně tak i jejími hlavními příčinami.

GM1 ADR.OR.C.020 Nálezy

VŠEOBECNĚ

- (a) Preventivní opatření je opatření k odstranění příčiny možné neshody nebo jiné možné nežádoucí situace.
- (b) Nápravné opatření je opatření k odstranění nebo zmírnění hlavní příčiny (hlavních příčin) a k zabránění opakování zjištěné stávající neshody nebo jiného nežádoucího stavu nebo situace. Správné určení hlavní příčiny je rozhodující pro stanovení účinných nápravných opatření, aby se zabránilo jejich opakování.
- (c) Korekce je opatření k odstranění zjištěné neshody.

AMC1 ADR.OR.C.030 Hlášení událostí

VŠEOBECNĚ

Provozovatel letiště a poskytovatel služeb řízení provozu na odbavovací ploše by měli stanovit postupy, které mají být používány pro hlášení příslušnému úřadu a jakýmkoli dalším organizacím, jak je požadováno, které zahrnují:

- (a) popis příslušných požadavků vztahujících se na hlášení;
- (b) popis mechanismu hlášení, včetně formulářů pro hlášení, prostředků a časových lhůt;
- (c) personál odpovědný za hlášení; a
- (d) popis mechanismu a odpovědností personálu za identifikaci hlavních příčin a opatření, která může být nezbytné přijmout, aby se zabránilo podobným událostem v budoucnu, je-li to vhodné.

AMC1 ADR.OR.C.040 Požární prevence

Podle vhodnosti by měl provozovatel letiště vytvořit postupy a přiřadit odpovědnosti za kontrolu kouření nebo činností, které s sebou nesou nebezpečí vzniku požáru.

Navíc, pokud má být povolena nezbytná činnost (např. údržba, atd.), která by mohla představovat nebezpečí vzniku požáru, měly by se tyto postupy zabývat přijetím a použitím zmírňujících opatření.

Takové povolené činnosti nesmí zahrnovat kouření na pohybové ploše, v dalších provozních prostorách letiště nebo v prostorách letiště, kde je skladováno palivo nebo jiné hořlavé materiály.

GM1 ADR.OR.C.045

Užívání alkoholu, psychoaktivních látek a léků

- (a) Provozovatel letiště by měl s ohledem na úroveň konzumace alkoholu, psychoaktivních látek a léků stanovit postupy, které jsou platné pro všechny osoby uvedené odstavci (a) bodu ADR.OR.C.045. To zahrnuje následující:
- (1) personál zapojený do provozu, záchranných a hasičských služeb a údržby letiště, bez ohledu na to, jaký vztah mají s provozovatelem letiště (např. přímo zaměstnání provozovatelem letiště nebo smluvní organizací provozovatele letiště);
 - (2) nedoprovázené osoby pracující na pohybové ploše nebo v jiných provozních prostorách letiště. Tato kategorie zahrnuje následující osoby:
 - (i) osoby zaměstnané přímo provozovatelem letiště nebo smluvní organizací provozovatele letiště, které nejsou zapojeny do provozu, záchranných a hasičských služeb a údržby letiště (např. letištní bezpečnostní (*security*) personál);
 - (ii) osoby zaměstnané jinou organizací (např. společnostmi pozemního odbavení).
- (b) Bez ohledu na povinnosti organizací uvedených v bodu (a)(2)(ii) by měl provozovatel letiště zajistit, aby tyto organizace stanovily vhodné postupy pro vyhovění ustanovením bodu ADR.OR.C.045 a souvisejícím požadavkům stanoveným provozovatelem letiště.

Další informace k tomuto tématu lze nalézt v dokumentu ICAO *Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace* (Doc 9654).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA D – ŘÍZENÍ (ADR.OR.D)

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení

SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Systém řízení bezpečnosti provozovatele letiště by měl postihovat bezpečnost prostřednictvím zřízení organizační struktury pro řízení bezpečnosti přiměřené a vhodné velikosti provozovatele letiště a povaze a typu provozů. Organizační struktura by měla, v souladu s odstavci (a) a (b) níže, zahrnovat výbor pro přezkoumávání bezpečnosti (SRB), a v závislosti na jeho organizační složitosti a struktuře, kancelář bezpečnostních služeb, která asistuje při práci vedoucímu provozní bezpečnosti:

- (a) Útvar provozní bezpečnosti (*Safety Services Office*)
 - (1) Vedoucí provozní bezpečnosti (viz ADR.OR.D.015 a AMC1 ADR.OR.D.015(c)) by měl být odpovědný za činnost útvaru provozní bezpečnosti, který by měl být nezávislý a neutrální vůči provozním útvarům (což zahrnuje např. procesy a rozhodnutí těmito útvary).
 - (2) Náplní činnosti útvaru provozní bezpečnosti by mělo být:
 - (i) řídit a dohlížet na systém identifikace nebezpečí;
 - (ii) sledovat provozní bezpečnosti provozních útvarů přímo zapojených do provozu letiště;
 - (iii) podporovat vedení společnosti v záležitostech týkajících se řízení bezpečnosti; a
 - (iv) pomáhat dotčeným vedoucím se záležitostmi v oblasti řízení provozní bezpečnosti.
 - (3) Provozovatelé více letišť by měli buď zřídit jeden ústřední útvar provozní bezpečnosti a příslušná oddělení/funkce provozní bezpečnosti na všech letištích, nebo zřídit útvary provozní bezpečnosti na každém letišti. Měla by být přijata taková uspořádání s cílem zajistit nepřetržitý tok informací a adekvátní koordinaci.
- (b) Výbor pro přezkoumávání provozní bezpečnosti (*Safety Review Board – SRB*)
 - (1) Výbor SRB by měl být zařazen jako jeden z nejvyšších orgánů společnosti, představující strategickou úroveň řízení společnosti v záležitostech provozní bezpečnosti. Výbor poskytuje podporu odpovědnému vedoucímu pracovníku v záležitostech provozní bezpečnosti.
 - (2) Výboru SRB by měl předsedat odpovědný vedoucí pracovník a jeho členy by měli být ředitelé dotčených útvarů.
 - (3) Výbor SRB by měl sledovat:
 - (i) výkonnost provozní bezpečnosti oproti politice a cílům bezpečnosti;
 - (ii) zda je jakékoli bezpečnostní opatření provedeno včas; a
 - (iii) účinnost řízení procesů provozní bezpečnosti organizace.
 - (4) Výbor SRB by měl zajistit přidělení dostatečných zdrojů k dosažení stanovené výkonnosti provozní bezpečnosti.
 - (5) Vedoucí bezpečnosti nebo jakákoli jiná relevantní osoba se může podle vhodnosti účastnit jednání výboru SRB. Může odpovědnému vedoucímu pracovníkovi podle potřeby předat veškeré informace, aby mu umožnil rozhodování na základě údajů provozní bezpečnosti.
 - (6) Provozovatelé více letišť by měli buď zřídit jeden centrální výbor SRB, nebo oddělené výbory SRB pro každé letiště nebo skupinu letišť. V případě centrálního nebo skupinového výboru SRB by měli zajistit, že jsou v SRB, na příslušné úrovni vedení,

zastoupena všechna letiště. Měla by být přijata taková uspořádání s cílem zajistit nepřetržitý tok informací a adekvátní koordinaci.

V případě méně složitých organizací/provozů letiště by měl provozovatel letiště jmenovat osobu, která plní funkci vedoucího bezpečnosti a která je odpovědná za koordinaci systému řízení provozní bezpečnosti (viz ADR.OR.D.015 a AMC1 ADR.OR.D.015(c)).

GM1 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení

VÝBOR PRO PŘEZKOUMÁVÁNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI – AKČNÍ SKUPINA PRO BEZPEČNOST

- (a) Výbor pro přezkoumávání provozní bezpečnosti (*Safety Review Board – SRB*)
V závislosti na velikosti organizace, typu a složitosti provozů mohou být odpovědnosti výboru SRB zahrnuty do odpovědností jiných komisí v rámci nejvyšších orgánů společnosti.
- (b) Akční skupina pro bezpečnost (*Safety Action Group – SAG*)
 - (1) Skupina SAG může být zřízena jako stálá skupina, nebo jako ad hoc skupina, která má být nápomocna nebo jednat jménem SRB.
 - (2) V závislosti na rozsahu úkolu a konkrétní potřebné odbornosti může být zřízena více než jedna skupina SAG.
 - (3) Skupina SAG by měla informovat výbor SRB a přijímat od něj strategické příkazy a měla by se skládat z vedoucích, zástupců dozoru a personálu z provozních oblastí.
 - (4) Skupina SAG by měla:
 - (i) sledovat provozní bezpečnost;
 - (ii) řešit identifikovaná rizika;
 - (iii) posuzovat dopady na bezpečnost provozních služeb;
 - (iv) zajistit, že budou bezpečnostní opatření zavedena v odsouhlasených časových rámcích.
 - (5) Skupina SAG by měla přezkoumávat účinnost předchozích bezpečnostních doporučení a poskytnuté podpory provozní bezpečnosti.

GM2 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení

ÚTVAR PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI – VÝBOR PRO PŘEZKOUMÁVÁNÍ PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI – AKČNÍ SKUPINA PRO BEZPEČNOST

Pro útvary provozní bezpečnosti, výbor pro přezkoumávání provozní bezpečnosti a akční skupinu pro bezpečnost mohou být použity i jiné názvy.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) Systém řízení

POLITIKA BEZPEČNOSTI

- (a) Politika bezpečnosti by měla:
 - (1) být schválena odpovědným vedoucím pracovníkem;
 - (2) jasně identifikovat bezpečnost jako nejvyšší prioritu organizace, přes obchodní, provozní environmentální nebo sociální tlaky;
 - (3) odrážet závazky ohledně bezpečnosti a jejího proaktivního a systematického řízení;
 - (4) být sdělována – s náležitou podporou – napříč organizací;
 - (5) zahrnovat zásady bezpečnostních hlášení; a

- (6) být pravidelně přezkoumávána, aby se zajistilo, že je pro organizaci i nadále relevantní a vhodná.
- (b) Politika bezpečnosti by měla:
 - (1) zahrnovat závazek:
 - (i) ke zlepšování směrem k nejvyšším standardům bezpečnosti;
 - (ii) k dodržování veškeré platné legislativy, plnění všech platných standardů a zohledňování osvědčených postupů;
 - (iii) k poskytování odpovídajících zdrojů;
 - (iv) k vynucování bezpečnosti jako primární odpovědnosti všech vedoucích a pracovníků;
 - (2) zahrnovat postupy pro bezpečnostní hlášení;
 - (3) s odkazem na spravedlivé posuzování (*just culture*) jasně indikovat typy chování v provozu, které jsou nepřijatelné, a zahrnovat podmínky, za nichž nebudou přijímána disciplinární opatření; a
 - (4) být pravidelně přezkoumávána, aby se zajistilo, že je i nadále relevantní a vhodná.
- (c) Vyšší vedení by mělo:
 - (1) průběžně prosazovat politiku bezpečnosti u veškerého personálu a demonstrovat vlastní odhodlání tuto politiku dodržovat;
 - (2) poskytovat nezbytné lidské a finanční zdroje pro její zavádění; a
 - (3) stanovit bezpečnostní cíle a standardy výkonnosti.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(2) Systém řízení

POLITIKA BEZPEČNOSTI

- (a) Politika bezpečnosti – všeobecně

Politika bezpečnosti je prostředek, jímž provozovatel letiště vyjadřuje svůj záměr udržovat a, kde je to možné, zlepšovat úroveň bezpečnosti ve všech svých činnostech a minimalizovat svůj podíl na riziku letecké nehody letadla, jak je to přiměřeně proveditelné.

Politika bezpečnosti by měla uvádět, že účelem bezpečnostních hlášení a interních šetření je zlepšit bezpečnost, ne obviňovat jednotlivce.

- (b) Politika bezpečnosti – spravedlivé posuzování (*just culture*)

Politika bezpečnosti by měla aktivně podporovat efektivní bezpečnostní hlášení a prostřednictvím definování hranice mezi přijatelnou výkonností (často neúmyslnými chybami) a nepřijatelnou výkonností (jako je nedbalost, nezodpovědnost, přestupky nebo sabotáž) poskytnout spravedlivou ochranu osob podávajících hlášení. Bezpečnost nebo spravedlivé posuzování však nesmí bránit „kriminalizaci chyby“, což je právně, eticky a morálně svrchovaným právem jakéhokoli členského státu, pokud jsou dodržovány zákony EU a uzavřené mezinárodní dohody. Po nehodě nebo vážnému incidentu, zejména v případě, že selhání mělo za následky ztráty na životech nebo poškození majetku, lze očekávat soudní vyšetřování a důsledky v nějaké formě, i když se nejednalo o žádnou nedbalost nebo zlý úmysl. Mohl by tedy nastat možný problém, pokud by se k dobrovolným hlášením nebezpečí, která se vztahují ke skrytým nedostatkům systému nebo jeho výkonnosti, přistupovalo stejným způsobem jako k těm, která se týkají vyšetřování nehody a vážného incidentu. Smyslem ochrany hlášení nebezpečí by nemělo být zpochybňovat legitimitu soudního vyšetřování, nebo požadovat nepřiměřenou imunitu. Nicméně právní argument má však obvykle přednost před jakýmkoli argumentem technickým nebo souvisejícím s bezpečností.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3) Systém řízení

PROCES IDENTIFIKACE NEBEZPEČÍ

- (a) Identifikace nebezpečí by měla být založena na kombinaci reaktivních, proaktivních a prediktivních metod sběru bezpečnostních dat. Reaktivní a proaktivní schémata identifikace nebezpečí by měla být formálními prostředky pro sběr, záznam, analýzu, reakci a generování zpětné vazby ohledně nebezpečí a souvisejících rizik, která ovlivňují bezpečnost.
- (b) Všechny systémy hlášení, včetně systémů důvěrného hlášení, by měly zahrnovat proces účinné zpětné vazby.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(3) Systém řízení

IDENTIFIKACE NEBEZPEČÍ

- (a) Identifikace nebezpečí – všeobecně
 - (1) Identifikace nebezpečí může zahrnovat následující činitele a postupy:
 - (i) činitele návrhu, včetně návrhu vybavení a úkolu;
 - (ii) postupy a provozní praxe, včetně jejich dokumentace a kontrolních seznamů, a ověření jejich platnosti za skutečných provozních podmínek;
 - (iii) komunikace, včetně způsobů, terminologie a jazyka;
 - (iv) personální činitele, jako jsou politiky společnosti pro přijímání, výcvik, platové ohodnocování a rozdělování zdrojů;
 - (v) organizační činitele, jako jsou kompatibilita výroby a bezpečnostních cílů, přidělování zdrojů, provozní tlaky a podniková kultura v oblasti bezpečnosti;
 - (vi) činitele pracovního prostředí, jako jsou okolní hluk a vibrace, teplota, osvětlení a dostupnost ochranných pomůcek a oděvů;
 - (vii) činitele regulačního dozoru, včetně použitelnosti a vymahatelnosti předpisů, osvědčování vybavení, personálu a postupů a přiměřenost dozoru;
 - (viii) ochrany, včetně takových činitelů, jako je zajištění dostatečných systémů detekce a výstrahy, chybová tolerance vybavení a odolnost vybavení vůči chybám a poruchám; a
 - (ix) lidská výkonnost, omezená na zdravotní stav a fyzická omezení.
 - (2) Identifikace nebezpečí může využívat interních i externích zdrojů.
 - (i) Interní zdroje:
 - (A) programy dobrovolného hlášení událostí;
 - (B) bezpečnostní průzkumy;
 - (C) bezpečnostní audity;
 - (D) programy sledování běžného provozu;
 - (E) analýza trendů vývoje;
 - (F) zpětná vazba ze školení; a
 - (G) šetření incidentů a následná opatření
 - (ii) Externí zdroje:
 - (A) hlášení leteckých nehod;
 - (B) státní systém povinných hlášení událostí; a
 - (C) státní systém dobrovolných hlášení.

- (3) Metody používané pro identifikaci nebezpečí se odvíjejí od zdrojů a omezení každého jednotlivého provozovatele letiště a od velikosti a složitosti provozů. Přesto však je identifikace nebezpečí, bez ohledu na zavedení, složitost a velikost, součástí dokumentace bezpečnosti provozovatele letiště. V případě zavedených a praxí ověřených postupů řízení bezpečnosti je identifikace nebezpečí neustálou, přetrvávající každodenní činností. Je nedělitelnou součástí procesů provozovatele letiště. Existují tři specifické podmínky, kdy by měla být identifikaci nebezpečí věnována zvláštní pozornost. Tyto tři podmínky by měly být spouštěcím mechanismem mnohem hlubších a dalekosáhlejších činností týkajících se identifikace nebezpečí a zahrnují:
- (i) kdykoli se provozovatel letiště setká s nevysvětlitelným nárůstem událostí souvisejících s bezpečností nebo porušením předpisů;
 - (ii) kdykoli jsou předvídány významné provozní změny, včetně změn klíčového personálu nebo jiného významného vybavení nebo systémů; a
 - (iii) před důležitou organizační změnou a v jejím průběhu, včetně rychlého růstu nebo propadu, firemních fúzí, akvizic nebo zeštíhlování.
- (4) K identifikaci nebezpečí mohou být využity následující nástroje a techniky:
- (i) brainstorming, který je neomezenou, ale řízenou diskuzí se skupinou odborníků;
 - (ii) studie nebezpečí a provozuschopnosti (HAZOP), která představuje systematický a strukturovaný přístup využívající parametry, odchylky a klíčová slova. Tato technika závisí na dostupnosti velmi podrobného popisu systému pro studii a obvykle zahrnuje rozklad systému na přesně určené podsystémy a funkční nebo procesní toky mezi podsystémy. Každý prvek systému je pak předmětem diskuze v rámci multidisciplinární skupiny odborníků, při zvažování různých kombinací klíčových slov a odchylek;
 - (iii) kontrolní seznamy, které jsou seznamy známých nebezpečí nebo příčin nebezpečí, jež byly odvozeny z dřívějších zkušeností. Dřívější zkušenosti mohou plynout z předchozích posouzení rizik nebo podobných systémů nebo provozů, nebo ze skutečných incidentů, k nimž v minulosti došlo. Metoda zahrnuje systematické použití příslušného kontrolního seznamu a zvážení možné použitelnosti každé položky na seznamu na konkrétní systém. Před použitím by vždy měla být ověřena použitelnost kontrolních seznamů;
 - (iv) analýza režimů poruch a následků (FMEA) je metodou „zdola nahoru“, používanou k zvážení možností, jak mohou základní složky systému selhat při výkonu své navrhované funkce. Metoda je založena na podrobném popisu systému a bere v úvahu možnosti, jak by mohla kterákoli podsložka systému selhat při plnění svého navrženého účelu a jaké by to mohlo mít následky na celý systém. Pro každou podsložku systému by měla FMEA uvažovat:
 - (A) veškeré možné způsoby, jak by mohla složka selhat;
 - (B) účinky, které by každá z těchto poruch mohla mít na chování systému;
 - (C) možné příčiny různých režimů poruch; a
 - (D) jak by bylo možné následky poruchy v rámci systému nebo jeho prostředí zmírnit.Úroveň systému, na které je tato analýza prováděna se může měnit a je dána úrovní detailu popisu systému použitého pro podporu analýzy. V závislosti na povaze a složitosti systému by měla být analýza prováděna odborníkem na jednotlivý systém, nebo týmem systémových odborníků v rámci jednání skupiny.
 - (v) strukturovaná metoda „co se stane, když?“ (SWIFT) je jednoduchou a účinnou alternativní metodou k HAZOP a zahrnuje multidisciplinární tým odborníků. Jedná se o skupinový řízený brainstorming, ale obvykle

prováděný na systémovém popisu vyšší úrovně, který má méně podprvků než u HAZOP, a s redukováným souborem podnětů.

- (5) Identifikovaná nebezpečí by měla být zapsána v záznamu nebezpečí (rejstříku nebezpečí). Povaha a formát takového záznamu může být různá, od jednoduchého seznamu nebezpečí po mnohem sofistikovanější relační databázi spojující nebezpečí se zmírňujícími opatřeními, odpovědnostmi a činnostmi. V záznamu nebezpečí by měly být uvedeny následující informace:
- (i) jedinečné referenční číslo nebezpečí pro každé nebezpečí;
 - (ii) popis nebezpečí;
 - (iii) známky možných příčin nebezpečí;
 - (iv) kvalitativní posouzení možných výsledků a vážností následků plynoucích z daného nebezpečí;
 - (v) kvalitativní posouzení rizik spojených s možnými následky daného nebezpečí;
 - (vi) popis existujících kontrol rizik ve vztahu k danému nebezpečí; popis dalších opatření, která jsou potřeba pro snížení bezpečnostních rizik, stejně jako cílové datum jejich splnění; a
 - (vii) indikace odpovědností ve vztahu k řízení kontrol rizik.
- (6) Navíc mohou být v záznamu nebezpečí rovněž uvedeny následující informace:
- (i) kvantitativní posouzení rizika spojeného s možnými následky nebezpečí;
 - (ii) záznam skutečných incidentů nebo událostí spojených s daným nebezpečím nebo jeho příčinami;
 - (iii) vyjádření přípustnosti rizik;
 - (iv) vyjádření požadavků na formální sledování systému;
 - (v) indikace, jak bylo nebezpečí identifikováno;
 - (vi) vlastník nebezpečí;
 - (vii) domněnky; a
 - (viii) zainteresované třetí strany.
- (b) Identifikace nebezpečí – indikátory
- (1) **Reaktivní (zpožděné) indikátory:**
- Metriky, které měří události, k nimž už došlo a které mají dopad na bezpečnostní výkonnost.
- Reaktivní indikátory pouze reflektují poruchy systému, jejich použití může vést pouze k určení reaktivní reakce. Ačkoli měří poruchu s cílem kontrolovat nebezpečí, obvykle neodhalují, proč došlo k selhání systému nebo zda zde existují nějaká skrytá nebezpečí.
- (2) **Proaktivní (předstižné) indikátory:**
- Metriky, které měří vstupy bezpečnostního systému (buď v rámci organizace, sektoru, nebo napříč celým leteckým systémem), s cílem řídit a zlepšit bezpečnostní výkonnost.
- Proaktivní indikátory jsou známkou zavádění, vývoje a přijetí osvědčených bezpečnostních postupů, jejichž začlenění je snahou o vybudování reaktivního bezpečnostního prostředí, které vyvolává neustálé zlepšování. Poskytují užitečné informace, pokud jsou počty nehod a incidentů malé, aby byly identifikována skrytá nebezpečí a možné hrozby, a následné příležitosti pro zlepšení.
- Vždy by zde mělo být spojení mezi proaktivním indikátorem a nežádoucími výsledky (nebo reaktivními indikátory), jehož sledování má za cíl před nimi varovat.

(3) Prediktivní indikátory (prekurzorové události):

Tyto metriky je možné považovat za indikátory, které se samy o sobě nevedou k nehodám nebo vážným incidentům. Ukazují na méně závažné systémové poruchy nebo „skoronehody“, které v kombinaci s jinými událostmi mohou vést k nehodě nebo vážnému incidentu.

V případě velkých organizací by měl zavedený a praxí ověřený systém řízení bezpečnosti zahrnovat všechna tato opatření. Snaha řízení rizik by však nicméně měla být zaměřena na předstižné indikátory a prekurzorové události.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) Systém řízení

POSUZOVÁNÍ A ZMÍRŇOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK

- (a) Měl by být vytvořen a udržován formální proces řízení a zmírňování bezpečnostních rizik, který zajistí analýzu (ve smyslu pravděpodobnosti a závažnosti události), posouzení (ve smyslu přípustnosti) a řízení (ve smyslu zmírňování) rizik.
- (b) V letištní příručce by měly být určeny úrovně vedení, které mají pravomoc rozhodovat o přípustnosti bezpečnostních rizik, v souladu s bodem (a) výše.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(4) Systém řízení

POSUZOVÁNÍ A ZMÍRŇOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK

Posuzování bezpečnostních rizik je analýzou bezpečnostních rizik následků nebezpečí, která byla určena. Analýza bezpečnostních rizik rozebírá rizika na dvě složky – pravděpodobnost události nebo stavu vedoucích k poškození a závažnost události nebo stavu, kdyby k nim došlo. Rozhodování o bezpečnostních rizicích a jejich přijatelnost by měly být specifikovány pomocí matice přípustnosti rizika. Definice a konečná konstrukce matice by měla být ponechána na provozovateli, který ji navrhne, zdokumentuje v letištní příručce a předloží ke schválení příslušnému úřadu.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ A MĚŘENÍ VÝKONNOSTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

- (a) Sledování a měření výkonnosti systému řízení bezpečnosti by mělo být procesem, kterým je ověřována výkonnost systému řízení bezpečnosti provozovatele letiště ve srovnání s politikou a cíli bezpečnosti, identifikovanými bezpečnostními riziky a zmírňujícími opatřeními.
- (b) Tento proces by měl zahrnovat nastavení cílů bezpečnostní výkonnosti a měření bezpečnostní výkonnosti provozovatele letiště oproti těmto cílům.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(5) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ A MĚŘENÍ VÝKONNOSTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

- (a) Sledování a měření výkonnosti systému řízení bezpečnosti by mělo zahrnovat:
 - (1) bezpečnostní hlášení, zabývající se rovněž stavem vyhovění použitelným požadavkům;
 - (2) bezpečnostní studie, což jsou poměrně rozsáhlé analýzy zahrnující široké spektrum bezpečnostních problémů;
 - (3) přezkoumávání bezpečnosti včetně přezkoumávání trendů, které by měly být prováděny při zavádění a nasazování nových technologií, změně nebo zavádění postupů nebo v situacích strukturálních změn provozu nebo s cílem přezkoumat nárůst incidentů nebo bezpečnostních hlášení;

- (4) bezpečnostní audity zaměřující se na integritu systému řízení provozovatele letiště a pravidelné hodnocení stavu opatření pro řízení bezpečnostních rizik;
 - (5) průzkumy bezpečnosti zkoumající jednotlivé prvky nebo postupy specifického provozu, jako jsou problémové oblasti nebo slabá místa každodenního provozu, postřehy a názory provozního personálu a oblasti neshody nebo nedorozumění; a
 - (6) interní bezpečnostní šetření, jejichž záběr by měl pokrývat oblast událostí, které mají být hlášeny příslušnému úřadu;
- (b) V úvahu mohou být vzaty následující obecné aspekty/oblasti:
- (1) odpovědnost za řízení provozních opatření a jejich konečné splnění;
 - (2) pravomoc řídit, kontrolovat nebo měnit postupy, rovněž jako činit klíčová rozhodnutí, jako jsou rozhodnutí o přijetí bezpečnostního rizika;
 - (3) postupy pro provozní činnosti;
 - (4) kontroly, včetně hardwaru, softwaru, zvláštních postupů nebo procedurálních kroků, a kontrolní postupy, jejichž cílem je udržet provozní činnosti na správné cestě;
 - (5) rozhraní, včetně linií vedení mezi odděleními, linií komunikace mezi zaměstnanci, konzistentnosti postupů a jasného vymezení odpovědnosti mezi organizacemi, pracovními útvary a zaměstnanci; a
 - (6) procesní opatření, jejichž cílem je poskytovat zpětnou vazbu odpovědným stranám, že jsou prováděna potřebná opatření, vytvářeny potřebné výstupy a dosahovány očekávané výsledky.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6) Systém řízení

ŘÍZENÍ ZMĚNY

Provozovatel letiště by měl řídit bezpečnostní rizika v souvislosti se změnou. Řízení změny by mělo být zdokumentovaným procesem, který identifikuje vnější a vnitřní změny, které mohou mít nepříznivý dopad na bezpečnost.

Mělo by využívat stávajících postupů provozovatele letiště pro identifikaci nebezpečí, posouzení bezpečnostních rizik a jejich zmírňování.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(6) Systém řízení

ŘÍZENÍ ZMĚNY

- (a) Změna může přinést nová nebezpečí, ovlivnit vhodnost a/nebo účinnost stávajících strategií pro zmírňování bezpečnostních rizik. Změny mohou být vzhledem k organizaci externí, nebo interní.
- (b) Formální postup řízení změny by měl brát v potaz následující ohledy:
 - (1) kritičnost systémů a činností;
 - (2) stabilitu systémů a provozního prostředí; a
 - (3) předchozí výkonnost.
- (c) Popis systému je jednou ze základních přípravných činností při plánování systému řízení bezpečnosti, aby se určila základní analýza nebezpečí základního systému.

Jako součást formálního postupu řízení změny by měly být popis systému a základní analýza nebezpečí pravidelně přezkoumávány, dokonce i když nedošlo ke změně, aby se určila jejich stálá platnost.

Když jsou provedeny změny systému, a poté pak pravidelně, měl by provozovatel letiště projít svůj systém a své aktuální provozní prostředí, aby se ujistil, že si je i nadále plně vědom okolností, za nichž probíhá poskytování služeb.

Ohledně řízení změny a posuzování bezpečnostních rizik v souvislosti se změnami viz také ADR.OR.B.040 a GM1 ADR.OR.B.040(f).

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7) Systém řízení

NEUSTÁLÉ ZLEPŠOVÁNÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Provozovatel letiště by měl neustále usilovat o zlepšení své výkonnosti v oblasti bezpečnosti. Provozovatel letiště by měl vytvořit a udržovat související formální postup. Neustálého zlepšování by mělo být dosahováno prostřednictvím:

- (a) proaktivního a reaktivního hodnocení zařízení, vybavení, dokumentace a postupů;
- (b) proaktivního hodnocení výkonnosti jednotlivce s cílem ověřit plnění jeho odpovědností v oblasti bezpečnosti; a
- (c) reaktivního hodnocení s cílem ověřit účinnost systému co se týče řízení a zmírňování bezpečnostních rizik.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(7) Systém řízení

NEUSTÁLÉ ZLEPŠOVÁNÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Neustálého zlepšování systému řízení bezpečnosti, jako součásti zajištění bezpečnosti, je dosahováno pomocí uplatnění:

- (a) interních hodnocení;
- (b) nezávislých auditů (jak interních, tak externích);
- (c) přísných kontrol dokumentů; a
- (d) nepřetržitého sledování bezpečnostních kontrol a zmírňujících opatření.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8) Systém řízení

VÝCVIK V OBLASTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

- (a) Provozovatel letiště by měl stanovit program výcviku v oblasti systému řízení bezpečnosti pro veškerý personál zapojený do provozu, záchranné a hasičské služby a údržby letiště, včetně veškerého personálu řízení letiště (např. zástupců dozoru, vedoucích, členů vyššího vedení a odpovědného vedoucího pracovníka), bez ohledu na úroveň jejich postavení v organizaci provozovatele letiště.
- (b) Rozsah a míra podrobnosti bezpečnostního školení by měla být úměrná a příslušná odpovědnosti a zapojení daného jednotlivce do systému řízení bezpečnosti.
- (c) Program výcviku v oblasti systému řízení bezpečnosti by měl být vytvořen v souladu s AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) a AMC1 ADR.OPS.B.010 (b);(c) a být začleněn do tam plánovaného programu výcviku.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(8) Systém řízení

POŽADAVKY NA VÝCVIK PERSONÁLU V OBLASTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

- (a) Personál zapojený do provozu, záchranné a hasičské služby a údržby
 - (1) Bezpečnostní školení by se mělo zabývat odpovědnostmi v oblasti bezpečnosti, včetně dodržování všech provozních a bezpečnostních postupů, a rozpoznáváním a hlášením nebezpečí;

- (2) Cíle školení by měly zahrnovat zásady bezpečnostní politiky a systému řízení bezpečnosti organizace a obecný přehled;
- (3) Obsah by měl zahrnovat:
 - (i) definici nebezpečí;
 - (ii) následky a rizika;
 - (iii) proces řízení bezpečnostních rizik, včetně úloh a odpovědností; a
 - (iv) bezpečnostní hlášení a systém(y) bezpečnostních hlášení organizace.
- (b) Vedoucí a kontroloři
 - (1) Bezpečnostní školení by se mělo zabývat odpovědnostmi v oblasti bezpečnosti, včetně podpory SMS a zapojení se provozního personálu do hlášení nebezpečí;
 - (2) Navíc by měly oproti cílům školení stanoveným pro provozní personál cíle školení pro vedoucí a zástupce dozoru zahrnovat detailní znalosti bezpečnostních procesů, identifikace nebezpečí a řízení a zmírňování bezpečnostních rizik a řízení změn;
 - (3) Vedle obsahu předepsaného pro provozní personál by měl obsah školení pro zástupce dozoru a vedoucí zahrnovat analýzu bezpečnostních údajů.
- (c) Členové vyššího vedení
 - (1) Bezpečnostní školení by mělo zahrnovat odpovědnosti v oblasti bezpečnosti, včetně shody s bezpečnostními požadavky EU, národními a vlastními požadavky organizace, přidělení zdrojů, zajištění efektivní bezpečnostní komunikace mezi odděleními a aktivní podpory systému řízení bezpečnosti;
 - (2) Navíc by mělo oproti cílům předchozích dvou skupin zaměstnanců bezpečnostní školení zahrnovat zajištění bezpečnosti a podporu bezpečnosti, úlohy a odpovědnosti v oblasti bezpečnosti a stanovení přijatelných úrovní bezpečnosti.
- (d) Odpovědný vedoucí pracovník

Školení by mělo odpovědnému vedoucímu dát všeobecné povědomí o systému řízení bezpečnosti organizace, včetně úloh a odpovědností v rámci systému řízení bezpečnosti, bezpečnostní politiky a cílů, řízení bezpečnostních rizik a zajištění bezpečnosti.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9) Systém řízení

BEZPEČNOSTNÍ KOMUNIKACE

- (a) Provozovatel letiště by měl informace o cílech a postupech systému řízení bezpečnosti předávat veškerému provoznímu personálu a systém řízení bezpečnosti a jeho použití by měly být patrné ve všech aspektech provozu.
- (b) Komunikace by měla probíhat mezi vedoucím bezpečnosti a provozním personálem v celé organizaci. Vedoucí bezpečnosti by měl předávat informace o výkonnosti systému řízení bezpečnosti organizace vhodnými prostředky. Vedoucí bezpečnosti by měl rovněž zajistit, že jsou poznatky získané z vyšetřování, událostí souvisejících s bezpečností nebo jiných zkušeností souvisejících s bezpečností, ať interních nebo jiných organizací, široce distribuovány.
- (c) Bezpečnostní komunikace by se měla mít za cíl:
 - (1) zajistit, že je veškerý personál plně seznámen se systémem řízení bezpečnosti;
 - (2) umožnit předávání informací kritických z pohledu bezpečnosti;
 - (3) objasnit, proč jsou přijímána konkrétní opatření; a
 - (4) objasnit, proč jsou zaváděny nebo měněny bezpečnostní postupy.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(9) Systém řízení

BEZPEČNOSTNÍ KOMUNIKACE

- (a) Provozovatel letiště může k předávání bezpečnostních informací využívat následující nástroje:
- (1) příručku systému řízení bezpečnosti;
 - (2) bezpečnostní procesy a postupy;
 - (3) bezpečnostní zpravodaje, oznámení a bulletiny; a
 - (4) webové stránky nebo e-maily;
- (b) K předávání informací týkajících se záležitostí v oblasti bezpečnosti mohou být využívány pravidelné schůzky s personálem, kde jsou informace, opatření a postupy projednávány.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10) Systém řízení

KOORDINACE LETIŠTNÍHO POHOTOVOSTNÍHO PLÁNU

Koordinace letištního pohotovostního plánu, stanoveného v souladu s požadavky obsaženými v Části ADR.OPS, se systémem řízení bezpečnosti by měla zajistit neustálé zlepšování systémů a postupů uvedených v plánu.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(10) Systém řízení

KOORDINACE LETIŠTNÍHO POHOTOVOSTNÍHO PLÁNU

Neustálého zlepšování systémů a postupů uvedených v letištním pohotovostním plánu může být, mezi jiným, dosaženo prostřednictvím:

- (a) provedení přezkoumání souvisejících částí pohotovostního plánu po celoletním nebo dílčím cvičení;
- (b) debriefingu a analýzy průběhu po mimořádné situaci; a
- (c) vývoje nových nouzových postupů nebo systémů jako součástí pohotovostního plánu, když jsou systémem řízení bezpečnosti identifikována nová nebezpečí,

s cílem zajistit, mezi jiným, koordinaci s pohotovostními plány jiných součinných organizací.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ SHODY

- (a) Sledování shody
- (1) Zavedení a používání procesu sledování shody by mělo provozovateli letiště umožnit sledovat vyhovění souvisejícím požadavkům této Části, Části ADR.OPS, stejně jako jakýmkoli dalším platným regulatorním požadavkům nebo požadavkům stanoveným provozovatelem letiště.

Provozovatel letiště by měl určit základní strukturu sledování shody aplikovatelnou na prováděné činnosti.

Sledování shody by mělo být řádně zavedeno, udržováno a průběžně přezkoumáváno a podle potřeby zlepšováno.

Sledování shody by mělo být strukturováno v souladu s velikostí organizace a složitostí činností, které mají být sledovány, včetně těch, které byly zajišťovány subdodavatelsky.

Sledování shody by mělo zahrnovat systém zpětné vazby odpovědnému vedoucímu o nálezech, aby bylo podle potřeby zajištěno účinné zavedení nápravných opatření.

- (2) Provozovatel letiště by měl sledovat shodu s postupy, které navrhl, s cílem zajistit bezpečné činnosti. Při tom by měl provozovatel letiště minimálně, a kde je to vhodné, sledovat shodu s:
 - (i) právy provozovatele letiště;
 - (ii) příručkami, deníky a záznamy;
 - (iii) standardy pro výcvik;
 - (iv) požadovanými zdroji; a
 - (v) postupy a příručkami systému řízení.
- (b) Organizační uspořádání
 - (1) Za sledování shody by měla být odpovědná jedna osoba.

Odpovědný vedoucí pracovník by měl, s ohledem na jeho přímou odpovědnost za bezpečnost, zajistit, v souladu s ADR.D.015 (a), že jsou na sledování shody přiděleny dostatečné zdroje. V případě, že osoba odpovědná za sledování shody působí zároveň jako vedoucí bezpečnosti, měl by odpovědný vedoucí pracovník zajistit, že jsou dostatečné zdroje přiděleny oběma funkcím, a to s ohledem na velikost provozovatele letiště a povahu a složitost jeho činností.
 - (2) Nezávislost sledování shody by měla být prokázána zajištěním toho, že audit a kontroly jsou prováděny personálem, který není odpovědný za auditované úkoly, postupy, atd.
 - (3) Personál zapojený do sledování shody by měl mít přístup k jakékoli části organizace letiště a jakékoli smluvní organizaci, podle potřeby.
- (c) Dokumentace sledování shody
 - (1) Související dokumentace by měla zahrnovat související část(i) dokumentace systému řízení provozovatele letiště.
 - (2) Navíc by měla související dokumentace rovněž zahrnovat následující:
 - (i) terminologii;
 - (ii) standardy stanovených činností;
 - (iii) popis organizace provozovatele letiště;
 - (iv) rozdělení povinností a odpovědností;
 - (v) postupy zajištění vyhovění regulačním požadavkům;
 - (vi) program sledování shody, vyjadřující:
 - (A) plán programu sledování;
 - (B) auditní postupy;
 - (C) postupy hlášení;
 - (D) postupy týkající se následných a nápravných opatření; a
 - (E) systém vedení záznamů;
 - (vii) osnovu výcviku uvedeného v bodě (d)(2); a
 - (viii) kontrolu dokumentů.
- (d) Výcvik
 - (1) Pro optimalizaci shody u každého provozovatele letiště je nezbytný správný a podrobný výcvik. Aby bylo dosaženo podstatných výsledků takového výcviku, měl by provozovatel letiště zajistit, že veškerý personál porozuměl cílům, jak byly stanoveny v dokumentaci systému řízení provozovatele.

- (2) Osoby odpovědné za řízení sledování shody by měly absolvovat školení týkající se tohoto úkolu. Toto školení by mělo pokrývat požadavky na sledování shody, příručky a postupy související s úkolem, auditní techniky, hlášení a vedení záznamů.
 - (3) Na zaškolení personálu zapojeného do řízení shody a instruování zbývajících personálu by měl být dán čas.
 - (4) Přidělení času a zdrojů by mělo být založeno na objemu a složitosti dotčených činností.
- (e) Sledování shody – plánování auditu
- (1) Pro každou oblast by měl být stanoven jasně vymezený plán auditu, který má být proveden během určeného kalendářního období, a cyklus pravidelného přezkoumávání. Samo sledování shody by mělo být rovněž podrobeno auditu v souladu s jasně vymezeným plánem auditu. Plán by měl umožňovat neplánované audity, pokud jsou identifikovány trendy. Plánovány by měly být následné audity, aby se ověřilo, že byla provedena nápravná opatření a že byla účinná a dokončena v souladu s politikami a postupy stanovenými v letištní příručce.
 - (2) Letiště, jeho klíčové procesy systému řízení, postupy a jeho provoz by měly být auditovány během 12 měsíců od data vydání osvědčení.
 - (3) Poté by měl provozovatel letiště zvážit výsledky svých posouzení bezpečnostních rizik a svých minulých činností sledování shody, s cílem přizpůsobit kalendářní období, během něhož by měl být proveden audit nebo série auditů, aby byly pokryty celé letiště, jeho klíčové procesy systému řízení, postupy a jeho provoz způsobem a v intervalech stanovených v letištní příručce. Toto kalendářní období by se mělo shodovat s relevantním plánovacím cyklem dozoru příslušného úřadu a v součinnosti s příslušným úřadem může být prodlouženo až na 36 měsíců, pokud zde nebyly zjištěny žádné nálezy úrovně 1 a pod podmínkou, že provozovatel letiště má v pořádku záznamy o nápravě nálezů v řádném termínu.

AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11) Systém řízení

ODPOVĚDNOST ZA SLEDOVÁNÍ SHODY

- (a) Odpovědnost za sledování shody by:
- (1) měla mít osoba, která má přímý přístup k odpovědnému vedoucímu pracovníkovi a je mu odpovědná;
 - (2) neměla být jednou z osob uvedených v ADR.OR.D.015(b) nebo ADR.OR.D.015(c), s výjimkou méně složitých organizací/provozů, kdy ji může mít zároveň odpovědný vedoucí nebo osoba uvedená v ADR.OR.D.015(c).
- (b) Osoby, jimž byla rozdělena odpovědnost za sledování shody, by měly mít:
- (1) adekvátní praktické zkušenosti a odborné znalosti v oblasti provozu letiště, nebo údržby letiště, nebo podobné oblasti;
 - (2) adekvátní znalosti a praxi v oblasti řízení bezpečnosti a zajištění kvality;
 - (3) znalosti letištní příručky; a
 - (4) komplexní znalosti platných požadavků v oblasti letišť.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(11) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ SHODY – VŠEOBECNĚ

- (a) Organizační uspořádání sledování shody by mělo odrážet velikost provozovatele letiště a povahu a složitost jeho činností. Osoba odpovědná za sledování shody může provádět všechny audity a kontroly sama, nebo jmenovat jednoho nebo více auditorů tak, že vybere

- personál, který má související odbornou způsobilost, jak je uvedeno v odstavci (b) AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11), buď v rámci organizace provozovatele letiště, nebo mimo ni.
- (b) Bez ohledu na vybrané řešení musí být zajištěno, že není ovlivněna nezávislost úkolu auditu, zejména v případech, kdy jsou osoby provádějící audit nebo kontrolu zároveň odpovědné za jiné úkoly pro provozovatele letiště.
- (c) Je-li pro provádění auditů nebo kontrol shody využíván externí personál:
- (1) veškeré tyto audity jsou prováděny v rámci odpovědnosti osoby odpovědné za sledování shody; a
 - (2) provozovatel letiště zůstává odpovědný za zajištění toho, že externí personál má související znalosti, zkušenosti a praxi vhodné pro auditované nebo kontrolované činnosti, včetně znalostí a zkušeností se sledováním shody.
- (d) Konečnou odpovědnost za účinnost sledování nese i nadále provozovatel letiště, zejména za účinnost zavedení následných a nápravných opatření.

AMC1 ADR.OR.D.005(c) Systém řízení

PŘÍRUČKA ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZOVATELE LETIŠTĚ

Provozovatel letiště by měl zajistit, že zdokumentované klíčové procesy systému řízení zahrnují proces, jak spravit personál o jeho povinnostech, stejně jako postup jeho změny.

Dokumentace systému řízení provozovatele letiště by měla zahrnovat alespoň následující informace:

- (a) prohlášení podepsané odpovědným vedoucím pracovníkem potvrzující, že provozovatel letiště bude neustále pracovat v souladu s platnými požadavky a dokumentací provozovatele;
- (b) rozsah činností provozovatele letiště;
- (c) funkce a jména osob uvedených v ADR.OR.D.015 a AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11);
- (d) organizační schéma znázorňující linie odpovědnosti mezi jmenovanými osobami;
- (e) všeobecný popis a umístění zařízení;
- (f) postupy stanovující, jak provozovatel letiště zajišťuje vyhovění platným požadavkům;
- (g) postup změnování dokumentace systému řízení provozovatele; a
- (h) výstupy systému řízení bezpečnosti.

AMC2 ADR.OR.D.005(c) Systém řízení

PŘÍRUČKA ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZOVATELE LETIŠTĚ

- (a) V případech, kdy je řízení bezpečnosti stanoveno v příručce řízení bezpečnosti, měla by být pro provozovatele letiště klíčovým nástrojem pro sdělování informací týkajících se přístupu k bezpečnosti. Příručka řízení bezpečnosti by měla dokumentovat veškeré aspekty řízení bezpečnosti, včetně bezpečnostní politiky, cílů, postupů a jednotlivých odpovědností v oblasti bezpečnosti.
- (b) Obsah příručky řízení bezpečnosti by měl zahrnovat:
 - (1) rozsah systému řízení bezpečnosti;
 - (2) bezpečnostní politiku a cíle;
 - (3) odpovědnosti v oblasti bezpečnosti a klíčový personál v oblasti bezpečnosti;
 - (4) postupy kontroly dokumentace;
 - (5) postupy posuzování bezpečnosti, včetně schémat identifikace nebezpečí a řízení rizik;
 - (6) sledování zavádění a účinnosti bezpečnostních opatření a opatření pro zmírnění rizik;

- (7) sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti;
- (8) bezpečnostní hlášení (včetně hlášení nebezpečí) a šetření;
- (9) koordinace pohotovostního plánování;
- (10) řízení změn (včetně organizačních změn s ohledem na odpovědnosti v oblasti bezpečnosti);
- (11) podpora bezpečnosti; a
- (12) výstupy systému řízení bezpečnosti.

GM1 ADR.OR.D.005(c) Systém řízení

DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ PROVOZOVATELE LETIŠTĚ

Není zapotřebí duplikovat informace v několika příručkách. Příručka řízení bezpečnosti je považována za součást letištní příručky.

AMC1 ADR.OR.D.007(a) Správa leteckých dat a leteckých informací

SYSTÉM ŘÍZENÍ JAKOSTI PRO ČINNOSTI SOUVISEJÍCÍ S POSKYTOVÁNÍM LETECKÝCH DAT A LETECKÝCH INFORMACÍ

- (a) Systém řízení jakosti podporující vznik, tvorbu, ukládání leteckých dat a leteckých informací, nakládání s nimi, jejich zpracovávání, přenos a distribuci by měl:
 - (1) stanovovat politiku jakosti takovým způsobem, aby byly požadavky různých uživatelů splněny co možná nejpodrobněji;
 - (2) ustavit program zabezpečení jakosti, který obsahuje postupy navržené k ověření, že je veškerý provoz prováděn v souladu s platnými požadavky, standardy a postupy, včetně souvisejících požadavků Části ADR.OPS;
 - (3) poskytovat doklad o fungování systému jakosti prostřednictvím příruček a dokumentů sledování;
 - (4) jmenovat zástupce vedení sledující shodu s postupy a jejich přiměřenost s cílem zajistit bezpečné a účinné provozní postupy; a
 - (5) provádět přezkoumání systému jakosti na místě a přijímat nápravná opatření, podle vhodnosti.
- (b) Za přijatelný způsob průkazu se považuje osvědčení podle EN ISO 9001 vydané příslušně akreditovanou organizací.

GM1 ADR.OR.D.007(a) Správa leteckých dat a leteckých informací

SYSTÉM ŘÍZENÍ JAKOSTI PRO ČINNOSTI SOUVISEJÍCÍ S POSKYTOVÁNÍM LETECKÝCH DAT A LETECKÝCH INFORMACÍ

Provozovatel nemusí duplikovat funkce a činnosti, aby splnil povinnosti vztahující se činností souvisejícím s poskytováním správy leteckých dat a leteckých informací.

V tomto ohledu může být pro účely zajištění vyhovění příslušným požadavkům na činnosti související s poskytováním správy leteckých dat a leteckých informací využito sledování shody.

AMC1 ADR.OR.D.007(b) Správa leteckých dat a leteckých informací

ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (OCHRANY PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY) PRO ČINNOSTI SOUVISEJÍCÍ S POSKYTOVÁNÍM LETECKÝCH DAT A LETECKÝCH INFORMACÍ

- (a) Cíli řízení bezpečnosti (ochrany před protiprávními činy) by mělo být:
- (1) zajistit bezpečnost (ochranu) leteckých dat a leteckých informací získaných, vytvořených nebo jinak využívaných tak, že jsou chráněny vůči jakýmkoli zásahům a přístup k nim je omezen pouze na oprávněné osoby; a
 - (2) zajistit, že opatření v oblasti řízení bezpečnosti (ochrany před protiprávními činy) splňují příslušné národní, evropské a mezinárodní požadavky týkající se kritické infrastruktury a zachování kontinuity provozu a mezinárodní standardy pro řízení bezpečnosti (ochrany před protiprávními činy), včetně:
 - (i) ISO/IEC 17799:2005 — *Information technology — Security techniques — Code of practice for information security management* (Informační technologie – Bezpečnostní techniky – Soubor postupů pro management bezpečnosti informací);
 - (ii) ISO 28000:2007: — *Specification for security management systems for the supply chain* (Specifikace systémů řízení bezpečnosti dodavatelského řetězce).
- (b) Pokud jde o standardy ISO, jsou za přijatelné způsoby průkazu považována související osvědčení vydaná příslušné akreditovanou organizací.

AMC1 ADR.OR.D.010 Smluvní činnosti

ODPOVĚDNOST PŘI SMLUVNÍM ZAJIŠŤOVÁNÍ ČINNOSTÍ

- (a) Provozovatel letiště může určité činnosti zajišťovat smluvně externími organizacemi.
- (b) Mezi provozovatelem letiště a smluvní organizací by měla být uzavřena písemná dohoda jasně definující smluvně zajišťované činnosti a příslušné požadavky.
- (c) Smluvní činnosti mající spojitost s bezpečností související s dohodou by měly být zahrnuty v programech řízení bezpečnosti a sledování shody provozovatele letiště.
- (d) Provozovatel letiště by měl zajistit, že smluvní organizace má nezbytná oprávnění, prohlášení nebo schválení, je-li to potřeba, a má k dispozici zdroje a způsobilost k provádění daného úkolu; za tímto účelem by měl být nejprve proveden audit smluvní strany, aby se zajistilo, že smluvní strana splňuje příslušné požadavky a požadavky specifikované samotným provozovatelem letiště.

GM1 ADR.OR.D.010 Smluvní činnosti

SMLUVNÍ ZAJIŠŤOVÁNÍ – VŠEOBECNĚ

- (a) Činnosti zajišťované smluvně externími organizacemi pro poskytování služeb mohou zahrnovat oblasti jako:
- (1) údržba letiště a vybavení;
 - (2) zaměřování leteckých dat;
 - (3) služby řízení provozu na odbavovací ploše;
 - (4) výcvik;
 - (5) záchranné a hasičské služby;
 - (6) návrh letiště, atd.

- (b) V případě smluvně zajišťovaných činností by měl provozovatel letiště definovat související povinnosti řízení v rámci své vlastní organizace.
- (c) Konečná odpovědnost za výrobek nebo službu poskytované smluvními organizacemi by vždy měla zůstat na provozovateli letiště.

GM2 ADR.OR.D.010 Smluvní činnosti

ODPOVĚDNOST PŘI SMLUVNÍM ZAJIŠŤOVÁNÍ ČINNOSTÍ

- (a) Bez ohledu na schvalovací status smluvní organizace je provozovatel letiště uzavírající smlouvu odpovědný zajistit to, že veškeré smluvně zajišťované činnosti jsou předmětem identifikace nebezpečí, posuzování bezpečnostních rizik a jejich zmírňování, stejně jako sledování shody.
- (b) Pokud je smluvní organizace sama osvědčena k provádění smluvních činností, mělo by sledování shody provozovatele letiště kontrolovat přinejmenším, zda schválení ve skutečnosti pokrývá smluvní činnosti a je stále platné.

AMC1 ADR.OR.D.015(a) Požadavky na personál

ODPOVĚDNÝ VEDOUCÍ PRACOVNÍK

- (a) Odpovědný vedoucí pracovník – všeobecně
 - (1) Odpovědný vedoucí pracovník by měl:
 - (i) zajistit, že jsou dostupné všechny nezbytné zdroje pro provoz letiště v souladu s platnými požadavky a letištní příručkou;
 - (ii) zajistit, že pokud dojde k snížení úrovně zdrojů nebo mimořádným okolnostem, které mohou mít vliv na bezpečnost, je zavedeno potřebné snížení úrovně provozu na letišti;
 - (iii) stanovit, zavést a podporovat bezpečnostní politiku; a
 - (iv) zajistit vyhovění souvisejícím platným požadavkům, certifikační předpisové základně a systému řízení bezpečnosti organizace, stejně jako systému řízení jakosti, pokud jde o činnosti týkající se a poskytování leteckých dat a leteckých informací.
 - (2) Odpovědný vedoucí pracovník by měl:
 - (i) mít přiměřenou úroveň autority v rámci organizace provozovatele letiště, aby se zajistilo, že jsou činnosti financovány a prováděny na požadované úrovni;
 - (ii) znát a chápat dokumenty, které předepisují související standardy bezpečnosti pro letiště;
 - (iii) rozumět požadavkům na odbornou způsobilost personálu vedení letiště, tak aby zajistil, že je na místě kvalifikovaný personál;
 - (iv) znát a chápat principy a postupy související se systémy řízení bezpečnosti, kvality a ochrany před protiprávními činy, a jak se aplikují v rámci organizace;
 - (v) znát úlohu odpovědného vedoucího; a
 - (vi) znát a chápat klíčové otázky řízení rizik v rámci letiště.
- (b) Odpovědný vedoucí pracovník – delegování povinností
 - (1) Očekává se, že technické znalosti a porozumění odpovědného vedoucího jsou na vysoké úrovni, zejména s ohledem na jeho vlastní úlohu při zajišťování udržování standardů.

- (2) Během doby nepřítomnosti mohou být každodenní povinnosti odpovědného vedoucího delegovány; avšak odpovědnost v podstatě zůstává na odpovědném vedoucím.
- (3) V závislosti na velikosti a složitosti provozů může odpovědný vedoucí delegovat své povinnosti v oblasti výcviku jmenováním vedoucího pro výcvik, mezi jehož povinnosti by mělo patřit stanovení, koordinace, zavádění programů výcviku a vedení souvisejících záznamů o výcviku personálu, stejně jako o programech přezkoušení odborné způsobilosti.

V každém případě odpovědnost v podstatě zůstává na odpovědném vedoucím pracovníkovi.

GM1 ADR.OR.D.015(a) Požadavky na personál

ODPOVĚDNÝ VEDOUcí PRACOVNÍK

V závislosti na velikosti, struktuře a složitosti organizace může být odpovědným vedoucím pracovníkem:

- (a) výkonný ředitel (*chief executing officer* – CEO);
- (b) provozní ředitel (*chief operating officer* – COO);
- (c) předseda správní rady;
- (d) společník; nebo
- (e) vlastník.

Jmenování odpovědného vedoucího, kterému jsou dána potřebná oprávnění a odpovědnosti, vyžaduje, aby měl jednotlivec nezbytné vlastnosti pro plnění této role. Odpovědný vedoucí může mít v organizaci více než jednu funkci. Přesto však je úlohou odpovědného vedoucího vštěpovat všem bezpečnost jako stěžejní hodnotu organizace a zajistit, že je prostřednictvím rozdělování zdrojů a úkolů řádně zaváděn a udržován systém řízení bezpečnosti.

AMC1 ADR.OR.D.015(b) Požadavky na personál

JMENOVANÉ OSOBY

- (a) Všeobecně
 - (1) V letištní příručce by měl být uveden popis funkcí jmenovaných osob, včetně jejich jmen, stejně jako jasné stanovení povinností a oprávnění. Jmenované osoby by měly mít k dispozici dostatečné zdroje pro výkon svých povinností.
 - (2) Provozovatel letiště by měl přijmout opatření k zajištění dostatečné kontinuity dohledu za nepřítomnosti jmenovaných osob.
 - (3) Osoba jmenovaná provozovatelem letiště by neměla být jmenována jiným provozovatelem letiště, pokud to není schváleno příslušným úřadem.
 - (4) Jmenovaným osobám by měla být stanovena dostatečná pracovní doba k plnění řídicích funkcí souvisejících s rozsahem a složitostí provozu.
 - (5) Jmenované osoby mohou zastávat více než jeden ze jmenovaných postů, pokud je takovéto uspořádání považováno za vhodné a je řádně sladěno s organizačním uspořádáním provozovatele letiště a složitostí jeho provozů.
- (b) Odborná způsobilost jmenovaných osob

Vedoucí provozních služeb a vedoucí údržby by měli mít:

 - (1) adekvátní praktické zkušenosti a odborné znalosti v oblasti provozu letiště, respektive údržby letiště (nebo podobné oblasti);
 - (2) komplexní znalosti platných požadavků v oblasti letišť;

- (3) odpovídající znalosti v oblasti řízení bezpečnosti a kvality; a
- (4) znalosti letištní příručky.

GM1 ADR.OR.D.015(b) Požadavky na personál

KOMBINACE POVINNOSTÍ JMENOVANÝCH OSOB

- (a) Přijatelnost jediné osoby zastávající více než jeden post, pravděpodobně v kombinaci s pozicí odpovědného vedoucího pracovníka, by měla záviset na organizačním uspořádání provozovatele letiště a na složitosti jeho provozů. Dvě hlavní oblasti zájmu by měly být odborná způsobilost a schopnost jednotlivce plnit své povinnosti.
- (b) Pokud jde o odbornou způsobilost v různých oblastech odpovědnosti, neměly by zde být žádné rozdíly oproti požadavkům platným pro osoby zastávající pouze jeden post.
- (c) Schopnost jednotlivce plnit své povinnosti by měla primárně záviset na složitosti organizačního uspořádání provozovatele letiště a jeho provozů. Nicméně složitost organizačního uspořádání provozovatele letiště nebo jeho provozů může bránit kombinacím postů nebo jejich kombinace omezovat.

AMC1 ADR.OR.D.015(c) Požadavky na personál

VEDOUcí BEZPEČNOSTI (SAFETY MANAGER)

- (a) Vedoucí bezpečnosti by měl být kontaktní osobou a odpovědný za vytvoření, správu a udržování efektivního systému řízení bezpečnosti (viz také AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1)).
- (b) Úkolem vedoucího bezpečnosti by mělo být:
 - (1) usnadnit identifikaci nebezpečí, analýzu rizik a řízení;
 - (2) sledovat zavádění a fungování systému řízení bezpečnosti, včetně nezbytných bezpečnostních opatření;
 - (3) řídit systém bezpečnostních hlášení letiště;
 - (4) vydávat pravidelné zprávy o bezpečnostní výkonnosti;
 - (5) zajišťovat udržování dokumentace řízení bezpečnosti;
 - (6) zajistit, že je k dispozici školení v oblasti řízení bezpečnosti a že toto školení splňuje platné standardy;
 - (7) poskytovat doporučení v otázkách bezpečnosti; a
 - (8) zahájit a účastnit se šetření interních událostí/nehod.
- (c) Vedoucí bezpečnosti by měl mít:
 - (1) adekvátní praktické zkušenosti a odborné znalosti v oblasti provozu letiště nebo údržby letiště nebo podobné oblasti;
 - (2) adekvátní znalosti v oblasti řízení bezpečnosti a kvality;
 - (3) adekvátní znalosti letištní příručky; a
 - (4) komplexní znalosti platných požadavků v oblasti letišť.
- (d) Vedoucí bezpečnosti by neměl být ani jednou z osob uvedených v ADR.OR.D.015(b) nebo AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11). Avšak v případě méně složitého organizačního uspořádání/provozu letiště může být vedoucím bezpečnosti odpovědný vedoucí pracovník nebo jedna z osob uvedených v ADR.OR.D.015(b), nebo AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11), nebo jakákoli jiná osoba příslušné úrovně vedení pod podmínkou, že může konat nezávisle na jiných vedoucích v rámci organizace provozovatele letiště a má přímý přístup k odpovědnému vedoucímu pracovníkovi a k příslušnému vedení v otázkách bezpečnosti.

AMC1 ADR.OR.D.015(d) Požadavky na personál

STANOVENÍ POTŘEBNÉHO POČTU A KVALIFIKACÍ PERSONÁLU

- (a) Provozovatel letiště by měl určit potřebný personál pro plánované úkoly.
- (b) Provozovatel letiště by měl určit potřebné kvalifikace personálu, v souladu s platnými požadavky (a národní a evropskou legislativou, kde je to použitelné), a zahrnout je do letištní příručky. Měl by být stanoven zdokumentovaný systém s definovanými povinnostmi, aby byly určeny všechny potřeby změn s ohledem na kvalifikace personálu.

GM1 ADR. OR.D.015(d) Požadavky na personál

KVALIFIKACE PERSONÁLU

Výraz „kvalifikovaný“ znamená způsobilost pro daný účel. Té může být dosaženo prostřednictvím splnění nezbytných podmínek, jako je absolvování potřebného výcviku, nebo získání diplomu nebo titulu, nebo získání vhodné praxe. Rovněž zahrnuje schopnost, způsobilost, znalosti nebo dovednosti, které se hodí nebo jsou vhodné pro jednotlivou příležitost, nebo činí někoho způsobilým pro úkol, funkci, pozici, pravomoc nebo postavení.

Určité posty mohou být svou povahou spojeny s držením určitých kvalifikací v konkrétní oblasti (např. záchrany a požární ochrany, stavebního, strojního nebo elektro inženýrství, biologie divoké zvěře, atd.). V takových případech se očekává, že osoba zastávající takový post má nezbytnou úroveň kvalifikace podle platné národní nebo evropské legislativy.

AMC1 ADR.OR.D.015(d);(e) Požadavky na personál

ZPŮSOBY DISTRIBUCE PRAVIDEL A PŘEDPISŮ

Provozovatel letiště by měl mít zaveden systém distribuce pravidel a předpisů personálu, aby vykonával své povinnosti a odpovědnosti.

GM1 ADR.OR.D.015(d);(e) Požadavky na personál

ZPŮSOB DISTRIBUCE PRAVIDEL A PŘEDPISŮ

K distribuci pravidel a předpisů personálu může provozovatel využívat elektronické prostředky nebo konvenční způsoby. Použitá metoda by měla ověřovat, že informace byla doručena zamýšlenému příjemci.

AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

PROGRAM VÝCVIKU – VŠEOBECNĚ

- (a) Program výcviku by měl pokrývat všechny personál:
 - (1) zapojený do provozu, údržby a řízení letiště (zástupce dozoru, vedoucí, členy vyššího vedení a odpovědného vedoucího pracovníka); a
 - (2) pracující bez doprovodu na pohybové ploše a jiných provozních plochách letiště a personál, který má spojitost s provozovatelem letiště nebo jinými organizacemi, které pracují nebo poskytují služby na letišti,bez ohledu na úroveň jejich postavení v organizaci.
- (b) Výcvik osob uvedených v odstavci (a) by měl být dokončen před tím, než zahájí výkon svých povinností nebo je jim bez doprovodu umožněn přístup na pohybovou plochu nebo jiné provozní plochy letiště, podle vhodnosti.

- (c) Program výcviku by měl zahrnovat školení v oblasti systému řízení bezpečnosti (SMS), jehož míra podrobnosti by měla odpovídat odpovědnosti jednotlivce a jeho zapojení v SMS, a rovněž by mělo zahrnovat lidské a organizační činitele; u osob uvedených v odstavci pod bodem (a)(2), které jsou zaměstnávány jinými organizacemi pracujícími nebo poskytujícími služby na letišti, může školení SMS pokrývat pouze nezbytné části (např. související postupy, systém bezpečnostních hlášení, bezpečnostní programy letiště, atd.).
- (d) Program výcviku by měl sestávat z následujícího:
 - (1) procesu určení standardů výcviku, včetně osnov, četnosti každého typu výcviku a oblasti činnosti u osob uvedených v odstavci (a), včetně instruktorů a hodnotících osob, a sledování splnění požadovaného výcviku;
 - (2) validačního procesu, který měří efektivnost výcviku;
 - (3) vstupního výcviku pro konkrétní pracovní pozici;
 - (4) výcviku na pracovišti; a
 - (5) opakovacího výcviku.
- (e) Program výcviku by měl určovat úkoly výcviku a obsahovat postupy:
 - (1) pro výcvik a přezkoušení účastníků výcviku;
 - (2) které mají být použity v případě, kdy personál nedosahuje požadovaných standardů nebo si je neudržel.
- (f) Náplně a osnovy výcviku by měly splňovat požadavky předepsané v Části ADR.OPS.
- (g) Pro každé ho zaměstnance, včetně vedoucích pracovníků, by měla být vytvořena složka o výcviku, která má pomoci určit a vysledovat požadavky na výcvik zaměstnance a ověřit, že se personálu dostalo plánovaného výcviku.
- (h) Informace vztahující se k odstavcům (d) a (e), včetně stanovených standardů výcviku a souvisejících osnov a četností, by měly být zahrnuty do letištní příručky.

AMC2 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

PROGRAM VÝCVIKU – PŘEZKOUŠENÍ ÚČASTNÍKŮ VÝCVIKU

- (a) Přezkoušení požadované u každého kurzu by mělo být provedeno metodou vhodnou pro část výcviku, která má být přezkoušena.
- (b) Části výcviku, které vyžadují praktickou účast jednotlivce, mohou být kombinovány s praktickými přezkoušeními.

AMC3 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

PRAVIDLA A POSTUPY

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, že personál má povědomí o pravidlech a postupech souvisejících s provozem letiště a vztahem jeho povinností a odpovědností s provozem letiště jako celkem.
- (b) Přezkoušení odborné způsobilosti by měla ověřit, že si je personál vědom pravidel a postupů souvisejících s jeho povinnostmi a odpovědnostmi.

GM1 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

PROGRAM VÝCVIKU – OPAKOVACÍ, UDRŽOVACÍ A ROZDÍLOVÝ VÝCVIK

- (a) Opakovací výcvik

- (1) Vstupní výcvik by měl být platný po dobu nepřekračující 12 měsíců. Poté by měl provozovatel letiště zajistit, že osoby uvedené v odstavci (a) bodu AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) absolvují opakovací výcvik v intervalech nepřekračujících 12 měsíců od vstupního splnění jejich programu výcviku.
 - (2) Pokud je opakovací výcvik absolvován v rámci posledních 3 kalendářních měsíců 12měsíční lhůty, měla by se nová platnost počítat až od původního data vypršení platnosti.
- (b) Udržovací výcvik
- Pokud osoba uvedená v odstavci (a) bodu AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) nevykonávala před vypršením platnosti svého programu vstupního výcviku, nebo svého posledního opakovacího výcviku (podle toho, o který případ se může jednat) po významnou dobu žádné povinnosti, měl by provozovatel letiště zajistit, že takováto osoba absolvuje příslušný udržovací výcvik před tím, než:
- (1) jsou jí znovu přiděleny povinnosti; nebo
 - (2) je jí povolen bez doprovodu vstup na pohybovou plochu a jiné provozní plochy letiště, podle vhodnosti.
- (c) Rozdílový výcvik – stejný provozovatel letiště
- Provozovatel letiště by měl zajistit, že personál uvedený v odstavci (a) bodu AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b), který již dříve splnil potřebný program výcviku, ale nyní mu mají být přiděleny odlišné povinnosti, absolvoval příslušný výcvik, který pokrývá jakékoli rozdíly mezi jeho dřívějšími a budoucími povinnostmi. Rozdílový výcvik by měl být určen, podle potřeby, na základě porovnání požadovaného programu výcviku s programem výcviku příslušným personálem již splněným, vezme-li se v úvahu předchozí výcvik personálu, jak je zdokumentován v jeho záznamech o výcviku.
- (d) Rozdílový výcvik – jiný provozovatel letiště
- Pokud je personál letiště uvedený v odstavci (a) bodu AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b), který již dříve splnil potřebný program výcviku, je nyní zaměstnáván jiným provozovatelem letiště, může tento druhý provozovatel stanovit tomuto personálu rozdílový výcvik, který má absolvovat. Tento rozdílový výcvik by měl být určen, podle potřeby, na základě porovnání výcviku již splněného příslušným jedincem (vezme-li se v úvahu jeho předchozí výcvik, jak je zdokumentován v jeho záznamech o výcviku) s programem výcviku, který je požadován pro pozici, kterou bude osoba zastávat. V každém případě by takový rozdílový program neměl započítávat výcvik v oblastech, které jsou pro letiště specifické.

GM2 ADR.OR.D.017(a);(b) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

PROGRAM VÝCVIKU – PŘEZKOUŠENÍ ÚČASTNÍKŮ VÝCVIKU

Metody, které mají být používány pro přezkoušení účastníků výcviku, mohou zahrnovat:

- (a) praktické předvedení,
- (b) hodnocení pomocí počítače,
- (c) ústní nebo písemné zkoušky,

nebo kombinaci těchto metod, podle vhodnosti.

GM1 ADR.OR.D.017(c) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

- (a) Přezkoušení odborné způsobilosti by měla být prováděna určenými hodnotícími osobami v souladu s AMC1 ADR.OR.D.017(d).

- (b) Maximální interval mezi dvěma přezkoušenými odborné způsobilosti by neměl překročit 24 měsíců.
První přezkoušení odborné způsobilosti by mělo být absolvováno v rámci dvou let od ukončení programu vstupního výcviku.
- (c) Program přezkoušení odborné způsobilosti by měl zahrnovat validační proces, který měří efektivnost daného programu.
- (d) Program přezkoušení odborné způsobilosti by měl určit úkoly přezkoušení a související metody, včetně postupů, podle nichž se má postupovat v případě, kdy personál nedosahuje požadovaných standardů.
- (e) Informace tkající se programu přezkoušení odborné způsobilosti by měly být součástí letištní příručky.

GM2 ADR.OR.D.017(c) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Cílem přezkoušení odborné způsobilosti je určit schopnost jednotlivce vykonávat práci uspokojivě, v souladu s platnými požadavky a obsahem letištní příručky. Za tímto účelem by měly být určeny prvky, které by měly být každým přezkoušením odborné způsobilosti pokryty.

Přezkoušení odborné způsobilosti nemusí nutně pokrývat veškeré související prvky najednou; nicméně všechny prvky přezkoušení odborné způsobilosti by měly být pokryty v rámci období stanoveného v GM1 ADR.OR.D.017(c).

Osoba (osoby), která má být přezkoušena, by měla mít povědomí o souvisejícím postupu.

Přezkoušení odborné způsobilosti mohou být prováděna během normálních a/nebo mimořádných/nouzových podmínek v závislosti na situaci a specializaci osoby, která má být přezkoušována.

AMC1 ADR.OR.D.017(d) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

INSTRUKTOŘI – HODNOTÍCÍ OSOBY

- (a) Provozovatel letiště by měl určit instruktory a hodnotící osoby, kteří budou využíváni pro zavádění programů výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti. Personál, který má být určen, může zahrnovat rovněž i instruktory, s nimiž je uzavřena pro jednotlivé předměty dohoda.
Provozovatel může rovněž určit personál navržený organizacemi pracujícími nebo poskytujícími služby na letišti, aby byl využit jako instruktoři a hodnotící osoby pro zavádění příslušné části programů výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti personálu těchto organizací. V každém případě zůstává odpovědnost za zajištění řádného zavedení programu na provozovateli letiště.
- (b) Osoba může být kvalifikována a provozovatelem letiště určena zároveň jako instruktor i hodnotící osoba. Avšak takováto osoba nemůže provádět hodnocení vlastních školení, kurzů nebo materiálů.
- (c) Instruktoři
 - (1) Teoretická výuka by měla být prováděna příslušně kvalifikovanými instruktory. Ti by měli mít:
 - (i) příslušnou úroveň a hloubku znalostí v oboru, v němž má být školení prováděno;
 - (ii) doložené schopnosti používat příslušné instruktážní techniky; a
 - (iii) odpovídající praxi v předmětu, který má být školen.

- (2) Školení praktických dovedností by mělo být poskytnuto příslušně kvalifikovaným instruktorem, kteří:
 - (i) splňují požadavky na teoretické znalosti a pracovní zkušenosti příslušné výuce, kterou provádějí;
 - (ii) prokázali schopnost vyučovat a používat vhodné instruktážní techniky;
 - (iii) jsou zblhlí v instruktážních technikách v oblastech, v nichž se plánuje, že budou provádět výcvik; a
 - (iv) absolvují pravidelný udržovací výcvik, aby se zajistilo, že si udrželi odbornou způsobilost školit.
- (d) Hodnotící osoby
Osoby, které jsou odpovědné za posuzování odborné způsobilosti a dovedností personálu, by měly:
 - (1) prokázat schopnosti posuzovat výkonnost a provádět zkoušky a přezkoušení v oblastech pokrytých výcvikem;
 - (2) absolvovat pravidelný udržovací výcvik, aby se zajistilo, že jsou hodnotící standardy udržovány aktuální; a
 - (3) splňovat požadavky na teoretické znalosti příslušné výuce, kterou provádějí, a mít odpovídající pracovní zkušenosti v oblasti výuky.

AMC1 ADR.OR.D.017(e) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

PERSONÁLNÍ ZÁZNAMY

- (a) Provozovatel letiště by měl využívat svůj systém vedení záznamů (viz AMC1 ADR.OR.D.035) k záznamu následujících informací o každé osobě:
 - (1) datum zahájení pracovního poměru / datum ukončení pracovního poměru (je-li to použitelné);
 - (2) oblast činnosti;
 - (3) předchozí pracovní praxe;
 - (4) kvalifikace;
 - (5) výcvik (před přijetím a následný); a
 - (6) přezkoušení odborné způsobilosti, včetně jazykové způsobilosti, podle vhodnosti;
- (b) V personálních záznamech by se měly odrazit poslední změny.

GM1 ADR.OR.D.017(e) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

ZÁZNAMY O VÝCVIKU

- (a) Program výcviku – všeobecně
Provozovatel letiště by měl uchovávat záznamy jednotlivých školení, která zajišťoval, zahrnující jako minimum následující:
 - (1) oblast školení a pokryté předměty;
 - (2) jména účastníků/podepsaný seznam účastníků;
 - (3) datum a délka trvání školení; a
 - (4) jméno instruktora.
- (b) Záznamy o výcviku jednotlivců
Záznamy o výcviku uchovávané pro každého jednotlivce by měly jako minimum zahrnovat:

- (1) jméno účastníka výcviku;
- (2) datum (data) a doba trvání výcviku;
- (3) místo, kde by výcvik absolvován;
- (4) název organizace, která výcvik zajišťovala;
- (5) pokryté předměty a způsob vedení kurzu;
- (6) jakékoli připomínky uvedené instruktorem, je-li to použité;
- (7) hodnocení výkonnosti účastníka výcviku, je-li to použité; a
- (8) jméno a podpis instruktora.

GM2 ADR.OR.D.017(e) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti

ZÁZNAMY O PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Záznamy o přezkoušení odborné způsobilosti uchovávané pro každého jednotlivce by měly jako minimum obsahovat:

- (a) jméno přezkoušené osoby;
- (b) datum (data) a doba trvání přezkoušení odborné způsobilosti;
- (c) způsob provedení přezkoušení;
- (d) jakékoli připomínky uvedené hodnotící osobou;
- (e) hodnocení výkonnosti přezkoušované osoby; a
- (f) jméno a podpis hodnotící osoby.

GM1 ADR.OR.D.020(a) Požadavky na vybavení/prostory

ZAJIŠTĚNÍ VYBAVENÍ

Vybavení by mělo zajistit provádění všech úkolů a činností v souladu s platnými požadavky. To zahrnuje (kromě jiného):

- (a) odpovídající kanceláře, pracovní prostor a kancelářské vybavení;
- (b) osobní ochranné prostředky;
- (c) vybavení nezbytné k provádění kontrol letiště a jeho zařízení, jako jsou sklonoměry, zařízení na měření vzdálenosti, atd.; a
- (d) přístup ke zdrojům údajů nezbytných pro vytváření a účinné fungování systému řízení bezpečnosti a sledování shody letiště.

AMC1 ADR.OR.D.020(b) Požadavky na vybavení/prostory

Určené prostory se mohou měnit a zahrnovat prostory pro nákladní dopravu nebo dokonce plochy na volném prostranství.

Rovněž by měla být určena stání, která jsou určena pro letadla přepravující nebezpečné zboží.

GM1 ADR.OR.D.025 Koordinace s jinými organizacemi

KOORDINACE BEZPEČNOSTNÍCH POSTUPŮ

Koordinace a návaznost na postupy jiných relevantních organizací, které jsou na letišti činné, zahrnuje (mimo jiné) následující: provozovatele letadel, poskytovatele letových navigačních služeb,

poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše, poskytovatele služeb pozemního odbavení, poskytovatele služeb osobám se sníženou pohyblivostí, organizace k údržbě letadel, organizace pro letový výcvik, veřejné orgány pracující na pohybové ploše, stejně jako jiné organizace, které na letišti provádí činnosti nezávisle.

GM2 ADR.OR.D.025 Koordinace s jinými organizacemi

SOULAD JINÝCH ORGANIZACÍ

Aby zajistil soulad organizací pracujících nebo poskytujících služby na letišti s požadavky nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, které platí pro letiště a jejich provozovatele, stejně jako s obsahem letištní příručky, měl by provozovatel letiště:

- (a) provádět audity a kontroly těchto organizací prostřednictvím sledování shody; a
- (b) stanovit postupy sledování souvisejících činností na letišti.

AMC1 ADR.OR.D.027 Bezpečnostní programy

BEZPEČNOSTNÍ PROGRAMY – LETIŠTNÍ VÝBORY PRO BEZPEČNOST

- (a) Provozovatel letiště by měl:
 - (1) sestavit, koordinovat a zavést programy na podporu bezpečnosti na letišti. Tyto programy by měly mimo jiné zahrnovat:
 - (i) bezpečnost na RWY, včetně předcházení narušení RWY a vyjetí z RWY;
 - (ii) bezpečnost na odbavovací ploše; a
 - (iii) prevence FOD;
 - (2) koordinovat a podporovat výměnu informací a společné zjišťování příčin událostí, vážných incidentů a nehod.
- (b) Provozovatel letiště by měl vytvořit, koordinovat a vést místní letištní výbory pro bezpečnost a místní pracovní tým zabývající se problematikou bezpečnosti na RWY (LRST) zabývající se bezpečností na RWY, bezpečností na odbavovacích plochách a bezpečností provozu na letišti obecně. Všechny relevantní organizace pracující nebo poskytující služby na letišti by se měly těchto letištních výborů pro bezpečnost a LRST účastnit.

Místní letištní výbory pro bezpečnost a LRST by měly pravidelně scházet, identifikovat a přezkoumat místní bezpečnostní problémy a zvážit možná řešení a potřebné kroky. Z těchto jednání by měly být pořizovány zápisy. Postupy související s fungováním místních letištních výborů pro bezpečnost a LRST by měly být součástí letištní příručky.

AMC2 ADR.OR.D.027 Bezpečnostní programy

KRITICKÉ BODY

Poté, co byly kritické body na letišti určeny, by měly být zavedeny vhodné strategie k odstranění nebezpečí a tam, kde to není okamžitě možné, ke zvládnutí a zmírnění rizika, včetně publikace map kritických bodů a Letecké informační příručky.

GM1 ADR.OR.D.027 Bezpečnostní programy

LETIŠTNÍ VÝBORY PRO BEZPEČNOST

- (a) Výbor pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše
 - (1) Provozovatel letiště by měl zřídit výbor(y) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše;

- (2) Výbor(y) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše by měl(y) mít vůči provozovateli letiště poradní roli;
- (b) Řízení výboru(ů) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše
 - (1) V čele výboru(ů) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše by měl stát vedoucí představitel provozovatele letiště, odpovědný za provoz letiště; a
 - (2) Roli tajemníka výboru(ů) by měl plnit vedoucí bezpečnosti (*safety manager*) provozovatele letiště.
- (c) Složení výboru(ů) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací
 - Mezi účastníky by měli být (kromě jiných) zástupci:
 - (1) uživatelé letiště aktivně se podílející na letovém provozu;
 - (2) poskytovatelé služeb pozemního odbavení letadel;
 - (3) letištních záchranných a hasičských služeb;
 - (4) provozů letiště;
 - (5) zvládání nebezpečí střetu se zvěří na letišti;
 - (6) údržby letiště; a
 - (7) poskytovatele(ů) letových navigačních služeb.
- (d) Úkoly
 - Úkoly výboru(ů) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše by měly být:
 - (1) získat a vyhodnotit hlášení ohledně provozních problémů v oblasti bezpečnosti;
 - (2) získat hlášení a statistické informace o leteckých nehodách a incidentech a navrhnout řešení;
 - (3) doporučit věci související s bezpečností na pohybové/odbavovací ploše, jako:
 - (i) podpora kázně na odbavovací ploše v oblasti bezpečnosti;
 - (ii) prevence FOD;
 - (iii) vytváření opatření pro bezpečný provoz;
 - (iv) zvážení činností k vyřešení bezpečnostních problémů na pohybové/odbavovací ploše;
 - (v) záležitosti týkající se vybavení odbavovacích ploch;
 - (vi) věnování se otázkám provozu vozidel (mobilních prostředků);
 - (vii) nové a/nebo aktualizované bezpečnostní instrukce;
 - (viii) záležitosti ochranných oděvů/vybavení personálu;
 - (ix) metody tvorby a podpory iniciativ týkajících se povědomí o bezpečnosti na odbavovací ploše,
 - (x) otázky odstraňování sněhu a ledu;
 - (xi) navrhované práce na letišti;
 - (xii) navrhované změny/výstavba pohybové plochy;
 - (xiii) standardní provozní postupy, atd.

GM2 ADR.OR.D.027

Bezpečnostní programy

MÍSTNÍ PRACOVNÍ TÝM ZABÝVAJÍCÍ SE PROBLEMATIKOU BEZPEČNOSTI NA RWY (LRST)

- (a) Kontext

Jako součást svého runway safety programu by měl provozovatel letiště zřídit a vést místní pracovní tým zabývající se problematikou bezpečnosti na RWY (LRST) a projednávat místní problémy bezpečnosti na RWY, včetně předcházení narušení RWY (včetně záměny RWY) a vyjetí z RWY.

Narušení RWY (*runway incursion*) je definováno jako: „Jakákoliv událost na letišti zahrnující nesprávnou přítomnost letadla, mobilního prostředku nebo osoby v ochranné zóně plochy určené k přistávání nebo vzletům letadel¹.“

K vyjetí z RWY (*runway excursion*) dojde, když: „Letadlo se náhle stočí nebo přejede plochu RWY během vzletu nebo přistání“.

(b) Složení LRST

Mezi účastníky by měli být zástupci všech zainteresovaných stran s přímým zapojením do provozu na RWY na letišti, včetně (výčet není úplný):

- (1) provozů letiště;
- (2) inženýringu a údržby letiště;
- (3) poskytovatelů letových navigačních služeb;
- (4) provozovatelů letadel, kteří využívají letiště;
- (5) letištních záchranných a hasičských služeb;
- (6) řidičů majících přístup na pohybovou plochu.

(c) Úloha

Úlohou LRST by mělo být poskytovat odborná doporučení příslušnému vedení v možných problémech na RWY v otázkách bezpečnosti a doporučovat zmírňující opatření.

(d) Úkoly

LRST může mít následující úkoly:

- (1) identifikace možných problémů na RWY z pohledu bezpečnosti, včetně potřeby určení kritických bodů a jiných problematických oblastí na letišti a přezkoumávání relevantních záznamů v AIP z pohledu přesnosti;
- (2) tvorba a organizování místních kampaní zvyšování povědomí, ve vhodných obdobích, včetně začátku rušné sezóny nebo před nezvyklou událostí, které se zaměřují na místní problematiku věci, např. výroba a distribuce map místních kritických bodů, nebo jiného poradního materiálu, který je považován za potřebný; místní kampaně zvyšování povědomí by se měly pravidelně obměňovat, aby se udržel zájem a provozní povědomí dotčeného personálu;
- (3) sledování počtu, typu a závažnosti narušení RWY; šíření bezpečnostních doporučení vyplývajících z nálezů zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, stejně jako z jiných souvisejících získaných zkušeností, např. provozní praxe a nejlepších postupů zmírňování rizik; sdílení osvědčených postupů, jak předcházet narušením a vyjetím z RWY;
- (4) asistence při ověřování, zda je dostatečná komunikace mezi řídícími letového provozu nebo jiným personálem ATS, piloty a řidiči mobilních prostředků, nebo zda by mohla být navržena nějaká zlepšení;
- (5) provádění pravidelných pozorování, za různých povětrnostních a světelných podmínek, s cílem posoudit, zda jsou všechny vstupy na RWY a vizuální prostředky dostatečné, správně umístěné a pochopitelné pro všechny zúčastněné strany, bez

¹ „Ochrannou zónou plochy určené k přistávání nebo vzletům letadel“ se myslí fyzický povrch RWY od její osy po vyčkávací místo odpovídající podle typu RWY. Pokud je provoz prováděn za podmínek nízké dohlednosti, mělo by jít o vyčkávací místo odpovídající platným postupům. „Chráněný prostor“ zahrnuje vždy kritické prostory sestupového a směrového majáku ILS, a citlivé prostory ILS během postupů za podmínek nízké dohlednosti.

možných nejasností jejich významu, nebo identifikovat možné problémy týkající se návrhu letiště;

- (6) porozumění provozním potížím personálu pracujícího v jiných oblastech a doporučování oblastí zlepšení; při přezkumu provozních postupů je nezbytné zajistit, aby byly integrovány postupy používané různými společnostmi na letišti a aby byly účinné, tak aby bylo riziko narušení RWY minimální. Péče by měla být věnována prověřování stávajících nebo navrhovaných postupů pro zlepšení kapacity RWY nebo projektům snižování hluku, které zahrnují systémy preference RWY;
- (7) vývoj programů společných, vstupních, opakovacích výcviků a seznamování veškerého zainteresovaného personálu (řidičů mobilních prostředků a jiného personálu pracujícího na pohybové ploše, pilotů, personálu ATS) s předcházením narušení a vyjetí z RWY; to může zahrnovat návštěvy pohybové plochy s cílem zvýšit povědomí o rozvržení letiště, značení, znaků, umístění anemometrů, atd., kde je to považováno za nezbytné;
- (8) poskytování doporučení před zavedením změn na letišti, obvyklé praxe a postupů, jak identifikovat možná narušení a vyjetí z RWY; a
- (9) pravidelné posuzování účinnosti zavedených provozních řešení.

GM3 ADR.OR.D.027

Bezpečnostní programy

KRITICKÝ BOD

Kritický bod (hot spot) je definován jako „na pohybové ploše letiště, na kterém v minulosti došlo nebo u kterého existuje potenciální riziko srážky nebo narušení dráhy a kde je nutná zvýšená pozornost pilotů/řidičů.“

Strategie, jak řídit a zmírnit riziko plynoucí z kritických bodů, může, v závislosti na případě, zahrnovat kromě jiného:

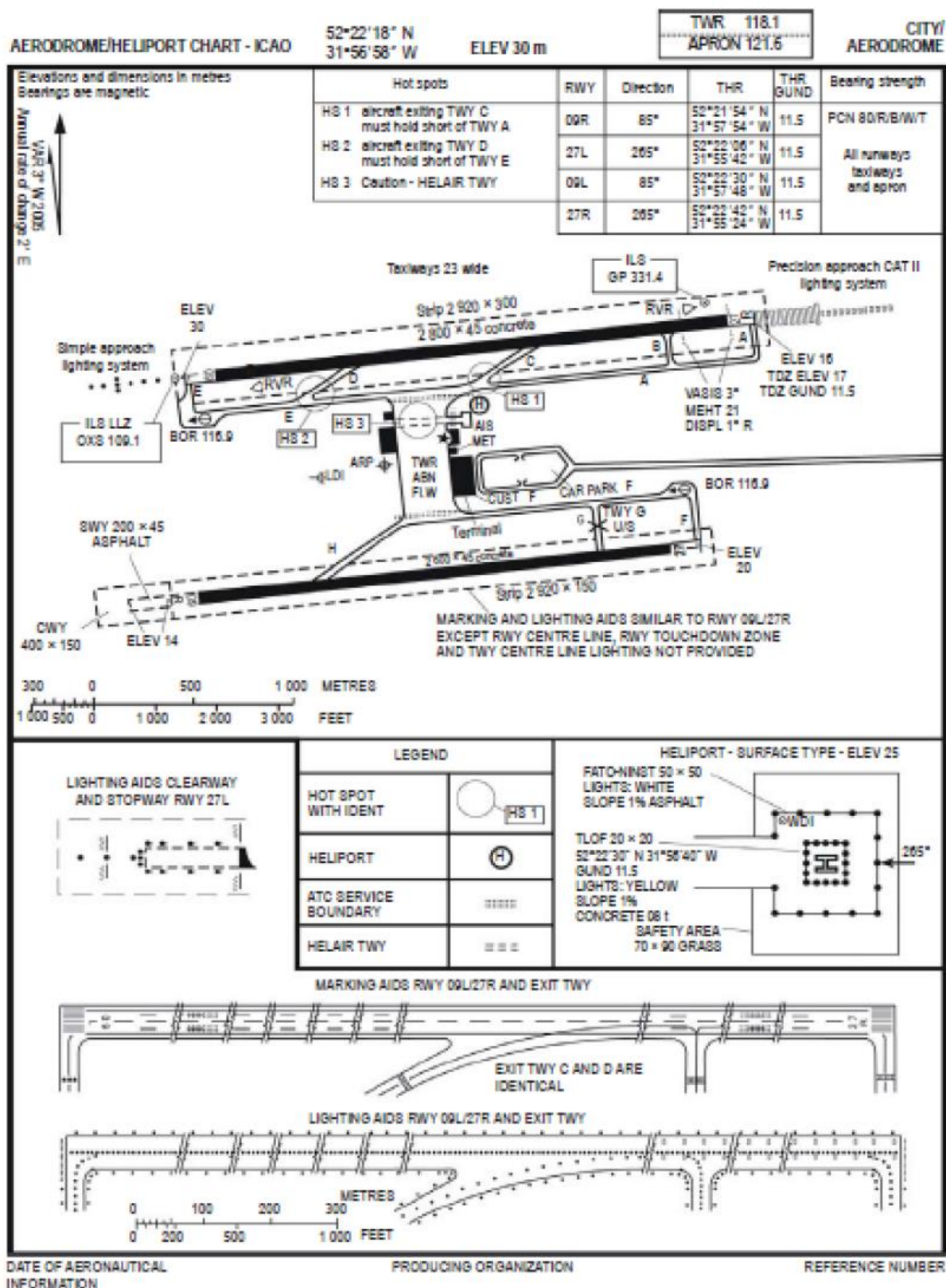
- (a) kampaně pro zvyšování povědomí;
- (b) dodatečné vizuální prostředky (znaky, značení a návěstidla);
- (c) stanovení alternativních tras;
- (d) zavedení změn částí letiště do návrhu; a
- (e) snížení slepých bodů z letištní řídicí věže.

Místně by měly být vytvářeny letištní mapy znázorňující kritické body. Jejich přesnost by měla být pravidelně kontrolována, podle potřeby by měly být revidovány a lokálně distribuovány a publikovány v AIP. Kritéria používána pro určování kritických bodů a jejich mapové zobrazení jsou uvedeny v Předpisu L 4444 (Hlava 7) a L 4 – *Letecké mapy* (Hlavách 13, 14 a 15).

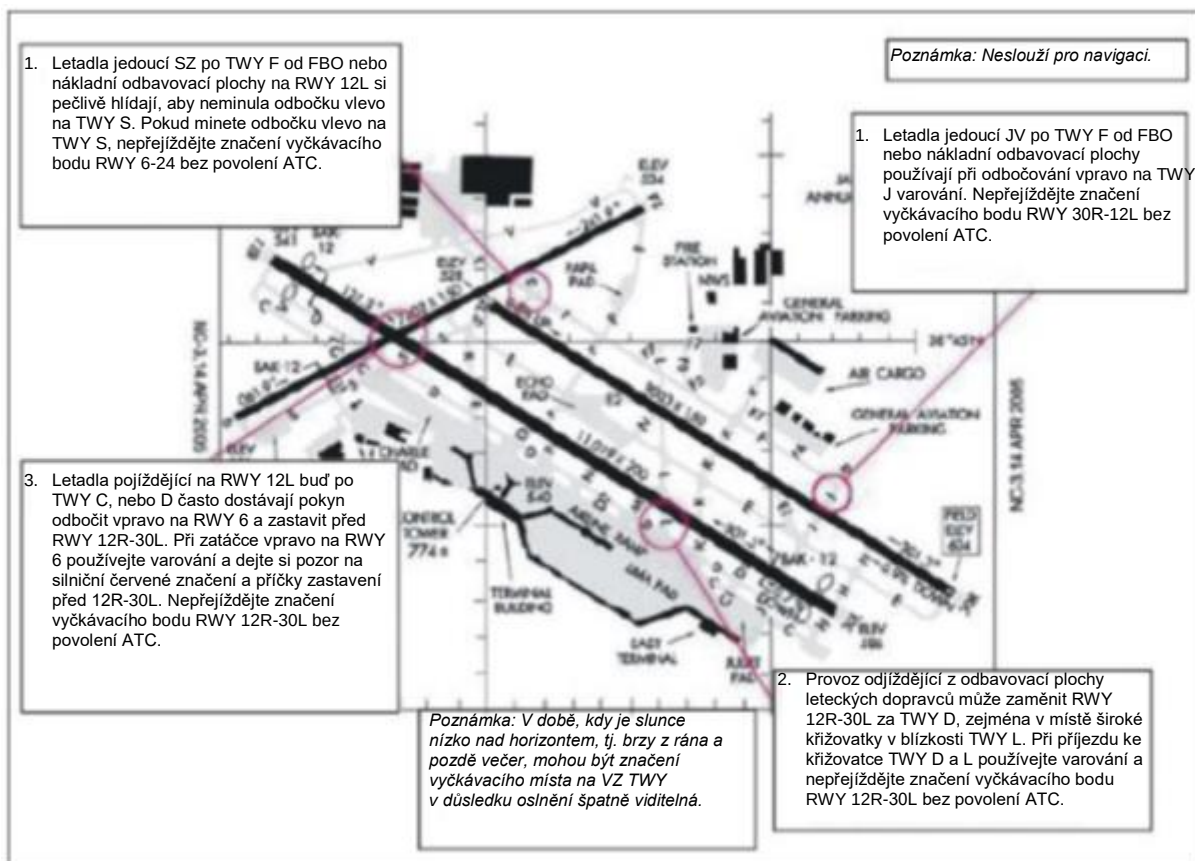
Příklady znázorňování rizikových bodů na mapách jsou uvedeny na Obrázcích 1, 2 a 3 níže.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

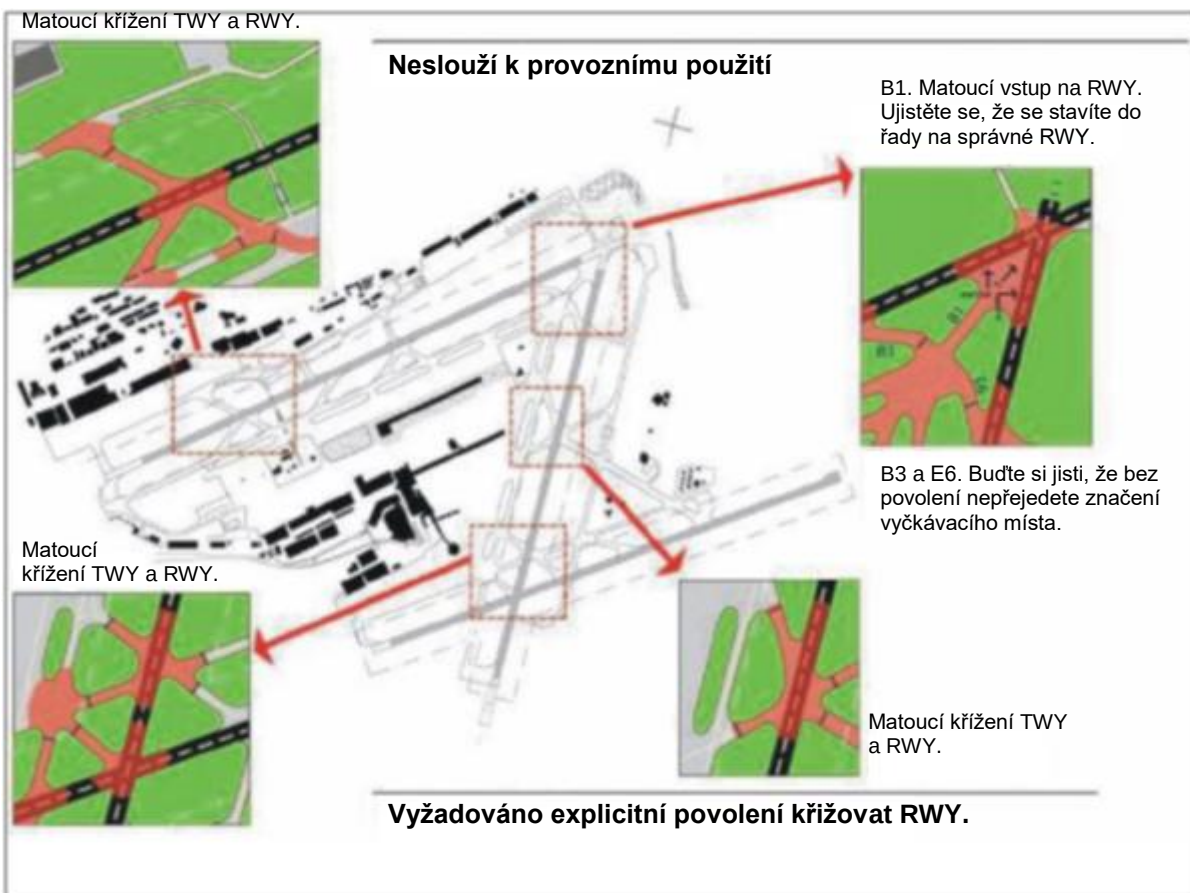
AMC/GM k PŘÍLOZE III – ČÁST ADR-OR
HLAVA D – ŘÍZENÍ



Obrázek 1



Obrázek 2



Obrázek 3

AMC1 ADR.OR.D.030

Systém bezpečnostních hlášení

SYSTÉM BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

(a) Systém bezpečnostních hlášení – všeobecně

- (1) Účinný systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat, kromě personálu provozovatele letiště, provozovatele letadel, poskytovatele služeb pozemního odbavení, poskytovatele letových navigačních služeb a všechny ostatní organizace pracující na letišti nebo poskytující služby na letišti.
- (2) Systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat možnosti dobrovolných hlášení určených pro bezpečnostní nebezpečí identifikovaná osobou podávající hlášení, která by mohla mít potenciální bezpečnostní následky.
- (3) Provozovatel letiště by měl určit, které události jsou hlášeny povinně.
- (4) Provozovatel letiště by měl stanovit způsob a formát hlášení, který by měl být takový, aby splňoval existující požadavky na hlášení předpokládané v příslušné legislativě, pokud jde o čas, formát a požadované informace, které mají být hlášeny.
- (5) Systém bezpečnostních hlášení by měl pro podání hlášení zahrnovat potvrzení přijetí osobě podávající hlášení.
- (6) Postup hlášení by měl být co možná nejjednodušší a řádně zdokumentovaný, včetně podrobností, jako jsou co, jak, kde, komu a kdy hlásit;
- (7) Bez ohledu na zdroj nebo způsob podání by měla jednou obdržená informace být uchovávána způsobem, který je vhodný pro snadné vyhledávání a analyzování;
- (8) Přístup k podaným hlášením by měl být omezen na osoby odpovědné za jejich uchovávání a analyzování;
- (9) Měla by být zajištěna ochrana totožnosti osoby podávající hlášení a postupy stanovené provozovatelem letiště za účelem sběru dalších informací pro analýzy nebo vyšetřování by měly respektovat tento princip;
- (10) Systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat systém zpětné vazby osobě podávající hlášení o závěru analýzy dané události.

(b) Hlášení nebezpečí střetu se zvěří

- (1) Provozovatel letiště by měl zajistit, že se jeho systém bezpečnostních hlášení konkrétně zabývá požadavky všech třetích stran (provozovatelů letadel, mechaniků letadel, řídicích letového provozu a jiného personálu letových provozních služeb, atd.) a veškerého personálu letiště, aby byly provozovateli letiště nahlášeny střety se zvěří a související identifikovaná nebezpečí.
- (2) Hlášení těchto třetích stran by měla být prováděna bez ohledu na jakékoli další požadavky, podle nichž událost podléhá povinnému hlášení příslušnému státu letiště nebo státu zápisu do rejstříku zainteresovaného letadla nebo jakémukoli dalšímu příslušnému úřadu v souvislosti s národním programem hlášení událostí.

GM1 ADR.OR.D.030

Systém bezpečnostních hlášení

POTŘEBA BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

- (a) Obecným smyslem systému bezpečnostních hlášení je využít hlášené informace ke zlepšení úrovně bezpečnostní výkonnosti letiště, a ne přisuzovat někomu vinu.
- (b) Cíle systému bezpečnostních hlášení by měly být:
 - (1) umožnit provedení posouzení dopadů každé důležité události, vážného incidentu a nehody na bezpečnost, včetně předchozích podobných událostí, tak aby mohly být zahájeny veškeré nezbytné kroky; a
 - (2) zajistit, že jsou vědomosti o důležitých událostech, vážných incidentech a nehodách události šířeny, tak aby si z nich mohly vzít ponaučení další osoby a organizace.

AMC1 ADR.OR.D.035

Vedení záznamů

DOKUMENTACE, KTERÁ MÁ BÝT UCHOVÁVÁNA

- (a) Systém používaný provozovatelem letiště pro vedení záznamů by měl po celou požadovanou dobu uchovávání zabezpečovat adekvátní postupy, ukládací zařízení a spolehlivou výsledovatelnost, opětovné vyvolání a přístupnost záznamů souvisejících s činnostmi provozovatele letiště, které jsou předmětem základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.
- (b) Záznamy by měly být vedeny v papírové nebo elektronické formě, případně na obou médiích. Přijatelné jsou také záznamy na mikrofilmu nebo optických discích. Záznamy by měly zůstat čitelné po celou požadovanou dobu uchovávání. Doba uchovávání začíná běžet okamžikem, kdy byl záznam vytvořen nebo naposled změněn.
- (c) Papírové systémy by měly využívat odolný materiál, který je schopen odolat běžné manipulaci a archivaci. Počítačové systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován vždy do 24 hodin od provedení jakéhokoliv nového záznamu. Počítačové systémy by měly zahrnovat ochrany bránící neoprávněnému personálu ve změně údajů.
- (d) Veškerý počítačový hardware, který se používá k zajištění zálohy dat, by měl být umístěn na jiném místě, než hardware obsahující pracovní údaje, a v prostředí zajišťujícím, že tento hardware zůstane v dobrém stavu. Pokud dochází ke změně hardwaru či softwaru, je třeba věnovat zvláštní péči zachování dostupnosti všech nezbytných údajů alespoň po celou dobu uchovávání. Pokud není tato doba uvedena, měly by být všechny záznamy uchovávány po dobu minimálně pěti let.

AMC2 ADR.OR.D.035

Vedení záznamů

ZAZNAMENÁVÁNÍ POHYBŮ LETADEL

- (a) Provozovatel letiště by si měl pořídit systém, který má být používán k zaznamenávání pohybů letadel na letišti.
- (b) Tento systém by měl provozovateli letiště umožňovat zaznamenávat:
 - (1) počet pohybů každého typu letadla používajícího letiště;
 - (2) druh každého pohybu letadla (obchodní letecká doprava, nákladová, atd.);
 - (3) datum každého pohybu; a
 - (4) počet cestujících.
- (c) Systém by měl rovněž splňovat požadavky AMC1 ADR.OR.D.035.

GM1 ADR.OR.D.035(b)

Vedení záznamů

ZÁZNAMY

Přenos záznamů na mikrofilm nebo optické úložné zařízení může být prováděno kdykoli. Záznamy by měly mít stejnou čitelnost jako originální záznam a zachovat si ji po celou požadovanou dobu uchovávání.

HLAVA E – LETIŠTNÍ PŘÍRUČKA (ADR.OR.E)

AMC1 ADR.OR.E.005 Letištní příručka

VŠEOBECNĚ

- (a) Letištní příručka se může v detailech lišit v závislosti na typu letiště a složitosti jeho provozů.
- (b) Letištní příručka nebo její části mohou mít jakoukoliv podobu, včetně elektronické. Ve všech případech by měla být zajištěna její dostupnost, použitelnost a spolehlivost.
- (c) Letištní příručka by měla být taková, aby:
 - (1) všechny její části byly jednotné a kompatibilní ve formě i obsahu;
 - (2) v případě potřeby byly snadno proveditelné její změny; a
 - (3) obsah a stav změn příručky je řízen a srozumitelně uveden.
- (d) Letištní příručka by měla obsahovat popis postupu jejích změn a revizí a stanovovat:
 - (1) osobu nebo osoby oprávněné ke schvalování změn a revizí;
 - (2) podmínky pro dočasné revize a/ nebo okamžité změny nebo revize požadované v zájmu bezpečnosti; a
 - (3) postupy, kterými jsou personál a organizace informováni o změnách letištní příručky.
- (e) Letištní příručka může obsahovat části jiných řízených dokumentů, jako je příručka letištního vybavení, nebo se na ně odkazovat, které jsou pro personál na letišti dostupné.

AMC2 ADR.OR.E.005(i)(2) Letištní příručka

JAZYK LETIŠTNÍ PŘÍRUČKY

Přeložená verze příslušných částí letištní příručky je přijatelným prostředkem ke splnění příslušného požadavku. Ve všech případech by však osoby, které budou příručku používat, měly být schopny ji číst a rozumět jí.

AMC3 ADR.OR.E.005 Letištní příručka

LETIŠTNÍ PŘÍRUČKA

- (a) Letištní příručka by měla mít následující strukturu a zahrnovat alespoň tyto informace; v případě, kdy se některá položka nepoužije, mělo by být uvedeno „Nepoužije se (*Not applicable* – N/A)“, nebo „Záměrně nepoužito (*Intentionally blank*)“ společně s příslušným důvodem:

A. ČÁST A – OBECNÁ ČÁST

- 0. Správa a řízení letištní příručky zahrnuje následující:

0.1 Úvod:

- 0.1.1 prohlášení podepsané odpovědným vedoucím pracovníkem, že letištní příručka splňuje všechny platné požadavky a podmínky osvědčení;
- 0.1.2 prohlášení podepsané odpovědným vedoucím pracovníkem, že letištní příručka obsahuje provozní pokyny, které mají být splněny příslušnými pracovníky;
- 0.1.3 seznam a stručný popis jejích částí, včetně obsahu, a informací o jejich platnosti a použití;
- 0.1.4 vysvětlení, zkratky, a definice pojmů potřebných pro používání příručky;

- 0.2 Systém změn a revizí:
 - 0.2.1 údaje o osobě či osobách odpovědných za vydávání a zařazování změn a revizí;
 - 0.2.2 záznam změn a revizí s daty zařazení a datem účinnosti;
 - 0.2.3 prohlášení, že ručně psané změny a revize nejsou povoleny, s výjimkou situací vyžadujících okamžitou změnu, nebo revize v zájmu bezpečnosti;
 - 0.2.4 popis způsobu značení stránek, nebo odstavců a data jejich účinnosti;
 - 0.2.5 seznam platných stran a odstavců;
 - 0.2.6 označení změn (v textu, a pokud je to možné, u tabulek a diagramů);
 - 0.2.7 dočasné revize; a
 - 0.2.8 popis systému distribuce a distribuční seznam pro letištní příručku a její změny a revize.
- 1. Všeobecné informace

Všeobecné informace zahrnují následující:

 - 1.1 účel a rozsah letištní příručky;
 - 1.2 zákonné požadavky pro osvědčení letiště a letištní příručku, jak jsou stanoveny v Části ADR.OR;
 - 1.3 podmínky užití letiště jeho uživateli;
 - 1.4 povinnosti provozovatele letiště; práva příslušného úřadu a poradenský materiál pro zaměstnance, jak usnadnit audity/kontroly prováděné personálem příslušného úřadu.

B. ČÁST B – SYSTÉM ŘÍZENÍ LETIŠTĚ, POŽADAVKY NA KVALIFIKACI A VÝCVIK

- 2. Popis systému řízení zahrnuje následující:
 - 2.1 Organizaci letiště a jednotlivé odpovědnosti, včetně následujícího: popisu organizační struktury, včetně celkového organizačního schématu a organizačních schémat jednotlivých oddělení. Toto organizační schéma by mělo znázorňovat vztah mezi jednotlivými odděleními. Měly by být vidět linie podřízenosti a zodpovídání se všech úrovní organizační struktury (oddělení, sekce, atd.) v souvislosti s bezpečností.

Rovněž by měla být uvedena jména, oprávnění, odpovědnosti a povinnosti vedoucích pracovníků a určených osob; odpovědnosti a povinnosti ostatních zaměstnanců provozu, údržby, stejně jako letištních výborů pro bezpečnost a místního pracovního týmu zabývajícího se problematikou bezpečnosti na RWY (LRST) a jejich úlohy.
 - 2.2 Popis systému řízení bezpečnosti zahrnuje:
 - 2.2.1 vymezení jeho rozsahu;
 - 2.2.2 bezpečnostní politiku a její cíle;
 - 2.2.3 odpovědnosti v oblasti bezpečnosti klíčových bezpečnostních pracovníků;
 - 2.2.4 postupy řízení dokumentace;
 - 2.2.5 proces řízení bezpečnostních rizik, včetně identifikace nebezpečí a schémat posuzování rizik;
 - 2.2.6 sledování implementace a účinnosti bezpečnostních opatření a opatření ke snížení rizik;
 - 2.2.7 sledování bezpečnostní výkonnosti;
 - 2.2.8 bezpečnostní hlášení (včetně hlášení nebezpečí) a vyšetřování;
 - 2.2.9 plánování reakce na mimořádnou událost;

- 2.2.10 řízení změny (včetně organizačních změn s ohledem na odpovědnosti v oblasti bezpečnosti);
- 2.2.11 propagace v oblasti bezpečnosti; a
- 2.2.12 výstupy systému řízení bezpečnosti.
- 2.3 Popis sledování shody a související postupy.
- 2.4 Popis systému řízení jakosti leteckých dat a činností souvisejících s poskytováním leteckých informací a související postupy, včetně těch, které vedou ke splnění příslušných cílů v oblasti řízení bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy.
- 2.5 Postupy pro hlášení příslušnému úřadu zahrnující odbavování, oznamování a hlášení nehod, vážných incidentů a událostí. Tato část by měla zahrnovat alespoň následující:
 - (a) definici nehody, vážného incidentu a události, včetně příslušných odpovědností všech zainteresovaných osob;
 - (b) názorné příklady formulářů, které mají být pro tento účel použity (nebo kopie samotných formulářů), pokyny k jejich vyplnění, příslušné adresy, kam mají být zaslány, a určení doby, ve které by mělo být toto provedeno;
 - (c) postupy a opatření k zajištění důkazů, včetně záznamů, týkajících se události podléhající hlášení.
- 2.6 Postupy vztahující se k užití alkoholu, psychotropních látek a léků.
- 2.7 Postupy pro:
 - 2.7.1 zajištění shody s bezpečnostními směrnicemi;
 - 2.7.2 reakci na bezpečnostní problémy; a
 - 2.7.3 způsob nakládání s bezpečnostními doporučeními vydávanými orgány pro šetření (*Safety Investigation Authorities*).
- 2.8 Popis metody a postupů pro zaznamenávání pohybů letadel, včetně pohybu, typu letadla, data a počtu cestujících.
- 3. Požadavky na kvalifikaci letištního personálu (viz GM1 ADR.OR.D.015(d)). Navíc postupy vztahující se k:
 - 3.1 programu výcviku, zahrnující následující:
 - 3.1.1 odpovědností, četností, osnov a určených standardů pro výcvik veškerého personálu zapojeného do provozu, záchranných a hasičských služeb, údržby a řízení letiště a osob pracujících bez doprovodu na pohybové ploše a ostatních provozních plochách letiště.
 - 3.1.2 postupy:
 - 3.1.2.1 pro výcvik a přezkušování osob ve výcviku;
 - 3.1.2.2 které se použijí v případě, kdy personál nedosáhne úrovně požadovaných standardů.
 - 3.1.3 popis dokumentace určené k uložení a lhůty uchovávání.
 - 3.2 programu pro přezkušování odborné způsobilosti, včetně četnosti a příslušných odpovědností;
 - 3.2.1 postupy, které se použijí v případě, kdy personál nedosáhne úrovně požadovaných standardů;
 - 3.2.2 popis dokumentace určené k uložení a lhůty uchovávání.

C. ČÁST C – PODROBNÉ INFORMACE O MÍSTĚ LETIŠTĚ

- 4. Popis místa letiště, který zahrnuje zejména následující informace:

- 4.1 mapu ukazující vzdálenost letiště od nejbližšího města, obce nebo jiných zalidněných oblastí;
- 4.2 podrobné mapy a plány znázorňující polohu letiště (zeměpisnou šířku a délku), jeho hranice, umístění hlavních zařízení a vztažného bodu letiště, uspořádání vzletových a přistávacích drah (RWY), pojezdových drah a odbavovacích ploch, letištních vizuálních a nevizuálních prostředků a ukazatelů směru větru;
- 4.3 plán znázorňující umístění všech letištních zařízení a vybavení ležících mimo jeho hranice;
- 4.4 popis fyzikálních vlastností letiště, informace o výškách nad mořem, vizuálních a nevizuálních prostředcích, stejně jako informace o vztažné teplotě letiště, únosnosti vozovek; úrovni ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami; pozemních zařízeních a hlavních překážkách;
- 4.5 popis všech případů výjimek a odchylek, rovnocenné úrovně bezpečnosti, zvláštních podmínek a provozních omezení; a
- 4.6 popis typů provozu, pro něž je letiště schváleno.

D. ČÁST D – PODROBNÉ INFORMACE O LETIŠTI, KTERÉ JE NUTNO HLÁSIT LETECKÉ INFORMAČNÍ SLUŽBĚ

- 5. Informace dostupné letecké informační službě a postupy schvalování obecných informací, včetně následujícího:
 - 5.1 jména letiště;
 - 5.2 umístění letiště;
 - 5.3 zeměpisné souřadnice polohy vztažného bodu letiště vztažené k systému *World Geodetic System – 1984 (WGS-84)*;
 - 5.4 výšky letiště nad mořem a zvlnění geoidu;
 - 5.5 výšky každého prahu RWY nad mořem a zvlnění geoidu; výšky konce RWY nad mořem a všech význačných bodů po délce RWY (lomů nivelety) a výšky nad mořem nejvyššího bodu dotykové zóny RWY pro přesné přiblížení;
 - 5.6 vztažné teploty letiště;
 - 5.7 podrobnosti o letištním majáku; a
 - 5.8 jména provozovatele letiště a kontaktních údajů (včetně telefonních čísel), kde může být za jakýchkoli okolností kontaktován.
- 6. Informace o rozměrech letiště a související informace, včetně následujícího:
 - 6.1 RWY – zeměpisného směrníku, označení, délky, šířky, polohy posunutého prahu dráhy, sklonu, druhu povrchu, typu RWY a v případě RWY pro přesné přiblížení – existenci bezpřekážkového prostoru;
 - 6.2 délky, šířky a druhu povrchu pásu dráhy, koncových bezpečnostních ploch RWY, dojezdových drah; délky, šířky a druhu povrchu pojezdových drah; druhu povrchu odbavovacích ploch a stání letadel; délky předpolí a profilu terénu;
 - 6.3 vizuálních prostředků pro postupy přiblížení, typu přibližovací světelné soustavy a světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení; značení a osvětlení RWY, pojezdových drah a odbavovacích ploch; dalších vizuálních a řídicích prostředků na pojezdových drahách a odbavovacích plochách, umístění a typu vizuálního navigačního systému; dostupnosti náhradního zdroje pro světelné soustavy;
 - 6.4 umístění a kmitočty VOR míst pro zkoušku VOR na letišti;
 - 6.5 polohy a značení standardních pojezdových tras;
 - 6.6 zeměpisných souřadnic každého prahu dráhy, bodů osy příslušné pojezdové dráhy a stání letadel;

- 6.7 zeměpisných souřadnic a výšky nad mořem vrcholů význačných překážek uvnitř přibližovacích a vzletových prostorů, prostoru pro přiblížení okruhem a v okolí letiště (ve formě map);
- 6.8 typu povrchu vozovky a její únosnosti vyjádřené metodou klasifikační číslo letadla – klasifikační číslo vozovky (ACN-PCN);
- 6.9 umístění stanovených míst pro předletovou zkoušku výškoměru jejich výšky nad mořem;
- 6.10 vyhlášených délek;
- 6.11 kontaktních údajů (telefonní/faxová čísla, e-mailová adresa) letištního koordinátora činností pro odstraňování letadel neschopných pohybu a informací týkajících se schopnosti odstranit letadla neschopná pohybu vyjádřených údaji o největších typech letadel, k jejichž odstranění je letiště vybaveno;
- 6.12 informací o úrovni ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami; typu a množství hasebních látek, které jsou na letišti normálně k dispozici; a
- 6.13 informací o výjimkách a odchylkách od platných požadavků, případech rovnocenné úrovně bezpečnosti, zvláštních podmínkách a omezeních.

E. ČÁST E – PODROBNÉ INFORMACE O PROVOZNÍCH POSTUPECH LETIŠTĚ, JEHO VYBAVENÍ A BEZPEČNOSTNÍCH OPATŘENÍCH

- 7. Letištní hlášení zahrnuje:
 - 7.1 opatření a postupy pro hlášení o změnách informací o letišti uvedených v AIP a vyžadujících vydání NOTAM a postupy pro hlášení změn příslušnému úřadu včetně zaznamenávání těchto hlášení;
 - 7.2 četnost a postupy geodetického zaměření leteckých údajů, včetně oblastí, kterých se mapování týká.
- 8. Postupy pro přístup na pohybovou plochu letiště, včetně:
 - 8.1 koordinace s bezpečnostními (*security*) službami;
 - 8.2 prevence neoprávněného vstupu na pohybovou plochu.
- 9. Postupy pro kontroly, posuzování a hlášení stavu pohybové plochy letiště a ostatních provozních ploch a zařízení (včetně posuzování charakteristik tření povrchu RWY a měření hloubky vody), včetně:
 - 9.1 způsob a prostředků komunikace se stanovištěm letových provozních služeb během kontrol;
 - 9.2 kontrolních seznamů kontroly, záznamového deníku a uchovávání záznamů; a
 - 9.3 intervalů a časů kontrol; hlášení výsledků a nápravných opatření.
- 10. Postupy pro kontroly, pravidelnou a pohotovostní údržbu vizuálních a nevizuálních prostředků, pokud je to účelné, a letištních elektrických systémů, včetně:
 - 10.1 kontrolních seznamů kontroly, záznamového deníku a uchovávání záznamů; a
 - 10.2 intervalů a časů kontrol; hlášení výsledků a nápravných opatření.
- 11. Instrukce pro provoz, údržbu a opravy, servisní informace, postupy pro odstraňování závad a pro kontroly letištního vybavení.
- 12. Postupy pro:
 - 12.1 údržbu pohybové plochy, včetně zpevněných ploch, nezpevněných drah a pojezdových drah, drah a pásů drah a systému pro odvádění vody;
 - 12.2 přetěžující provoz.
- 13. Postupy pro letištní práce zahrnují:
 - 13.1 koordinaci, plánování a provádění stavebních prací a prací údržby; a

- 13.2 způsob a prostředky komunikace se stanovištěm letových provozních služeb během provádění těchto prací.
- 14. Postupy pro řízení provozu na odbavovací ploše zahrnují:
 - 14.1 předání letadla mezi stanovištěm letových provozních služeb a stanovištěm řízení provozu na odbavovací ploše;
 - 14.2 přidělování parkovacích stání letadel;
 - 14.3 spouštění motoru a vytlačování letadla; a
 - 14.4 řízení na odbavovací a pohybové ploše pomocí signálů a službu „follow-me“.
- 15. Postupy pro řízení bezpečnosti na odbavovací ploše zahrnují:
 - 15.1 ochranu před proudy výfukových plynů;
 - 15.2 vynucování bezpečnostních opatření během doplňování paliva letadel;
 - 15.3 prevence FOD, včetně čištění/zametání odbavovací plochy; a
 - 15.4 sledování dodržování bezpečnostních postupů na odbavovací ploše personálem.
- 16. Postupy pro kontrolu vozidel pohybujících se na odbavovací ploše, nebo v její blízkosti a na pohybové ploše, včetně pravidel provozu, předností, omezení rychlosti, způsobu vydávání řidičských povolení a donucovacích prostředků.
- 17. Postupy pro řízení nebezpečí střetu se zvěří, včetně posouzení nebezpečí střetu se zvěří, opatření pro zavedení programu kontroly divoké zvěře a ohlašování příslušných informací Letecké informační službě (LIS); formulář hlášení o střetu se zvěří.
- 18. Postupy pro:
 - 18.1 kontrolu a sledování překážek uvnitř i vně hranic letiště a oznámení příslušnému úřadu ohledně charakteru a umístění překážek, jakémkoliv jejich následném přidání, nebo odstranění z důvodu činnosti dle potřeby, včetně změn publikací LIS; a
 - 18.2 sledování a snižování nebezpečí vyplývajících z lidské činnosti a využívání krajiny na letišti a v jeho okolí.

Příslušné kontrolní seznamy kontroly, záznamového deníku a uchovávání záznamů; intervaly a časy kontrol; hlášení výsledků a následná opatření.
- 19. Letištní pohotovostní plán zahrnuje:
 - 19.1 řešení mimořádných situací na letišti nebo v jeho okolí;
 - 19.2 zkoušky letištního zařízení a vybavení, používaného v případě nouze, včetně jejich četnosti; a
 - 19.3 cvičení k prověření pohotovostních plánů, včetně jejich četnosti.
- 20. Záchranné a hasičské služby, včetně popisu zařízení, vybavení, personálu a postupů pro splnění požadavků na požární ochranu.
- 21. Plán pro odstraňování letadel neschopných pohybu, včetně příslušných opatření, zařízení a postupů pro jeho provádění.
- 22. Postupy pro zajištění bezpečné manipulace a skladování paliva a nebezpečného zboží na letišti, včetně:
 - 22.1 vybavení, skladovacích prostor, dodávek, výdeje, manipulace a bezpečnostních opatření;
 - 22.2 správné specifikace paliva a jeho kvality; intervalů auditů a kontrol, kontrolních seznamů, odběru vzorků a uchovávání záznamů.
- 23. Provoz za podmínek nízké dohlednosti: popis provozních postupů, včetně koordinace se stanovištěm letových provozních služeb a stanovištěm řízení provozu na odbavovací ploše, standardních pojezdových tras, kontroly činností a měření a hlášení dráhové dohlednosti.

24. Postupy pro provoz v zimě, včetně plánu pro odstraňování sněhu a postupů pro jeho provádění, stejně jako popisu dostupných prostředků a příslušných opatření.
25. Postupy pro provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek.
26. Postupy pro provoz v noci.
27. Postupy pro ochranu radarových a ostatních navigačních prostředků, kontrolu činností a pozemní údržbu v okolí těchto zařízení.
28. Postupy pro provoz letadel s vyšším kódovým písmenem na letišti, včetně pojezdových tras.
29. Postupy a opatření požární ochrany na letišti.
- (b) Všechny postupy obsažené v letištní příručce by měly obsahovat a jasně definovat role, odpovědnosti a kontaktní údaje odpovědného letištního personálu, dalších osob nebo organizací, včetně smluvních, včetně příslušného úřadu a případně dalších zainteresovaných státních orgánů, a brát v úvahu potřebu zajištění přímé komunikace mimo pracovní dobu.

GM1 ADR.OR.E.005

Letištní příručka

LETIŠTNÍ PŘÍRUČKA

(a) Forma letištní příručky

Letištní příručka je klíčovým dokumentem jak pro provozovatele letiště, tak pro příslušný úřad. Je zdrojovým dokumentem popisujícím, jak budou letištní infrastruktura, zařízení a provozní postupy bezpečně fungovat.

Stejně tak jako u provozních postupů bude příslušný úřad očekávat, že letištní příručka má být pravdivým odrazem každodenního fungování systému řízení bezpečnosti letiště a jeho kultury v oblasti bezpečnosti. Za tímto účelem bude zapotřebí prezentovat, jakým způsobem bude letiště měřit svou výkonnost vzhledem ke stanoveným bezpečnostním cílům a úkolům. Čtenáři letištní příručky by měl být poskytnut jasný obraz jakým způsobem je bezpečnost na letišti vytvářena, řízena a udržována. Všechny bezpečnostní politiky, provozní postupy a instrukce by měly být obsaženy v podrobnostech, pokud je to relevantní, nebo uvedeny prostřednictvím křížového odkazu na jiné řízené, oficiálně uznávané nebo přijaté, publikace.

U větších letišť může nastat situace, kdy díky jejich velikosti, složitosti provozu a souvisejících postupů není možné tyto postupy zahrnout do jediného dokumentu. Za těchto okolností je možné v letištní příručce uvádět a odkazovat se také na postupy, které v ní nejsou zahrnuty. V tomto případě je však nezbytné, aby jakékoliv odkazované informace, dokumentace a postupy byly k dispozici veškerému provoznímu personálu stejně, jako letištní příručka samotná. Za tímto účelem by bylo vhodné zřídit počítačovou databázi obsahující odkazované postupy a informace. Pro mnoho malých letišť může být letištní příručka stručná a jednoduchá, pokud dostatečně pokrývá všechny postupy nezbytné pro uspokojivý každodenní provoz letiště. Nicméně je také možné přijmout společný formát zahrnující základní prvky, které definují systém řízení bezpečnosti.

(b) Účel letištní příručky

Zásadní je efektivní struktura řízení a systematický přístup k provozu letiště. Letištní příručka by měla obsahovat veškeré relevantní informace dostatečně popisující takovou strukturu. Je jedním z prostředků, kterým lze veškerý příslušný provozní personál informovat o jeho povinnostech a odpovědnostech ve vztahu k bezpečnosti. Měla by popisovat letištní infrastrukturu, služby a zařízení, všechny provozní postupy a případná omezení týkající se dostupnosti letiště.

Odpovědnost za bezpečnost musí začínat na samém vrcholu každé organizace. Jedním z klíčových prvků při zavádění bezpečných pracovních postupů je přístup „shora dolů“, kdy by měli všichni zaměstnanci pochopit bezpečnostní cíle organizace, systém vedení a své vlastní povinnosti a odpovědnosti. Při aplikování principů řízení bezpečnosti by měla být letištní příručka rozšířena tak, aby jasně popisovala, jak má být bezpečnost provozu řízena. Čtenář, nebo uživatel letištní příručky by nikdy neměl mít pochybnost ohledně „odpovědnosti za bezpečnost“ každé popsané domény, nebo činnosti. Každá část by měla definovat, kdo je

odpovědný, čím je to povinnost, kdo má pravomoc, kdo má odborné znalosti a kdo skutečně vykonává úkoly popsané v daných částech.

Základním cílem letištní příručky by mělo být ukázat, jak bude vedení letiště plnit své povinnosti ve vztahu k bezpečnosti. Vytyčuje politiku a očekávané standardy výkonnosti a zároveň postupy, kterými těchto standardů bude dosaženo.

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (1) odpovědnosti provozovatele letiště jsou jasné popsány;
- (2) jsou vyjmenovány všechny úkoly a činnosti, které mají být prováděny provozovatelem letiště, nebo jeho dodavateli; a
- (3) prostředky a postupy k plnění těchto úkolů a činností jsou buď popsány v letištní příručce, nebo jsou její přílohou, spolu s nezbytnými údaji o jejich četnosti a provozních režimech.

Jsou-li některé odpovědnosti přisuzovány také dalším zúčastněným stranám, měla by je letištní příručka jasně identifikovat.

GM2 ADR.OR.E.005 Letištní příručka

OBSAH

Systém číslování popsaný v AMC3 ADR.OR.E.005 by měl být zachován i v případě, že existují části, které se vzhledem k povaze letiště, nebo typu jeho provozu nepoužijí.

GM1 ADR.OR.E.005(j) Letištní příručka

ZÁSADY LIDSKÝCH ČINITELŮ

Poradenský materiál o uplatňování zásad lidských činitelů je obsažen v dokumentu ICAO *Human Factors Training Manual* (Doc 9683).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

PŘÍLOHA IV
PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-OPS
POŽADAVKY NA PROVOZ – LETIŠTĚ

HLAVA A – DATA O LETIŠTI (ADR.OPS.A)

AMC1 ADR.OPS.A.005

Data o letišti

- (a) Data týkající se letiště a dostupných služeb by měla zahrnovat, ale neomezovat se na položky uvedené v následujícím seznamu:
- (1) vztažný bod letiště;
 - (2) výšky letiště a RWY nad mořem;
 - (3) vztažná teplota letiště;
 - (4) rozměry letiště a související informace;
 - (5) únosnost vozovek;
 - (6) místo pro předletovou zkoušku výškoměru;
 - (7) vyhlášené délky;
 - (8) stav pohybové plochy a souvisejících zařízení;
 - (9) odstraňování letadel neschopných pohybu;
 - (10) záchranné a hasičské služby; a
 - (11) světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení.
- (b) Provozovatel letiště by měl měřit a hlásit leteckým informačním službám data překážek a terénu v Prostoru 3 a v Prostoru 2 (části uvnitř hranic letiště) ve stupních, minutách, sekundách a desetinách sekundy. Navíc by měly být leteckým informačním službám u překážek hlášeny tyto informace: nejvyšší výška nad mořem, druh, značení a osvětlení (je-li zřízeno).
- (c) Měla by být poskytována elektronická data všech překážek v Prostoru 2 (části uvnitř hranic letiště), u nichž z posouzení vyplynulo, že představují nebezpečí pro leteckou navigaci.
- (d) Měla by být poskytována elektronická data terénu a překážek v případě:
- (1) Prostoru 2a, pro překážky, které protínají příslušnou plochu pro sběr dat překážek;
 - (2) překážek protínajících plochy, které identifikují překážky v prostoru trajektorie; a
 - (3) překážek protínajících překážkové plochy letiště.
- (e) Měla by být poskytována elektronická data terénu a překážek v Prostoru 4 pro terén a překážky, které protínají příslušnou plochu pro sběr dat překážek, v případě všech RWY, které jsou schváleny pro přesné přiblížení II. nebo III. kategorie a kde jsou provozovateli požadovány podrobné informace o terénu, aby jim umožnily posoudit vliv terénu na určení výšky rozhodnutí pomocí rádiovýškoměru.
- (f) Provozovatel letiště by měl uzavřít dohody s poskytovateli letových provozních služeb týkající se poskytování dat překážek a terénu mimo hranice letiště.

GM1 ADR.OPS.A.005

Data o letišti

VZTAŽNÝ BOD LETIŠTĚ

- (a) Vztažný bod letiště by měl být umístěn blízko původního nebo plánovaného geometrického středu letiště a zpravidla by měl zůstat tam, kde byl poprvé zřízen.
- (b) Vztažný bod letiště by měl být změřen a ohlášen leteckým informačním službám ve stupních, minutách a sekundách.

VÝŠKY LETIŠTĚ A RWY NAD MOŘEM

Změřeno a ohlášeno leteckým informačním službám by mělo být následující:

- (a) Výška letiště nad mořem a zvlnění geoidu v poloze výšky letiště nad mořem s přesností půl metru nebo jedné stopy;
- (b) U RWY pro nepřesné přístrojové přiblížení – výška nad mořem a zvlnění geoidu každého prahu dráhy, konce RWY a všech význačných bodů po délce RWY (lomů nivelety) s přesností půl metru nebo jedné stopy;
- (c) U RWY pro přesné přiblížení – výška nad mořem a zvlnění geoidu každého prahu dráhy, konce RWY a nejvyššího bodu dotykové zóny s přesností jedné čtvrtiny metru nebo jedné stopy.

VZTAŽNÁ TEPLOTA LETIŠTĚ

- (a) Vztažná teplota letiště by měla být udána ve stupních Celsia.
- (b) Vztažná teplota letiště by měla představovat měsíční průměr denních maximálních teplot nejteplejšího měsíce roku (nejteplejším měsícem je měsíc s nejvyšším měsíčním průměrem teplot); ten pak zprůměrovaný za období pěti (5) let.

ROZMĚRY LETIŠTĚ A SOUVISEJÍCÍ INFORMACE

Pro každé vybavení na letišti by měly být změřeny a popsány, pokud je to účelné, následující údaje:

- (a) RWY
 - (1) zeměpisný směrník zaokrouhlený na jednu setinu stupně;
 - (2) označení RWY;
 - (3) délka;
 - (4) šířka;
 - (5) poloha posunutého prahu dráhy zaokrouhlená na jeden metr nebo stopu;
 - (6) podélný sklon;
 - (7) druh povrchu;
 - (8) typ RWY; a
 - (9) pro RWY pro přesné přiblížení I. kategorie existence bezpřekážkového prostoru, je-li zřízen.
- (b) Pás RWY/koncová bezpečnostní plocha/dojezdová dráha
 - (1) délka, šířka zaokrouhlená na jeden metr nebo stopu; a
 - (2) druh povrchu; a
 - (3) zádržný systém – umístění (za kterým koncem RWY) a popis.]

[Rozhodnutí č. 2017/017/R; 12.07.2017]

- (c) Pojezdová dráha
 - (1) označení;
 - (2) šířka; a
 - (3) druh povrchu.
- (d) Odbavovací plocha
 - (1) druh povrchu; a
 - (2) stání letadla.
- (e) Vymezení hranic služeb řízení letového provozu;
- (f) Předpolí
 - (1) délka zaokrouhlená na jeden metr nebo stopu; a
 - (2) profil terénu.
- (g) Vizuální prostředky pro postupy přiblížení, značení a osvětlení RWY, pojezdových drah a odbavovacích ploch, další vizuální naváděcí a řídicí prostředky na pojezdových drahách a odbavovacích plochách, včetně vyčkávacích míst RWY, mezilehlých vyčkávacích míst a stop příček, a umístění a typu vizuálních naváděcích systémů na odbavovacích plochách;
- (h) Umístění a kmitočet VOR každého místa pro zkoušku VOR;
- (i) Poloha a značení standardních pojezdových tras;
- (j) Vzdálenosti prvků kurzového majáku a sestupového majáku standardního systému přesných přiblížovacích majáků (ILS) nebo azimut a výška antény mikrovlnného přistávacího systému (MLS) nad mořem zaokrouhlené na jeden metr nebo stopu od okraje příslušné RWY;
- (k) Zeměpisné souřadnice:
 - (1) každého prahu dráhy;
 - (2) bodů osy příslušné pojezdové dráhy; a
 - (3) každého stání letadla;

jsou změřeny a ohlášeny leteckým informačním službám ve stupních, minutách, sekundách a setinách sekundy.

ÚNOSNOST VOZOVEK

- (a) Únosnost vozovky určené pro letadla s maximální hmotností pro pojiždění větší než 5 700 kg by měla být k dispozici za pomoci metody klasifikační číslo letadla – klasifikační číslo vozovky (ACN-PCN), ohlášením všech následujících informací:
 - (1) klasifikační číslo vozovky (PCN);
 - (2) typ vozovky pro vyjádření ACN-PCN;
 - (3) kategorie únosnosti podloží;
 - (4) kategorie maximálního přípustného huštění pneumatik nebo hodnota maximálního přípustného huštění pneumatik; a
 - (5) způsob hodnocení.
- (b) Pro účely určení ACN by mělo být chování vozovky klasifikováno jako ekvivalentní k tuhé nebo netuhé konstrukci.
- (c) Informace o typu vozovky pro určení ACN-PCN, kategorie únosnosti podloží, kategorie maximálního přípustného huštění pneumatik a způsobu hodnocení by měly být ohlášeny s použitím následujícího kódů:
 - (1) Typ vozovky pro určení ACN-PCN:
 - (i) Tuhá vozovka: kód R;
 - (ii) Netuhá vozovka: kód F;

- (2) Kategorie únosnosti podloží:
 - (i) Vysoká únosnost: $K = 150 \text{ MN/m}^3$, představujícím všechny hodnoty K nad 120 MN/m^3 pro tuhé vozovky, a $\text{CBR} = 15$, představujícím všechny hodnoty CBR nad 13 pro netuhé vozovky – kód A;
 - (ii) Střední únosnost: $K = 80 \text{ MN/m}^3$, představujícím interval K od 60 do 120 MN/m^3 pro tuhé vozovky, a $\text{CBR} = 10$, představujícím interval CBR od 8 do 13 pro netuhé vozovky – kód B;
 - (iii) Nízká únosnost: $K = 40 \text{ MN/m}^3$, představujícím interval K od 25 do 60 MN/m^3 pro tuhé vozovky, a $\text{CBR} = 6$, představujícím interval CBR od 4 do 8 pro netuhé vozovky – kód C;
 - (iv) Velmi nízká únosnost: $K = 20 \text{ MN/m}^3$, představujícím všechny hodnoty K pod 25 MN/m^3 pro tuhé vozovky, a $\text{CBR} = 3$, představujícím všechny hodnoty CBR pod 4 pro netuhé vozovky – kód D;
- (3) Kategorie maximálního přípustného huštění pneumatik:
 - (i) Neomezená: huštění bez omezení – kód W;
 - (ii) Vysoká: huštění omezeno do 1,75 MPa – kód X;
 - (iii) Střední: huštění omezeno do 1,25 MPa – kód Y;
 - (iv) Nízká: huštění omezeno do 0,50 MPa – kód Z;
- (4) Způsob hodnocení:
 - (i) Technické hodnocení: na základě speciální studie charakteristik vozovky a aplikace teorie jejího chování – kód T;
 - (ii) Hodnocení podle zkušeností: podle poznatků o dostatečné únosnosti pro určité typy a hmotnosti pravidelně používaných letadel – kód U;
- (d) Únosnost vozovky určené pro letadla s maximální hmotností pro pojiždění rovnou nebo menší než 5 700 kg by měla být k dispozici ohlášením následujících informací:
 - (1) maximální přípustná hmotnost letadla; a
 - (2) maximální přípustné huštění pneumatik.

MÍSTO PRO PŘEDLETOVOU ZKOUŠKU VÝŠKOMĚRU

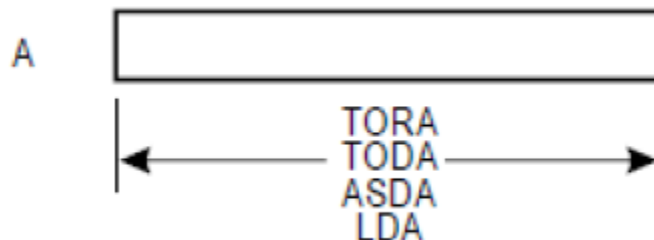
- (a) Mělo by být zřízeno jedno nebo více míst pro předletovou zkoušku výškoměru.
- (b) Výška místa pro předletovou zkoušku výškoměru nad mořem by měla být udána jako průměrná výška plochy nad mořem, na které je umístěno, zaokrouhlená na metr nebo stopu. Výška jakékoliv části místa pro předletovou zkoušku výškoměru nad mořem by měla být od průměrné výšky takového místa nad mořem v rozmezí 3 m (10 ft).
- (c) Místo pro předletovou zkoušku výškoměru může být umístěno na odbavovací ploše. Umístění místa pro předletovou zkoušku výškoměru na odbavovací ploše umožňuje provedení kontroly výškoměru před obdržení povolení k pojiždění a vylučuje potřebu zastavení pro tyto účely po opuštění odbavovací plochy. Jako vhodné místo pro zkoušku výškoměru může obvykle sloužit celá odbavovací plocha.

VYHLÁŠENÉ DÉLKY

- (a) Vypočítány se zaokrouhlením na jeden metr nebo stopu a nahlášeny leteckým informačním službám a letovým provozním službám by měly být následující délky:
 - (1) Použitelná délka rozjezdu (TORA);
 - (2) Použitelná délka vzletu (TODA);
 - (3) Použitelná délka přerušného vzletu (ASDA); a
 - (4) Použitelná délka přistání (LDA).

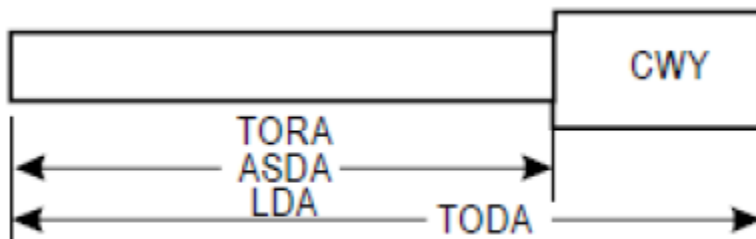
- (b) Použitelná délka rozjezdu (TORA), použitelná délka vzletu (TODA), použitelná délka přerušeného vzletu (ASDA) a použitelná délka přistání (LDA) by měly být vypočítány podle následujícího (všechny vyhlášené délky jsou znázorněny pro provoz zleva doprava):

- (1) Pokud není u RWY zřízena dojezdová dráha nebo předpolí a práh dráhy je umístěn na okraji RWY, měly by se tyto čtyři vyhlášené délky normálně rovnat délce RWY.



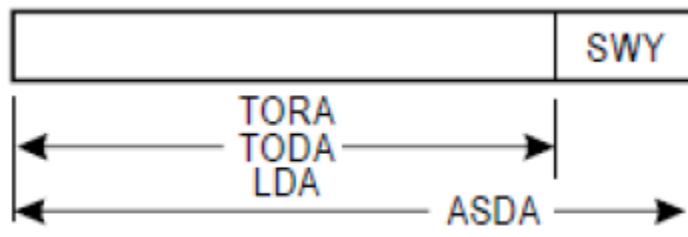
Obrázek 1

- (2) Pokud je u RWY zřízeno předpolí (CWY), potom TODA bude zahrnovat délku předpolí.



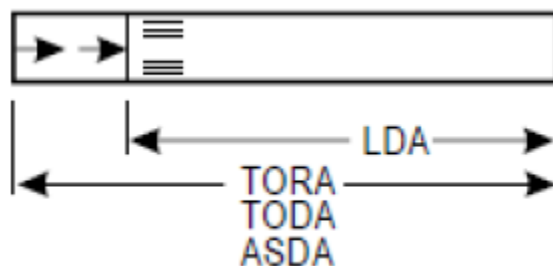
Obrázek 2

- (3) Pokud je u RWY zřízena dojezdová dráha (SWY), potom bude ASDA zahrnovat délku dojezdové dráhy.



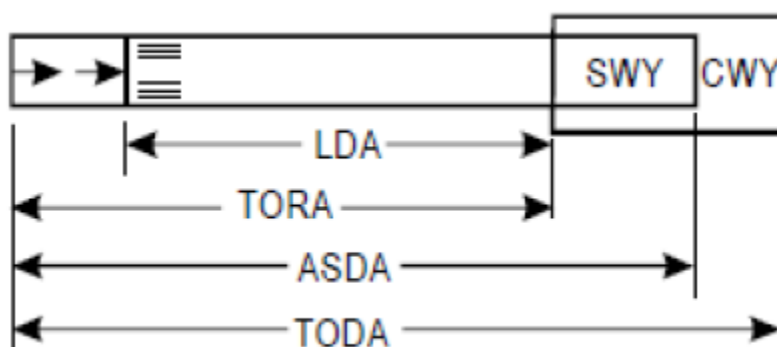
Obrázek 3

- (4) Pokud práh RWY posunutý, bude LDA zkrácena o vzdálenost, o kterou je práh RWY posunut. Posunutý práh RWY ovlivňuje pouze LDA pro přiblížení na tento práh RWY; všechny ostatní vyhlášené délky pro provoz v opačném směru zůstávají beze změn.



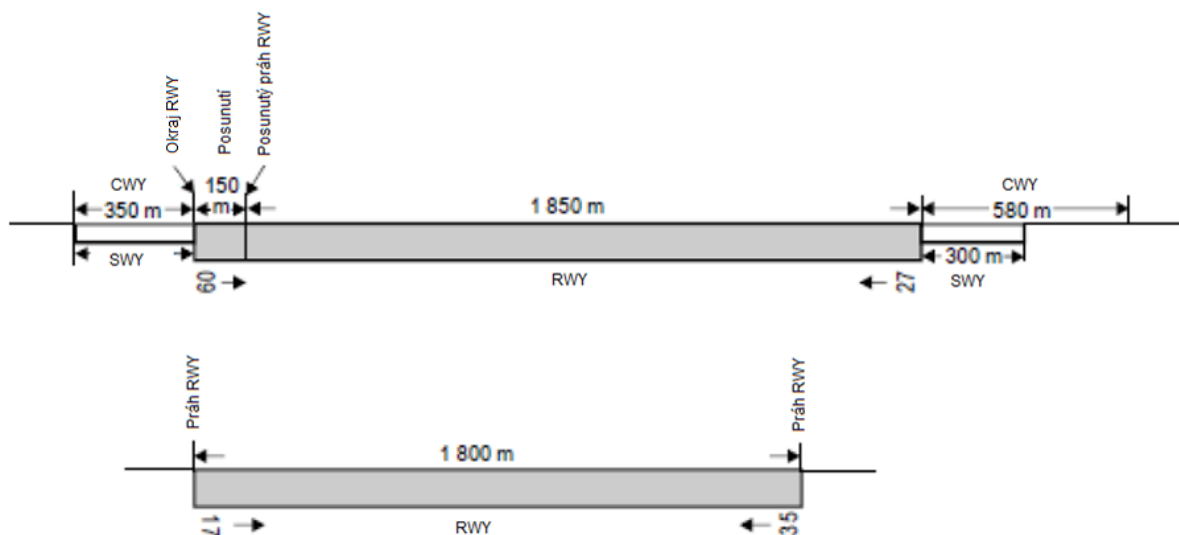
Obrázek 4

- (5) Pokud je u RWY zřízeno více než jedno předpolí, dojezdová dráha nebo má posunutý práh, potom se změní více než jedna z vyhlášených délek. Změny budou sledovat stejné principy jako v případech (1)–(4)



Obrázek 5

- (c) Informace o vyhlášených délkách by měla být poskytována v souladu s následující tabulkou:



Obrázek 6

RWY	TORA	ASDA	TODA	LDA
	m	m	m	m
09	2 000	2 300	2 580	1 850
27	2 000	2 350	2 350	2 000
17	NU	NU	NU	1 800
35	1 800	1 800	1 800	NU

Tabulka 1

Pokud nemůže být jeden směr nebo oba směry RWY použity pro vzlet nebo přistání, protože je to provozně zakázáno, mělo by být toto vyhlášeno pomocí slov „nepoužitelné (*not usable*)“ nebo zkratky „NU“.

- (d) Pokud jsou prováděny vzlety z křižovatky, vztažná čára, od níž se určují zkrácené vyhlášené délky pro vzlet, by měla být definována průsečíkem závětné hrany pojezdové dráhy, jak je znázorněno na obrázku níže:



Obrázek 7

STAV POHYBOVÉ PLOCHY A SOUVISEJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ

Stav pohybové plochy a provozní stav souvisejících zařízení by měly být sledovány a hlášeny, a měla by být poskytována hlášení o věcech provozního významu majících vliv na provoz letiště a letadel, zejména v souvislosti s následujícím:

- (a) stavební práce a práce údržby;
- (b) nerovnosti nebo poruchy povrchu RWY, pojezdových drah nebo odbavovacích ploch;
- (c) sníh, rozbředlý sníh, led nebo námraza na RWY, pojezdových dráhách nebo odbavovacích plochách;
- (d) voda na RWY, pojezdových dráhách nebo odbavovacích plochách;
- (e) sněhové valy nebo závěje v blízkosti RWY, pojezdových drah nebo odbavovacích ploch;
- (f) chemické kapaliny používané k odmrázování a protinámrazovému ošetření nebo jiné nečistoty na RWY, pojezdové dráze nebo odbavovací ploše;
- (g) jiná dočasná nebezpečí, včetně parkujících letadel;
- (h) porucha nebo nepravidelný provoz části nebo celého světelného systému letiště; a
- (i) porucha hlavního nebo záložního zdroje elektrické energie.

Voda na RWY

Kdykoli je na RWY voda, měl by být k dispozici popis podmínek na povrchu RWY pomocí následujících termínů:

- (a) VLHKÁ (DAMP) – povrch vykazuje v důsledku vlhkosti změnu barvy;
- (b) MOKRÁ (WET) – povrch je nasycen, ale nestojí na něm voda;
- (c) STOJÍCÍ VODA (STANDING WATER) – pro účely výkonnosti letounů, RWY, kde je více než 25 procent plochy povrchu RWY (ať už se jedná nebo nejedná o odloučené plochy) v rámci požadované využití délky a šířky pokryto vodou o hloubce vrstvy větší než 3 mm.

Uživatelům letiště by měla být k dispozici informace o tom, že RWY nebo její část může být za mokra kluzká.

Sníh, rozbředlý sníh, led a námraza na RWY

- (a) Jestliže je provozovaná RWY znečištěna sněhem, rozbředlým sněhem, ledem nebo námrazou, měl by být vyhodnocen a nahlášen stav povrchu RWY. Při změně podmínek by se vyhodnocení stavu povrchu RWY mělo opakovat.
- (b) Druh a rozložení nečistot, a v případě volných nečistot i jejich hloubka, by měly být posuzovány pro každou třetinu RWY. Indikace povrchových charakteristik tření je důležitou součástí tohoto posouzení, avšak při korelaci výsledků získaných zařízeními pro měření tření s výkonnostními charakteristikami letadla by mělo být postupováno opatrně. Navíc bylo potvrzeno, že v případě nečistot typu rozbředlého nebo mokrého sněhu, nebo mokrého ledu může odpor nečistoty na měřicí kolo spolu s dalšími činiteli zapříčinit nespolehlivost odečtu těchto měření.
- (c) Posuzování podmínek tření na RWY by mělo být prováděno popisnými termíny jako „odhad povrchového tření“. Odhad povrchového tření by měl být kategorizován jako dobré, střední/dobré, střední, střední/špatné nebo špatné a uveřejňován ve formě SNOWTAM, stejně jako s využitím příslušné radiotelefonní frazeologie.
- (d) Odhad povrchového tření na základě změřeného koeficientu, pokud je RWY pokryta pouze uježděným sněhem nebo ledem, může být hlášen podle následující tabulky (indikativní), avšak tyto hodnoty se mohou lišit podle použitého zařízení pro měření tření, stejně jako podle toho, jakou rychlostí je měření prováděno:

Změřený koeficient (μ)	Odhad povrchového tření	Kód
0,40 a více	Dobré	5
0,39 až 0,36	Střední/dobré	4
0,35 až 0,30	Střední	3
0,29 až 0,26	Střední/špatné	2
0,25 a méně	Špatné	1

Tabulka 2

- (e) Informace o vyhodnocení stavu povrchu RWY, včetně odhadu povrchového tření, by měla být hlášena pro každou třetinu RWY. Třetiny se označují A, B a C;
 - (1) Pro účely podávání informace stanovištěm letecké služby by část A by měla vždy být část spojená s nižším číslem označení RWY;
 - (2) Když se však předávají informace pilotovi před přistáním, části by se měly nazývat jako první, druhá a třetí část RWY. První část by měla vždy znamenat první třetinu RWY ve směru přistání;
 - (3) Vyhodnocení by se mělo provádět ve dvou stopách rovnoběžných s RWY, tj. po každé straně její osy přibližně ve vzdálenosti 3 m od ní, nebo v takové vzdálenosti, ve které se uskutečňuje většina pohybů. Účelem vyhodnocení je určit typ, hloubku a pokrytí nečistotami a jejich účinek na odhad povrchového tření v daných povětrnostních podmínkách pro části A, B a C;

- (4) V případech, kdy je používáno zařízení pro kontinuální měření tření, průměrné hodnoty se získají z hodnot tření zjištěných pro každou část;
- (f) Kdykoli se vyskytuje a je hlášen suchý sníh, mokrý sníh, rozbředlý sníh, led nebo námraza, měla by být pro popis stavu povrchu RWY použita následující terminologie:
- (1) suchý sníh (*dry snow*);
 - (2) mokrý sníh (*wet snow*);
 - (3) uježděný sníh (*compacted snow*);
 - (4) mokrý uježděný sníh (*wet compacted snow*);
 - (5) rozbředlý sníh (*slush*);
 - (6) led (*ice*);
 - (7) mokrý led (*wet ice*);
 - (8) námraza (*frost*);
 - (9) suchý sníh na ledu (*dry snow on ice*);
 - (10) mokrý sníh na ledu (*wet snow on ice*);
 - (11) chemicky ošetřená (*chemically treated*);
 - (12) pokrytá pískem (*sanded*); a
- popis by měl, je-li to použitelné, obsahovat zhodnocení míry znečištění.

ODSTRAŇOVÁNÍ LETADEL NESCHOPNÝCH POHYBU

- (a) Provozovatelům letadel by měly být na vyžádání dostupné kontaktní údaje (telefonní/faxová čísla, e-mailová adresa, atd.) letištního koordinátora činností pro odstraňování letadel neschopných pohybu, nacházejících se na pohybové ploše nebo v její blízkosti.
- (b) K dispozici by měla být informace o schopnosti odstranit letadla neschopná pohybu, nacházející se na pohybové ploše nebo v její blízkosti.
- (c) Schopnost odstranit letadla neschopná pohybu může být vyjádřena údaji o největších typech letadel, k jejichž odstranění je letiště vybaveno.

ZÁCHRANNÉ A HASIČSKÉ SLUŽBY

- (a) Během provozní doby letiště by měly být k dispozici informace týkající se úrovně poskytované na letišti pro účely letecké záchrany a požární ochrany.
- (b) Úroveň ochrany, která je na letišti normálně k dispozici, by měla být vyjádřena údaji o kategorii záchranných a hasičských služeb a v souladu s typy a množstvím hasebních látek, které jsou na letišti normálně k dispozici.
- (c) Změny úrovně ochrany, která je na letišti normálně poskytována záchrannými a hasičskými službami, by měly být oznámeny příslušným stanovištím letových provozních služeb a leteckým informačním službám, aby tato stanoviště mohla poskytnout nezbytné informace příletajícím a odlétajícím letadlům. Jakmile taková změna zanikne, výše uvedená stanoviště by měla být o tom uvědomena.
- (d) Změny úrovně ochrany, která je na letišti normálně poskytována záchrannými a hasičskými službami, mohou být zapříčiněny změnou dostupnosti hasebních látek, zařízení k dopravě těchto látek nebo personálu k jejich obsluze, atd.
- (e) Změna úrovně ochrany je vyjádřena údajem o nové kategorii záchranných a hasičských služeb, která je na letišti k dispozici.

SVĚTELNÉ SESTUPOVÉ SOUSTAVY PRO VIZUÁLNÍ PŘÍBLÍŽENÍ

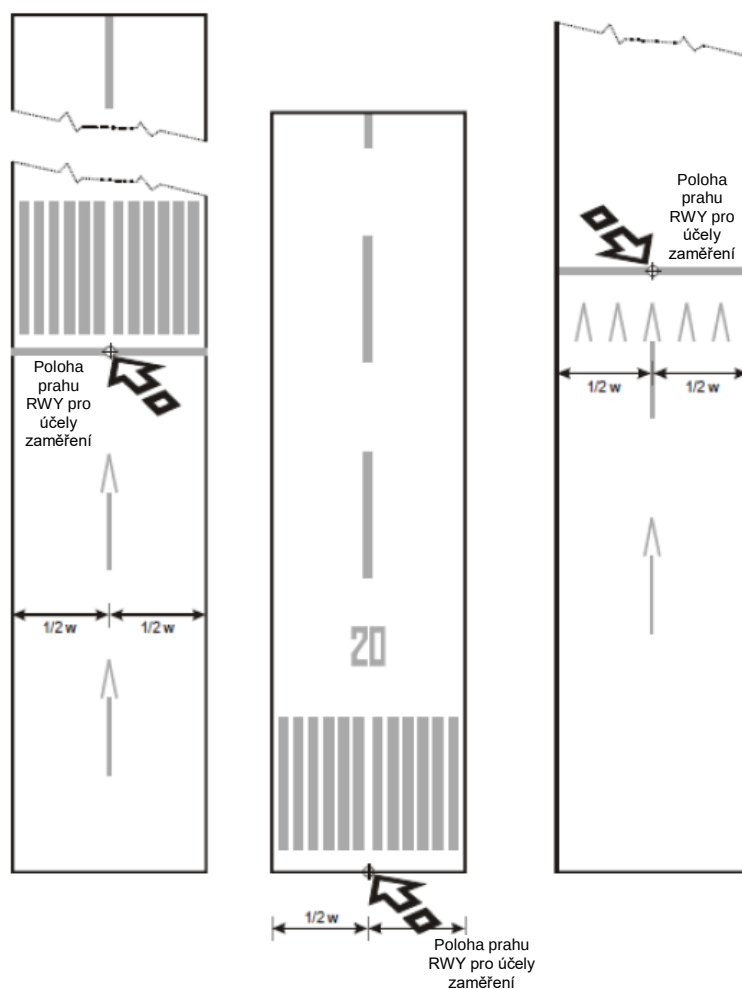
K dispozici by měly být následující informace týkající se světelné sestupové soustavy pro vizuální přiblížení:

- (a) dráhové označení příslušné RWY;
- (b) typ soustavy; u instalace PAPI nebo APAPI se udává strana RWY, na které jsou návěstidla instalována, tj. levá nebo pravá;
- (c) v případě, že osa soustavy není rovnoběžná s osou RWY, uvádí se úhel odklonu a směr odklonu, tj. vlevo nebo vpravo;
- (d) nominální sestupový úhel (úhly) přiblížení; a
- (e) minimální výška (výšky) očí pilota nad prahem dráhy při signálu (signálech) „na sestupu“.

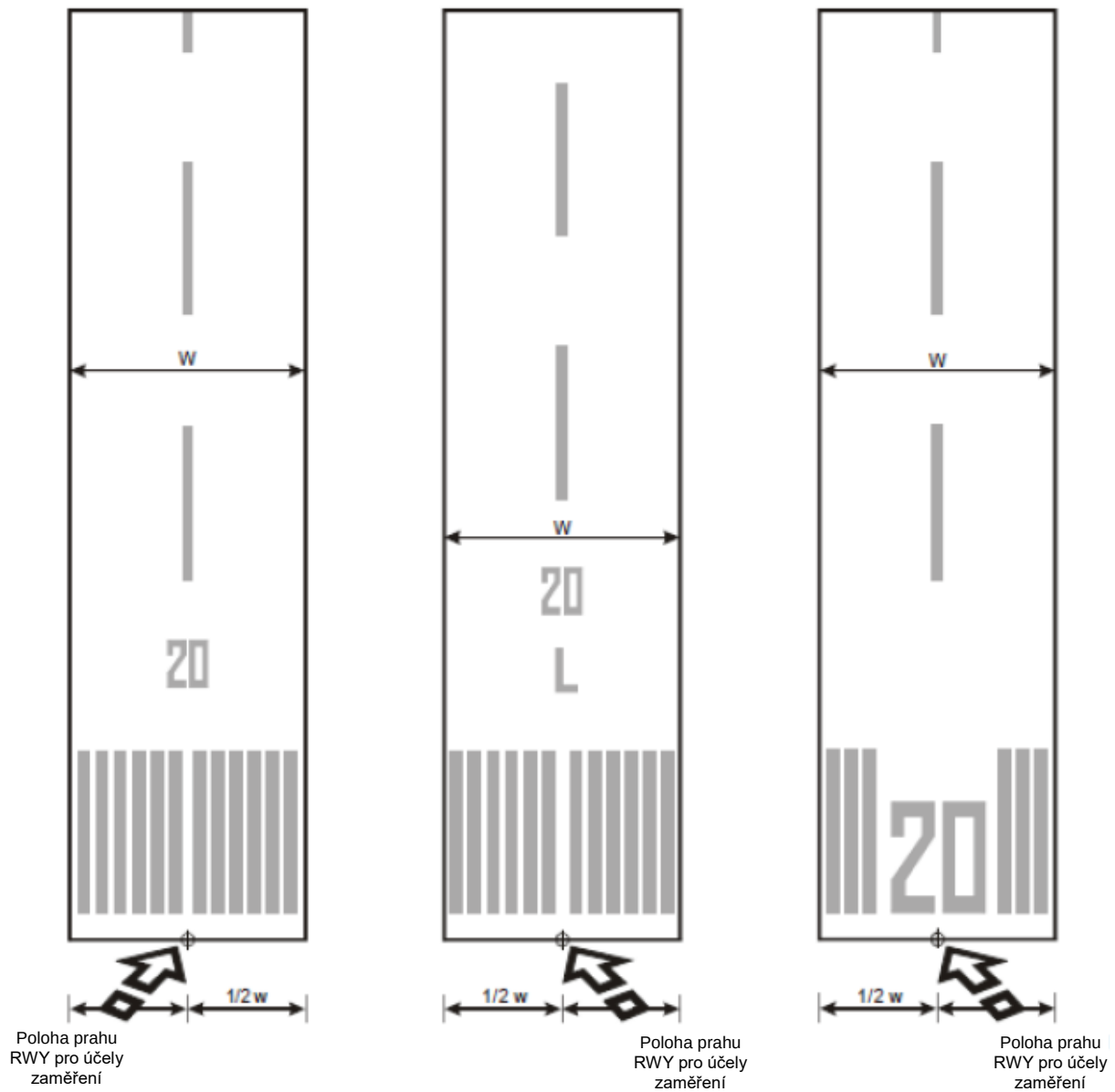
GM2 ADR.OPS.A.005(a) Data o letišti

POŽADAVKY NA ZAMĚŘENÍ PRAHŮ DRÁHY, POJEZDOVÝCH DRAH A STÁNÍ LETADLA

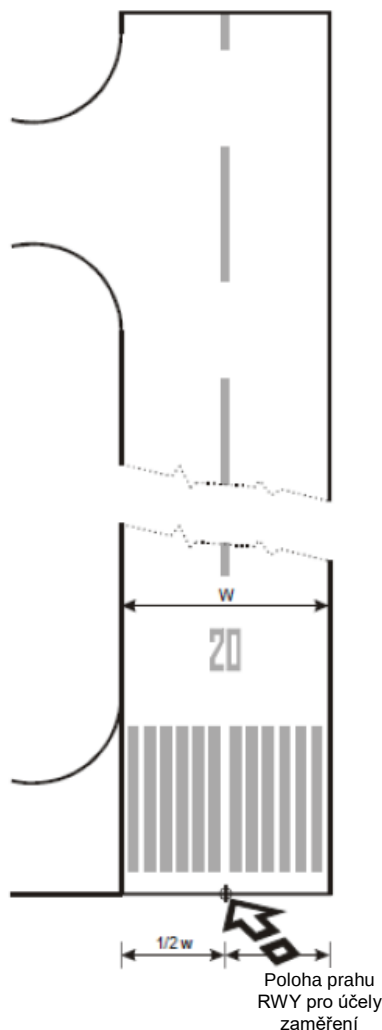
- (a) Prahy dráhy
 - (1) Pro účely zaměření se za polohy prahu dráhy musí považovat geometrický střed RWY na začátku zpevněného povrchu, tj. začátku té části RWY, která je použitelná pro přistání. Kde jsou prahy dráhy označeny příslušným značením prahu dráhy (např. posunuté prahy dráhy), musí být za body prahu dráhy považovány tyto. Pokud jsou zaměřována prahová návěstidla, musí být jejich umístění popsáno na nákresu přiloženém ke zprávě. Pokud nejsou prahová návěstidla zřízena, musí být příslušný bod měření zvolen v souladu s následujícími obrázky.



Obrázek 1



Obrázek 2



Obrázek 3

- (2) Pokud má RWY pouze jeden práh schválený pro přistání, musí být zaměřena poloha konce RWY. Pro účely zaměření se za polohu konce RWY musí považovat geometrický střed RWY na konci zpevněného povrchu, tj. konci té části RWY, která je použitelná pro přistání.
- (b) Pojezdové dráhy a stání / kontrolní body – obecně
- (1) Kromě výjimky uvedené v bodě (c)(1) níže, pro účely zaměření musí být za referenční údaj považován střed (polovina šířky) značení osy TWY, značení pojezdového pruhu na odbavovací ploše nebo osového značení na stání letadla.
- (2) Musí být zaměřeny body začátků a konců přímých částí TWY, pojezdových pruhů na odbavovací ploše a osového značení na bod stání letadla. Aby byla zachována požadovaná přesnost podél čar, musí být zaměřen dostatečný počet dalších bodů.
- (3) U zakřivených částí TWY, pojezdových pruhů na odbavovací ploše a osového značení na stání letadla musí být začátek a konec zakřivené části osy zaměřen spolu s polohou středového bodu oblouku a jeho poloměrem. V případě složeného oblouku musí být zaměřen střed a poloměr každého oblouku a začátek a konec každého z oblouků. Pokud je to v terénu nepraktické, musí být zaměřena řada po sobě jdoucích bodů podél zakřivené části osy tak, aby vzdálenost vrcholu oblouku od těživy nepřekračovala 0,25 m u TWY a 0,10 m u pojezdových pruhů na odbavovací ploše a osového značení na stání letadla. Aby byla zachována požadovaná přesnost podél

čar, musí být zaměřen dostatečný počet bodů. Zeměměřič musí při zpracování dat provádět grafickou kontrolu bodů zaměření, aby zajistil rovnoběžnost.

(c) Pojezdové dráhy (TWY)

(1) S cílem umožnit nepřerušovaný přechod ze skutečné osy RWY na osu TWY, a zajistit tak požadovanou plynulost vedení pro navigační databázi letadel, musí být provedena diferenciací mezi povrchovými značeními a skutečnou dráhou, kudy musí letadlo jet. Proto musí být pro účely vedení letadla vstupujícího nebo opouštějícího RWY při vzletu nebo přistání zaměřeno následující:

- (i) bod, v němž je poloměr zatáčky, předepsané příslušným úřadem pro každou TWY, tečný k ose RWY, a bod, v němž se tento poloměr zatáčky v tečně pojí k značení osy TWY;
- (ii) bod, který stanovuje střed oblouku; a
- (iii) poloměr oblouku.

Pokud je to v terénu nepraktické, musí být zaměřena řada po sobě jdoucích bodů podél zakřivené části osy TWY.

(2) Kde je značení osy TWY zřízeno na RWY, která je součástí standardní pojezdové trasy, nebo osa TWY není totožná s osou RWY, musí být zaměřeny následující body:

- (i) bod značení TWY, v němž TWY vstupuje na RWY;
- (ii) body, v nichž se TWY odchyluje od přímky;
- (iii) průsečík značení osy TWY a hranice každého úseku, který byl publikován jako součást systému sledování a řízení pohybu na letišti; a
- (iv) bod značení TWY, v němž TWY opouští RWY.

(3) Při definování TWY musí být (podle vhodnosti) zaměřeny následující body ve středu značení osy každé TWY:

- (i) polohy mezilehlých vyčkávacích míst a polohy vyčkávacích míst RWY (včetně těch souvisejících s křížením RWY s jinou RWY, kdy je prvně jmenovaná RWY součástí standardní pojezdové trasy) a body určené pro ochranu citlivých ploch radionavigačních zařízení;
- (ii) značení křížení TWY;
- (iii) křížení jiných TWY, včetně TWY popsanych v bodě (c)(2) výše;
- (iv) křížení úseků definovaných pro systémy sledování a řízení pohybu na ploše;
- (v) začátek a konec volitelných světelných soustav pojezdových drah zřízených jako součást systémů sledování a řízení pohybu na ploše, kde se liší od odstavce (iv) výše; a

(d) Body stání letadla

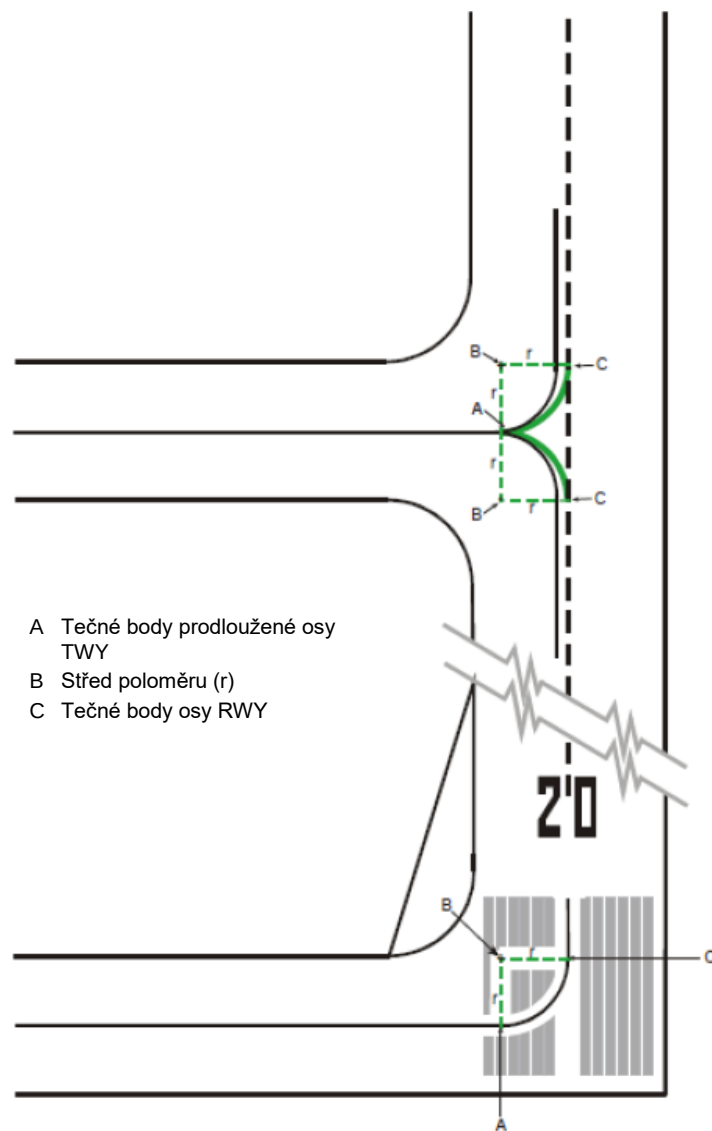
(1) Při definování stání letadla musí být (podle vhodnosti) zaměřeny následující body ve středu osového značení na stání letadla:

- (i) osově značení pojezdových pruhů;
- (ii) vjezdového značení;
- (iii) značení otáčení;
- (iv) přímé části značení otáčení;
- (v) polohy zastavení příďového podvozku;
- (vi) zeměpisného kurzu vyrovnávacího značení; a
- (vii) výjezdového značení.

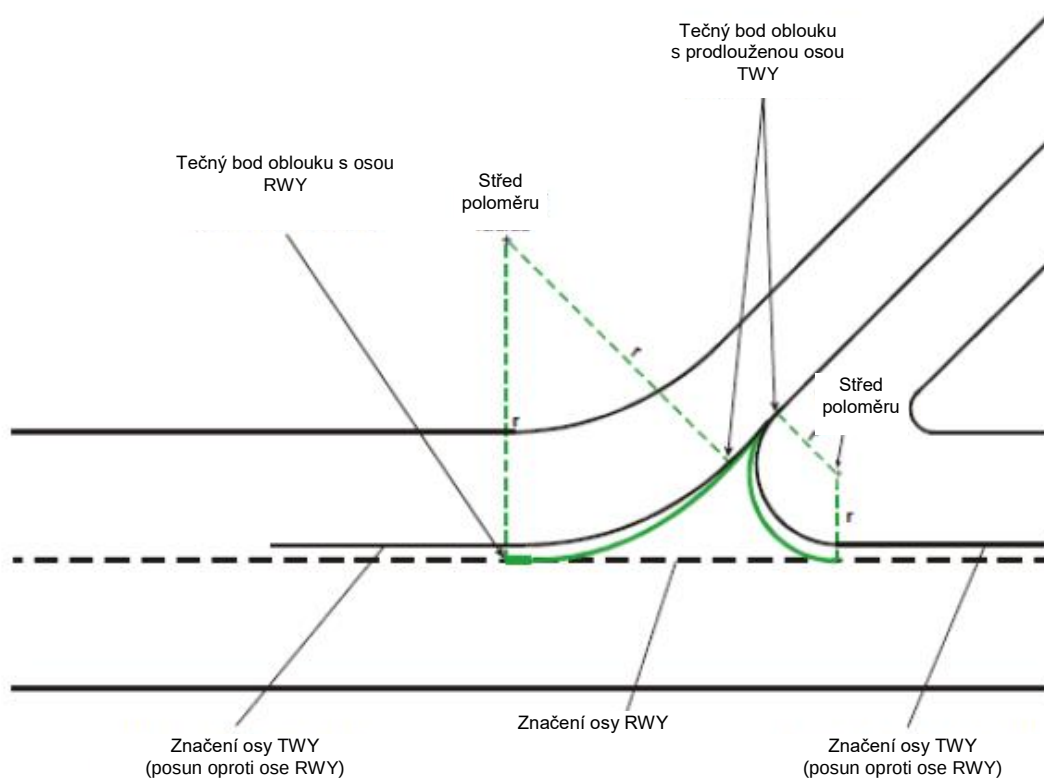
(2) Kde jsou stání letadla používána více než jedním typem letadel a existují odlišná osová značení, musí být zeměměřičem vypracován náskres znázorňující uspořádání

značení, které je použito, spolu s uvedením zaměřených bodů. Pokud jsou všechna stání na letišti/heliportu značena jednotně, stačí vypracovat pouze jeden nákres.

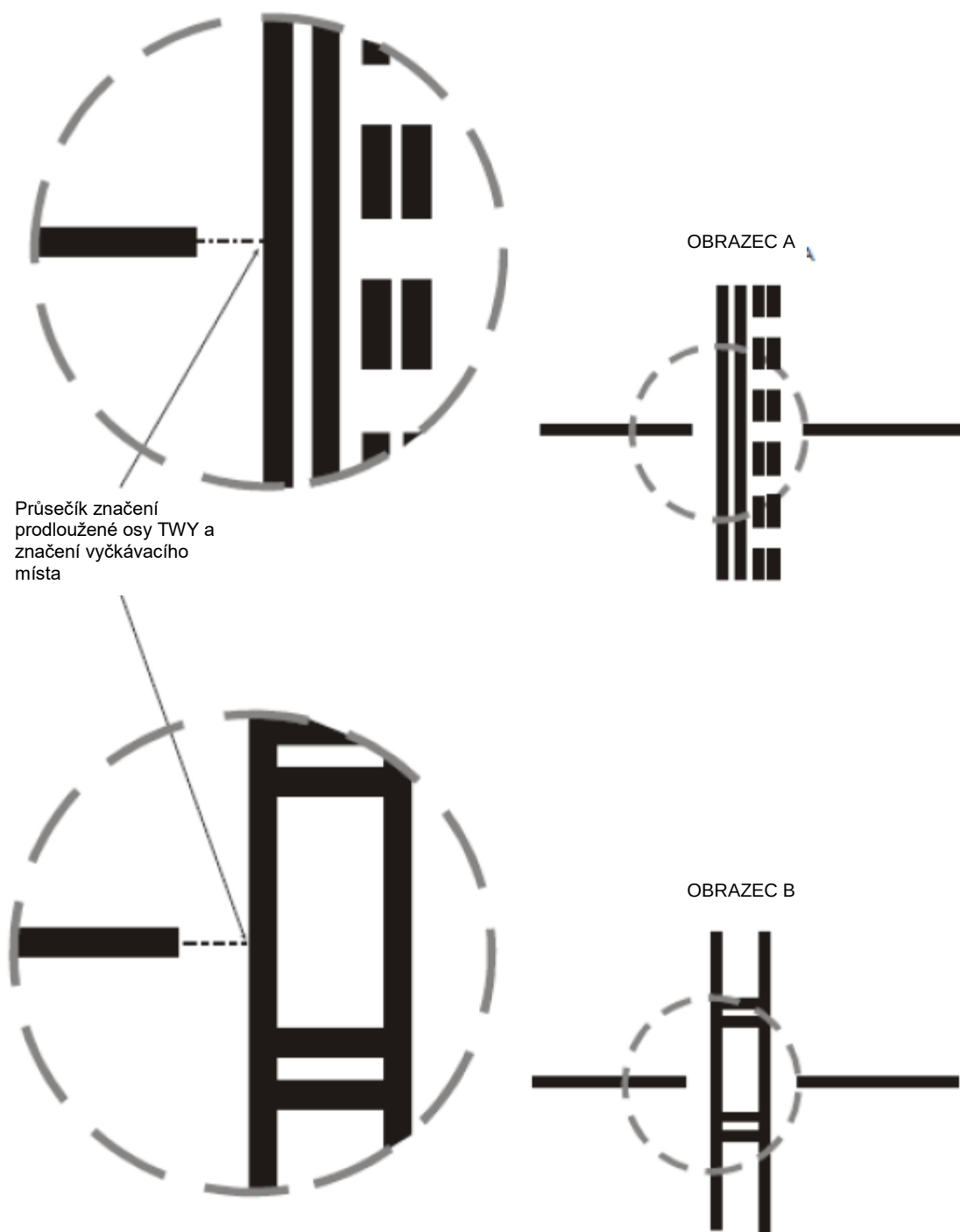
Body, které by měly být u pojezdové dráhy nebo stání letadla zaměřeny, jsou znázorněny na následujících nákresech:



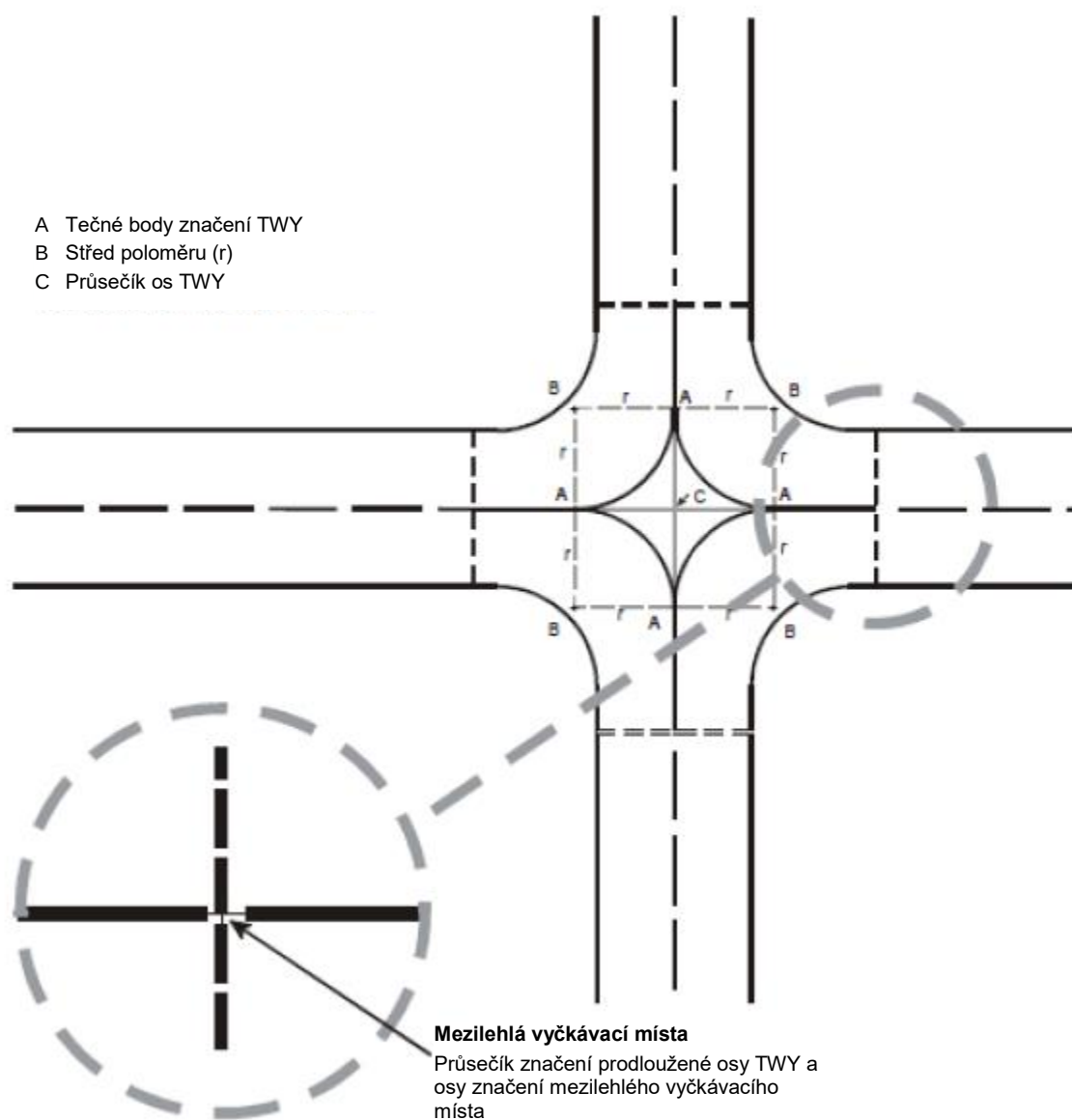
Obrázek 4 – Průsečíky RWY a TWY, které mají být zaměřeny



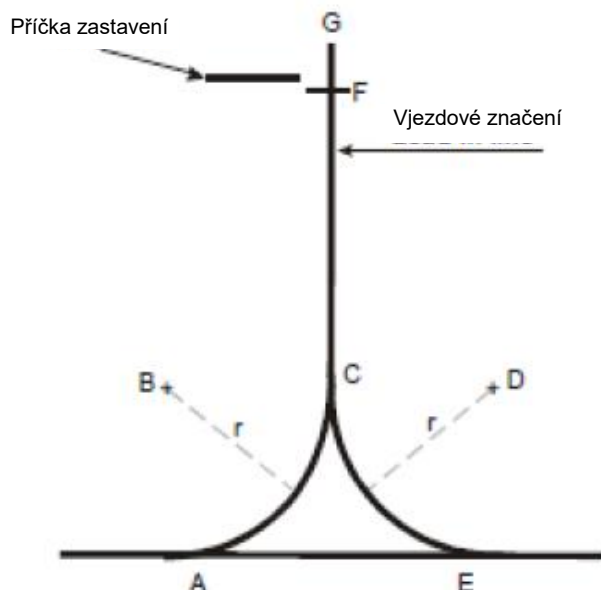
Obrázek 5 – Průsečíky RWY a TWY, které mají být zaměřeny



Obrázek 6 – Polohy vyčkávacího místa RWY, které mají být zaměřeny



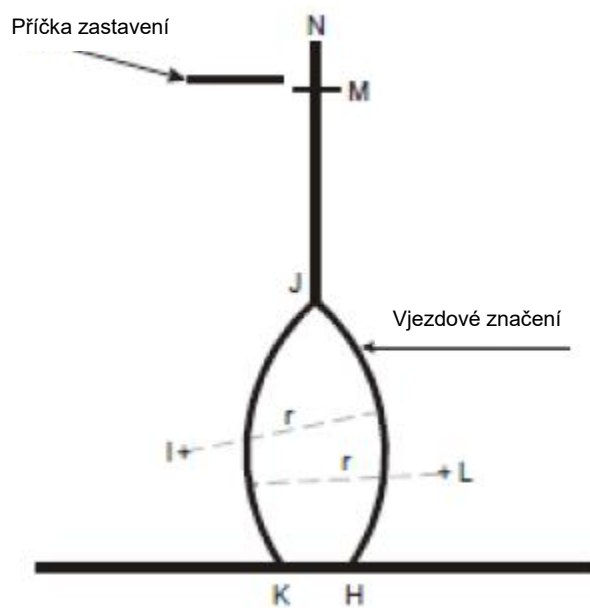
Obrázek 7 – Průsečíky TWY, které mají být zaměřeny



Obrázek 8 – Jednoduché vjezdové značení předového podvozku

Poloha	Popis bodu, který má být zaměřen
A	Tečný bod středu vjezdového značení se středem značení pojezdového pruhu
B	Střed oblouku vjezdového značení a radiusu
C	Tečný bod se středem vjezdového značení
D	Střed oblouku vjezdového značení a poloměru
E	Tečný bod středu vjezdového značení se středem značení pojezdového pruhu
F	Poloha předového podvozku zaparkovaného letadla
G	Konec vjezdového značení

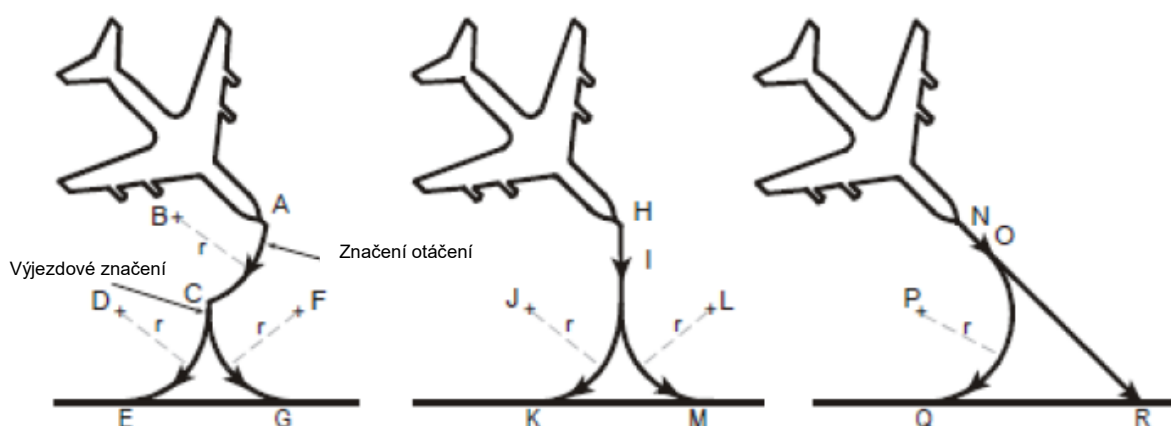
Tabulka 1



Obrázek 9 – Posunuté vjezdové značení předového podvozku

Poloha	Popis bodu, který má být zaměřen
H	Průsečík středu vjezdového značení a středu značení pojezdového pruhu
I	Střed oblouku vjezdového značení a poloměru
J	Střed začátku přímé části vjezdového značení
K	Průsečík středu vjezdového značení a středu značení pojezdového pruhu
L	Střed oblouku vjezdového značení a poloměru
M	Poloha příďového podvozku zaparkovaného letadla
N	Konec vjezdového značení

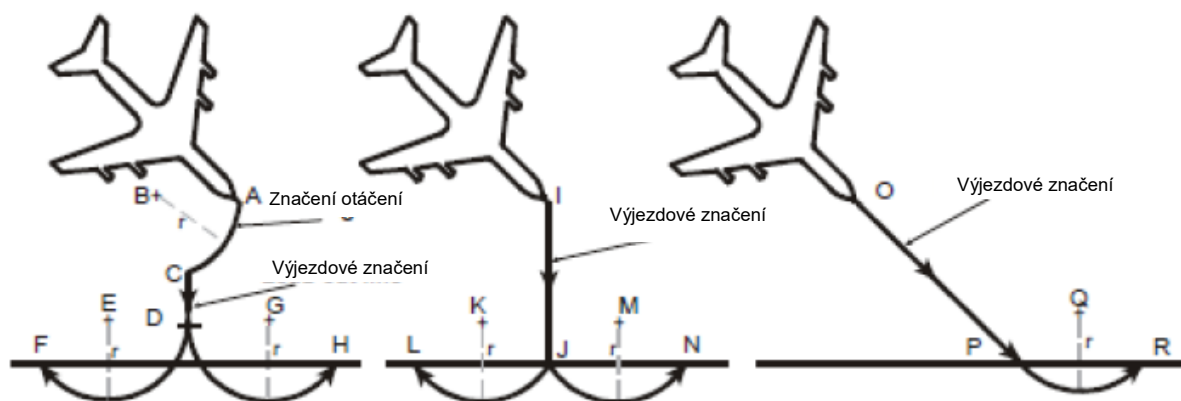
Tabulka 2



Obrázek 10 – Jednoduché výjezdové značení příďového podvozku

Poloha	Popis bodu, který má být zaměřen
A	Střed značení začátku otáčení
B	Střed oblouku značení otáčení a poloměru
C	Střed průsečíku značení otáčení a výjezdového značení
D	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
E	Tečný bod středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
F	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
G	Tečný bod středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
H	Začátek výjezdového značení
I	Střed začátku zakřivené části výjezdového značení
J	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
K	Tečný bod středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
L	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
M	Tečný bod středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
N	Tečný bod středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
O	Střed začátku zakřivené části výjezdového značení
P	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
Q	Tečný bod středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
R	Průsečík středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu

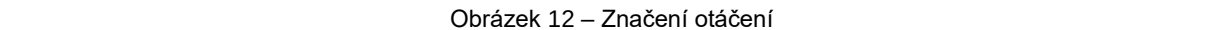
Tabulka 3



Obrázek 11 – Posunuté výjezdové značení předového podvozku

Poloha	Popis bodu, který má být zaměřen
A	Střed značení začátku otáčení
B	Střed oblouku značení otáčení a poloměru
C	Střed průsečíku značení otáčení a výjezdového značení
D	Střed konce přímé části výjezdového značení
E	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
F	Průsečík středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
G	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
H	Průsečík středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
I	Začátek výjezdového značení
J	Střed začátku zakřivené části výjezdového značení
K	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
L	Průsečík středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
M	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
N	Průsečík středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
O	Začátek výjezdového značení
P	Střed začátku zakřivené části výjezdového značení
Q	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
R	Průsečík středu výjezdového značení a značení pojezdového pruhu

Tabulka 4



Tabulka 5

ZAŘÍZENÍ PRO MĚŘENÍ TŘENÍ

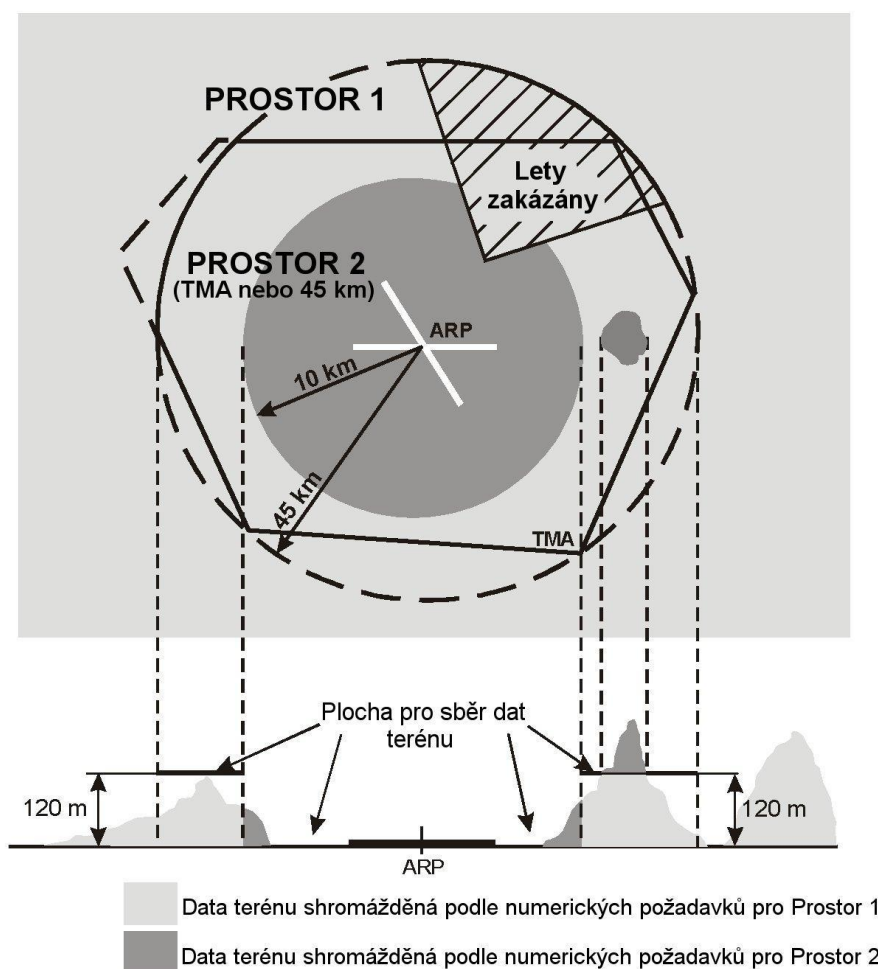
vrstva suchého sněhu, je možné použít decelometr (např. Tapley Meter nebo Brakemeter – Dynamometer). Jiná zařízení pro měření tření je možné použít pod podmínkou, že byla korelována s nejméně jedním z typů uvedených výše. Decelerometr by neměl být používán v případě sypkého sněhu nebo rozbředlého sněhu, jelikož může udávat zavádějící hodnoty tření. Jiná zařízení pro měření tření mohou rovněž udávat zavádějící hodnoty tření za určitých kombinací nečistot a teploty vzduchu/vozovky.

GM4 ADR.OPS.A.005(a) Data o letišti

PROSTORY KRYTÍ VE SPOJITOSTI S POSKYTOVÁNÍM DAT TERÉNU A PŘEKÁŽEK

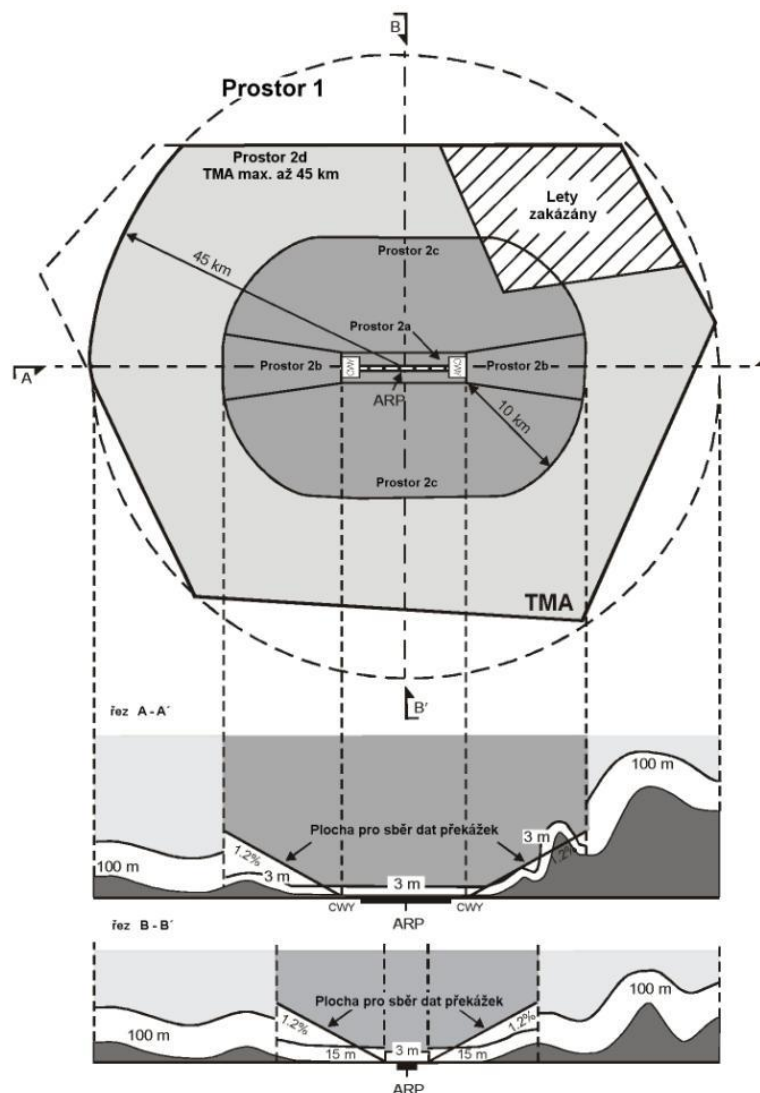
- (a) Prostory krytí sad elektronických dat terénu a překážek by měly být určeny takto:
- (1) Prostor 1: území celého státu;
 - (2) Prostor 2: prostor v blízkosti letiště, který se dále dělí na:
 - (i) Prostor 2a: obdélníkový prostor okolo RWY, který zahrnuje pás dráhy a předpolí, pokud je zřízeno;
 - (ii) Prostor 2b: prostor, který je veden od konce Prostoru 2a ve směru odletu do vzdálenosti 10 km a rozevírá se o 15 procent na každou stranu;
 - (iii) Prostor 2c: prostor, který je veden od vnějšího okraje Prostoru 2a a Prostoru 2b do vzdálenosti maximálně 10 km od hranice Prostoru 2a; a
 - (iv) Prostor 2d: prostor, který je veden od vnějšího okraje prostorů 2a, 2b a 2c až do vzdálenosti 45 km od vztažného bodu letiště, nebo až k hranici TMA, podle toho, která je blíže.
 - (3) Prostor 3: prostor přiléhající k pohybové ploše letiště, který je veden horizontálně od kraje RWY do vzdálenosti 90 m od osy RWY a 50 m od kraje všech ostatních částí pohybové plochy letiště;
 - (4) Prostor 4*: prostor sahající do vzdálenosti 900 m před prahem dráhy a 60 m na každou stranu od prodloužené osy dráhy ve směru přiblížení na RWY pro přesné přiblížení II. nebo III. kategorie;
- (b) Grafické znázornění ploch sběru dat terénu pro Prostory 1 a 2 je uvedeno na následujícím obrázku:

* Poznámka překladatele: V originále označení „Prostor 4“ chybí.



Obrázek 1 – Plochy pro sběr dat terénu – Prostor 1 a Prostor 2

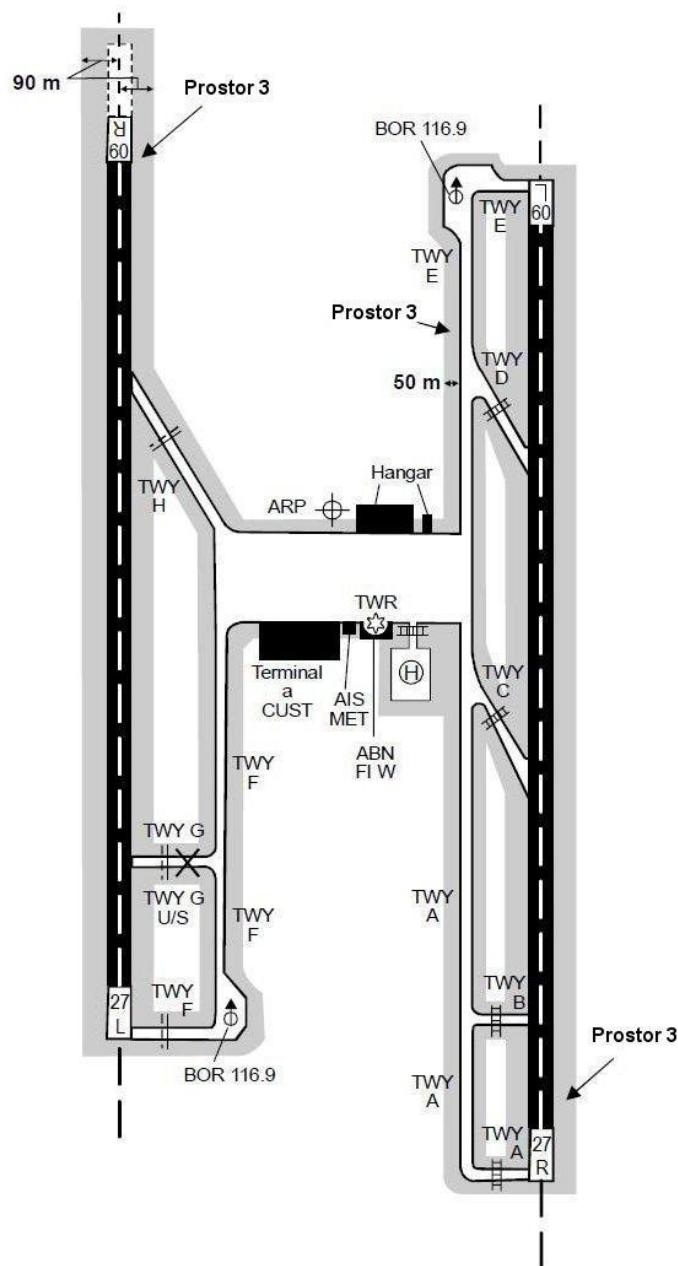
- (1) Data terénu uvnitř oblasti o poloměru 10 km od ARP by měla splňovat numerické požadavky pro Prostor 2;
 - (2) Data terénu, který proniká nad horizontální rovinu 120 m nad nejnižší výškou dráhy nad mořem v oblasti mezi 10 km a hranicí TMA nebo hranicí o poloměru 45 km (podle toho, která je blíže), by měla splňovat numerické požadavky pro Prostor 2;
 - (3) Data terénu, který neproniká nad horizontální rovinu 120 m nad nejnižší výškou dráhy nad mořem v oblasti mezi 10 km a hranicí TMA nebo hranicí o poloměru 45 km (podle toho, která je blíže), by měla splňovat numerické požadavky pro Prostor 1;
 - (4) Data terénu v těch částech Prostoru 2, ve kterých jsou lety zakázány kvůli vysokému terénu nebo kvůli jiným místním omezením a/nebo pravidlům, by měla splňovat numerické požadavky pro Prostor 1.
- (c) Grafické znázornění ploch sběru dat překážek pro Prostory 1 a 2 je uvedeno na následujícím obrázku:



Obrázek 2 – Plochy pro sběr dat překážek – Prostor 1 a Prostor 2

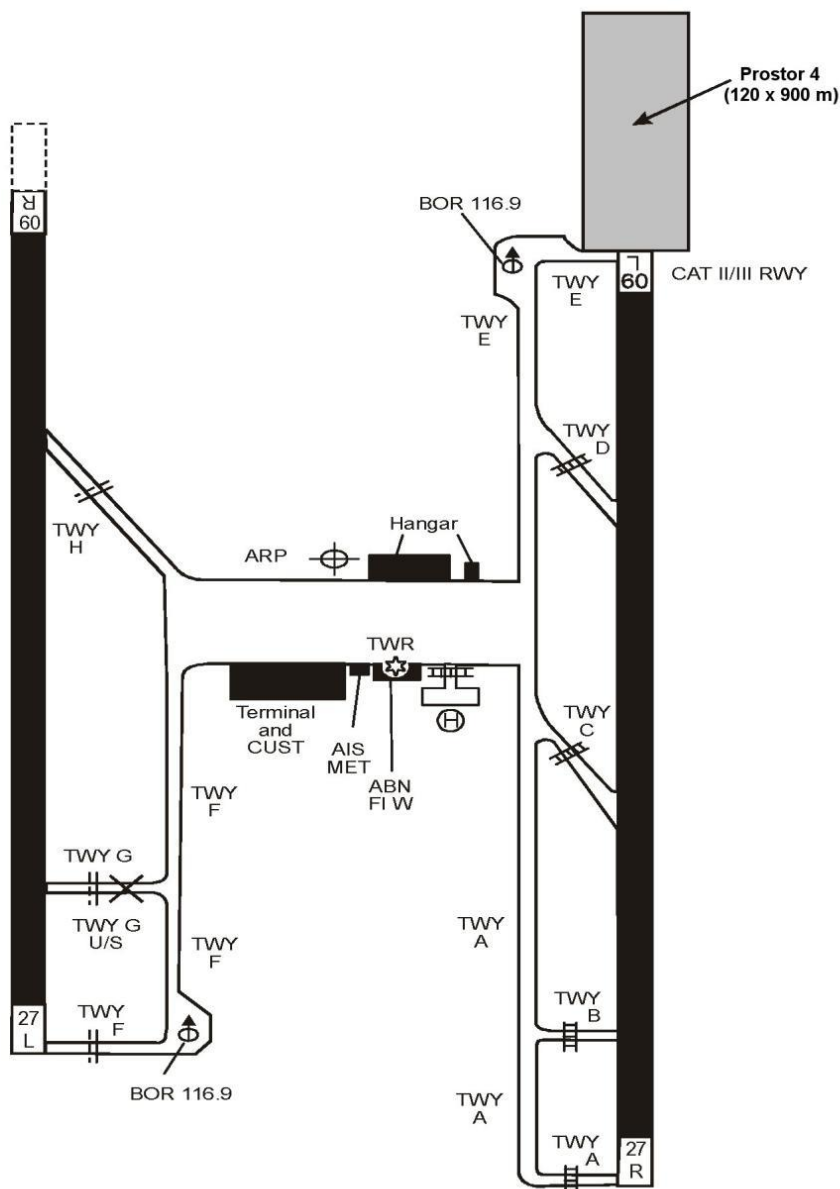
- (1) Data překážek musí být shromažďována a zaznamenávána v souladu s numerickými požadavky pro Prostor 2;
 - (i) Plocha, ze které se provádí sběr dat překážek v Prostoru 2a, by měla mít výšku 3 m nad nejbližší výškou dráhy nad mořem, měřeno podél osy dráhy, a pro části vztahující se k předpolí, pokud existuje, od výšky nejbližšího konce dráhy nad mořem;
 - (ii) Plocha, ze které se provádí sběr dat překážek v Prostoru 2b, má 1,2% sklon vedený od konce Prostoru 2a začínající ve výšce konce dráhy nad mořem ve směru odletu, do vzdálenosti 10 km a s rozevřením 15 % na každou stranu;
 - (iii) Plocha, ze které se provádí sběr dat překážek v Prostoru 2c, má 1,2% sklon vedený od vnějšího okraje Prostoru 2a a 2b do vzdálenosti maximálně 10 km od hranice Prostoru 2a. Výchozí výškou Prostoru 2c nad mořem by měla být výška bodu Prostoru 2a, ve které začíná; a
 - (iv) Plocha, ze které se provádí sběr dat překážek v Prostoru 2d, má výšku 100 m nad zemí.
- (2) Data překážek v těch částech Prostoru 2, ve kterých jsou lety zakázány kvůli vysokému terénu nebo kvůli jiným místním omezením a/nebo pravidlům, by měla být shromažďována a zaznamenávána v souladu s požadavky pro Prostor 1;

- (3) Data o každé překážce uvnitř Prostoru 1, jejíž výška nad zemí je 100 m nebo více, by měla být shromažďována a zaznamenávána v databázi v souladu s numerickými požadavky pro Prostor 1 uvedenými v Tabulce 2.
- (d) Grafické znázornění ploch sběru dat terénu a překážek pro Prostor 3 je uvedeno na následujícím obrázku:



Obrázek 3 – Plocha pro sběr dat terénu a překážek – Prostor 3

- (1) Plocha pro sběr dat terénu a překážek vede půl metru (0,5 m) nad horizontální rovinu procházející nejbližším bodem na pohybové ploše letiště;
- (2) Data terénu a překážek v Prostoru 3 by měla splňovat numerické požadavky uvedené v Tabulce 1, respektive Tabulce 2;
- (e) Grafické znázornění ploch sběru dat překážek pro Prostor 4 je uvedeno na následujícím obrázku:



Obrázek 4 – Plocha pro sběr dat terénu a překážek – Prostor 4

- (1) Data terénu v Prostoru 4 by měla splňovat numerické požadavky uvedené v Tabulce 1;
- (2) Horizontální rozsah Prostoru 2 pokrývá Prostor 4. Podrobnější data překážek v Prostoru 4 mohou být shromažďována v souladu s numerickými požadavky pro data překážek v Prostoru 4 uvedenými v Tabulce 2.
- (3) Pokud je terén ve vzdálenosti větší než 900 m (3000 ft) od prahu dráhy hornatý nebo jiným způsobem podstatný, měla by být délka Prostoru 4 prodloužena do vzdálenosti maximálně 2000 m (6500 ft) od prahu dráhy.

AMC/GM k PŘÍLOZE IV – ČÁST ADR-OPS
HLAVA A – DATA O LETIŠTI

	Prostor 1	Prostor 2	Prostor 3	Prostor 4
Rozteč bodů	3 obloukové vteřiny (přibližně 90 m)	1 oblouková vteřina (přibližně 30 m)	0,6 obloukové vteřiny (přibližně 20 m)	0,3 obloukové vteřiny (přibližně 9 m)
Vertikální přesnost	30 m	3 m	0,5 m	1 m
Vertikální rozlišení	1 m	0,1 m	0,01 m	0,1 m
Horizontální přesnost	50 m	5 m	0,5 m	2,5 m
Stupeň věrohodnosti	90%	90%	90%	90%
Klasifikace dat Integrita	běžná	význačná	význačná	význačná
Údržba	jak požadováno	jak požadováno	jak požadováno	jak požadováno

Tabulka 1 – Numerické požadavky na data terénu

	Prostor 1	Prostor 2	Prostor 3	Prostor 4
Vertikální přesnost	30 m	3 m	0,5 m	1 m
Vertikální rozlišení	1 m	0,1 m	0,01 m	0,1 m
Horizontální přesnost	50 m	5 m	0,5 m	2,5 m
Stupeň věrohodnosti	90%	90%	90%	90%
Klasifikace dat Integrita	běžná	význačná	význačná	význačná
Údržba	jak požadováno	jak požadováno	jak požadováno	jak požadováno

Tabulka 2 – Numerické požadavky na data překážek

AMC1 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat

VŠEOBECNÉ POŽADAVKY

- (a) Integrita leteckých dat by měla být zachována po celou dobu zpracování dat od zaměření/zdroje po dalšího zamýšleného uživatele. Na základě příslušné klasifikace integrity by měly postupy validace a ověření dat:
- (1) v případě běžných dat: zamezit poškození dat v průběhu jejich zpracování;
 - (2) v případě význačných dat: zajistit, že nedojde k poškození dat v žádné fázi celého procesu, což může podle potřeby zahrnovat i další procesy k vypořádání se s možnými riziky v celé architektuře systému a k dalšímu zajištění integrity dat této úrovně; a
 - (3) v případě kritických dat: zajistit, že nedojde k poškození dat v žádné fázi celého procesu, což zahrnuje další procesy pro zajištění integrity, aby se plně eliminovaly dopady chyb identifikovaných coby možná rizika pro integritu dat pomocí analýzy celé architektury systému.
- (b) Provozovatel letiště by měl určit a hlásit letecká data týkající se letiště v souladu s požadavky na přesnost a integritu stanovenými v následujících tabulkách:

Zeměpisná šířka a zeměpisná délka	Přesnost Datový typ	Klasifikace integrity
Vztažný bod letiště	30 m zaměření/výpočet	běžná
Navigační zařízení umístěná na letišti	3 m zaměření	význačná
Překážky v Prostoru 3	0,5 m zaměření	význačná
Překážky v Prostoru 2 (části uvnitř hranic letiště)	5 m zaměření	význačná
Práh dráhy	0,3 m zaměření	kritická
Konec RWY (zaměření začátku letové trajektorie)	1 m zaměření	kritická
Body osy RWY	1 m zaměření	kritická
Vyčkávací místo RWY	0,5 m zaměření	kritická
Body osy pojezdové dráhy/body osy naváděcí dráhy ke stání	0,5 m zaměření	význačná
Čára značení křižovatky TWY	0,5 m zaměření	význačná
Naváděcí čára k výjezdu	0,5 m zaměření	význačná
Hranice odbavovací plochy (polygon)	1 m zaměření	běžná
Zařízení pro odmrazování a protinámrazové ošetření (polygon)	1 m zaměření	běžná
Body stání letadel/kontrolní body INS	0,5 m zaměření	běžná

Tabulka 1 – Zeměpisná šířka a zeměpisná délka

Výška nad mořem / nadmořská výška / výška	Přesnost Datový typ	Klasifikace integrity
Výška letiště nad mořem	0,5 m zaměření	význačná
Zvlnění geoidu WGS-84 v poloze, pro kterou se uvádí výška letiště nad mořem	0,5 m zaměření	význačná
Práh dráhy pro nepřesné přístrojové přiblížení	0,5 m zaměření	význačná
Zvlnění geoidu WGS-84 v místě prahu dráhy pro nepřesné přístrojové přiblížení	0,5 m zaměření	význačná
Práh dráhy pro přesné přiblížení	0,25 m zaměření	kritická
Zvlnění geoidu WGS-84 v místě prahu dráhy pro přesné přiblížení	0,25 m zaměření	kritická
Body osy RWY	0,25 m zaměření	kritická

Výška nad mořem / nadmořská výška / výška	Přesnost Datový typ	Klasifikace integrity
Body osy pojezdové dráhy/body osy navigační dráhy ke stání	1 m zaměření	význačná
Překážky v Prostoru 2 (části uvnitř hranic letiště)	3 m zaměření	význačná
Překážky v Prostoru 3	0,5 m zaměření	význačná
Měřič vzdálenosti/přesný (DME/P)	3 m zaměření	význačná

Tabulka 2 – Výška nad mořem / nadmořská výška / výška

Deklinace / odchylka	Přesnost Datový typ	Klasifikace integrity
Deklinace navigační stanice VKV	1 DEG zaměření	význačná
Magnetická odchylka letiště	1 DEG zaměření	význačná
Magnetická odchylka kurzového majáku ILS	1 DEG zaměření	význačná
Magnetická odchylka kurzového majáku MLS	1 DEG zaměření	význačná

Tabulka 3 – Deklinace a magnetická odchylka

Směrník	Přesnost Datový typ	Klasifikace integrity
Nastavení kurzového majáku ILS	1/100 DEG zaměření	význačná
Nastavení nulového kurzu MLS	1/100 DEG zaměření	význačná
Směrník RWY (zeměpisný)	1/100 DEG zaměření	běžná

Tabulka 4 – Směrník

Délka / vzdálenost / rozměr	Přesnost Datový typ	Klasifikace integrity
Délka RWY	1 m zaměření	kritická
Šířka RWY	1 m zaměření	význačná
Vzdálenost posunutého prahu dráhy	1 m zaměření	běžná
Délka a šířka dojezdové dráhy	1 m zaměření	kritická
Délka a šířka dojezdové předpolí	1 m zaměření	význačná
Použitelná délka přistání	1 m zaměření	kritická
Použitelná délka rozjezdu	1 m zaměření	kritická
Použitelná délka vzletu	1 m zaměření	kritická
Použitelná délka přerušového vzletu	1 m zaměření	kritická
Šířka postranního pásu RWY	1 m zaměření	význačná
Šířka pojezdové dráhy (TWY)	1 m zaměření	význačná
Šířka postranního pásu TWY	1 m zaměření	význačná
Vzdálenost kurzového majáku ILS od konce RWY	3 m výpočet	běžná
Vzdálenost sestupového majáku ILS od prahu RWY měřená v ose	3 m výpočet	běžná
Polohová návěstidla ILS – vzdálenost od prahu RWY	3 m výpočet	význačná
Anténa ILS/DME – vzdálenost od prahu RWY měřená v ose	3 m výpočet	význačná
Vzdálenost azimutální antény MLS od konce RWY	3 m výpočet	běžná
Vzdálenost sestupové antény MLS od prahu RWY měřená v ose	3 m výpočet	běžná
Vzdálenost antény MLS DME/P od prahu RWY měřená v ose	3 m výpočet	význačná

Tabulka 5 – Délka / vzdálenost / rozměr

- (c) Požadavky na přesnost leteckých dat by měly vycházet z 95% úrovně spolehlivosti. V tomto smyslu by měly být určeny tři druhy polohových údajů: zaměřené body (např. práh dráhy), vypočítané body (matematické výpočty ze známých zaměřených bodů v prostoru a pevně stanovených bodů) a vyhlášené body (např. body hranice letové informační oblasti).
- (d) Zeměpisné souřadnice udávající zeměpisnou šířku a délku by měly být určeny a ohlášeny letecké informační službě v systému zeměpisných souřadnic *World Geodetic System – 1984*

(WGS-84), udávajícím ty zeměpisné souřadnice, které byly transformovány do WGS-84 souřadnic matematickým způsobem a u nichž přesnost původních prací v terénu neodpovídá požadavkům v Tabulce 3.

- (e) Řád přesnosti terénních prací by měl být takový, aby výsledné provozní navigační údaje pro jednotlivé fáze letu byly uvnitř následujících maximálních odchylek, jak je vyznačeno v Tabulkách 3 až 7 s ohledem na příslušnou souřadnicovou soustavu.
- (f) Kromě údaje výšky nad mořem (vztaženého ke střední hladině moře) by mělo být u určitých bodů zaměřených na letištích podle Tabulek 3 až 7 určeno a ohlášeno letecké informační službě zvlnění geoidu (vztažené k elipsoidu WGS-84).
- (g) Ochrana elektronických leteckých dat – uložených nebo přenášených – by měla být trvale monitorována kontrolou cyklickým kódem (CRC). Pro dosažení ochrany úrovně integrity kritických a význačných leteckých dat, jak jsou klasifikovány v bodech (a)(1) a (a)(2) výše, by měl být aplikován 32bitový, respektive 24bitový algoritmus CRC.
- (h) Pro dosažení ochrany úrovně integrity běžných leteckých dat, jak jsou klasifikovány bodě (a)(3) výše, by měl být aplikován 16bitový algoritmus CRC.
- (i) Provozovatel letiště by měl zavést postupy pro:
 - (1) sledování dat týkající se letiště a dostupných služeb, jež pocházejí od provozovatele letiště a jsou vyhlášována příslušnými poskytovateli letových provozních služeb;
 - (2) oznamování jakýchkoli změn nezbytných k zajištění správných a úplných údajů, které se týkají letiště a dostupných služeb, příslušné letecké informační službě a poskytovatelům letových provozních služeb.

AMC2 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat

FORMÁLNÍ DOHODY

- (a) Zainteresované organizace

Provozovatel letiště by měl mít uzavřeny formální dohody s veřejnými nebo soukromými subjekty poskytujícími:

 - (1) letové navigační služby;
 - (2) služby tvorby a poskytování mapových dat;
 - (3) služby návrhu letových postupů;
 - (4) elektronická data terénu; a
 - (5) elektronická data o překážkách,

s nimiž si vyměňuje letecká data a/nebo letecké informace.
- (b) Obsah formální dohody

Takovéto formální dohody by měly zahrnovat následující minimální obsah:

 - (1) rozsah leteckých dat a leteckých informací, které mají být poskytovány;
 - (2) požadavky na přesnost, rozlišení a integritu pro každou dodávanou datovou položku;
 - (3) požadované metody průkazu, že poskytovaná data vyhovují stanoveným požadavkům;
 - (4) povaha opatření, která mají být přijata v případě odhalení chyby dat nebo nekonzistence v jakýchkoli poskytovaných datech;
 - (5) následující minimální kritéria pro oznamování změn dat:
 - (i) kritéria určování včasnosti poskytování dat založená na provozní a bezpečnostní důležitosti dané změny;
 - (ii) jakékoli předběžné oznámení očekávaných změn;

- (iii) způsoby, jakými budou oznámení přijata;
- (6) strana odpovědná za dokumentaci změn dat;
- (7) způsob, jak vyřešit jakékoli možné nejasnosti způsobené použitím různých formátů k výměně leteckých dat nebo informací;
- (8) jakákoli omezení týkající se použití dat;
- (9) požadavky pro tvorbu zpráv o kvalitě vydávaných poskytovateli dat s cílem zjednodušit ověřování jakosti dat jejich uživateli;
- (10) požadavky na metadata; a
- (11) požadavky související s nepředvídatelnými situacemi týkající se nepřetržitého poskytování dat.

GM1 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat

Informace týkající se zpracování leteckých dat a leteckých informací jsou obsaženy v dokumentech RTCA DO-200A a EUROCAE ED-76A – *Standards for Processing Aeronautical Data*.

AMC1 ADR.OPS.A.015 Koordinace mezi provozovateli letišť a poskytovateli leteckých informačních služeb

HLÁŠENÍ

- (a) Provozovatel letiště by měl hlásit věci provozního významu nebo ovlivňující provoz letadel a letiště, aby mohla být přijata příslušná opatření, zejména pokud jde o následující:
 - (1) stavební práce nebo práce údržby;
 - (2) nerovný nebo poškozený povrch na RWY, pojezdové dráze nebo odbavovací ploše;
 - (3) sníh, rozbředlý sníh, led nebo námraza na RWY, pojezdové dráze nebo odbavovací ploše;
 - (4) voda na RWY, pojezdové dráze nebo odbavovací ploše;
 - (5) sněhové valy nebo závěje v blízkosti RWY, pojezdové dráhy nebo odbavovací plochy;
 - (6) chemické kapaliny používané k odmrázování a protinámrazovému ošetření nebo jiné nečistoty na RWY, pojezdové dráze nebo odbavovací ploše;
 - (7) jiná dočasná nebezpečí, včetně parkujících letadel;
 - (8) porucha nebo nepravidelný provoz části nebo celého světelného systému letiště; a
 - (9) porucha hlavního nebo záložního zdroje elektrické energie.
- (b) Změna úrovně ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami, která je na letišti normálně k dispozici, by měla být vyjádřena ve formě nové kategorie, která je na letišti k dispozici.

Jakmile taková změna zanikne, poskytovatel letových provozních služeb a poskytovatelé leteckých informačních služeb by měli být o tom uvědomeni.
- (c) Provozovatel letiště by měl při předávání hrubých informací/údajů, které mají dopad na letecké mapy a/nebo navigační systémy využívající počítačové systémy a které mají být vyhlášeny v souladu se systémem a řízením rozšiřování leteckých informací (AIRAC), leteckým informačním službám dodržovat předem stanovená a mezinárodně schválená data účinnosti AIRAC plus 14 dnů určených na poštovní doručení.

HLAVA B – LETIŠTNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, VYBAVENÍ A INSTALACE (ADR.OPS.B)

GM1 ADR.OPS.B.001 Poskytování služeb

SLUŽBY

Je potřeba, aby byly služby zahrnuté v Hlavě B této Přílohy na letišti poskytovány. V některých případech nejsou tyto služby přímo poskytovány provozovatelem letiště, ale jinou organizací nebo státním subjektem nebo kombinací obojího. Nicméně, provozovatel letiště zodpovědný za provoz letiště by měl mít dohody a takové vztahy s těmito organizacemi nebo subjekty, aby bylo zajištěno, že tyto služby jsou poskytovány v souladu s právními požadavky. Výše popsany přístup splňuje požadavky integrovaného systému řízení bezpečnosti, který pomáhá provozovateli letiště zajistit, že je plněn bezpečnostní cíl poskytování služeb. Při plnění této činnosti by měl být provozovatel letiště vnímán tak, že plní své odpovědnosti v souladu s výše uvedenými postupy, kromě toho by však provozovatel letiště neměl být chápán jako přímo odpovědný, ani ručit za nedodržení předpisů ze strany jiného subjektu podílejícího se na dohodě.

AMC1 ADR.OPS.B.005(b) Letištní pohotovostní plánování

VŠEOBECNĚ

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby letištní pohotovostní plán zahrnoval rychlou dostupnost příslušných specializovaných záchranných služeb a koordinaci s nimi, aby byl schopen reagovat na mimořádné události, kde je letiště umístěno v blízkosti vodních ploch a/nebo bažinatých oblastí, a tam, kde je podstatná část přiblížení nebo odletu prováděna nad takovými plochami.
- (b) Provozovatel letiště by měl zajistit, že je provedeno posouzení příletových a odletových prostorů v okruhu 1000 m od prahu dráhy, aby byly určeny dostupné možnosti v případě zásahu.

AMC2 ADR.OPS.B.005(b) Letištní pohotovostní plánování

LETIŠTNÍ POHOTOVOSTNÍ PLÁN

Provozovatel letiště by měl v letištním pohotovostním plánu zahrnout nejméně následující:

- (a) Typy mimořádných událostí, které plán předpokládá;
- (b) Útvary zahrnuté do plánu, a podrobnosti letiště a místní uspořádání a fóra týkající se pohotovostního plánování;
- (c) Odpovědnost a úlohu každého útvaru, pohotovostní operační středisko a velitelské stanoviště pro každý typ mimořádné události;
- (d) Jména a telefonní čísla kanceláří nebo lidí, kteří mají být kontaktováni v případě konkrétní mimořádné události; a
- (e) Mapu letiště a jeho bezprostředního okolí s kartografickou sítí, přibližně do vzdálenosti 8 km od středu letiště.

AMC1 ADR.OPS.B.005(c) Letištní pohotovostní plánování

NÁCVIK LETIŠTNÍCH MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

Provozovatel letiště by měl zajistit, že pohotovostní plán je prověřován:

- (a) celoletními cvičeními mimořádných událostí v intervalech nepřesahujících dva roky; a

- (b) dílčími cvičeními mimořádných událostí v průběhu roku k zajištění, aby jakékoliv nedostatky zajištěné během celoletního cvičení mimořádných událostí byly odstraněny

a následně vyhodnocovány, nebo po skutečné mimořádné události tak, aby byly odstraněny jakékoliv nedostatky zjištěné během takových cvičení nebo skutečných mimořádných událostí.

GM1 ADR.OPS.B.005(a) Letištní pohotovostní plánování

ÚČEL LETIŠTNÍHO POHOTOVOSTNÍHO PLÁNU

- (a) V mnoha případech je letištní pohotovostní plán součástí národního nebo místního pohotovostního plánu a odpovědnost za jeho vypracování je přidělena jinému subjektu, odlišnému od provozovatele letiště. Nicméně to nebrání provozovateli letiště vypracovat svůj vlastní plán popisující kroky, které by měly být v průběhu mimořádné události podniknuty, a to ve spolupráci s úřady odpovědnými za národní nebo místní pohotovostní plán.
- (b) Bez ohledu na to, čí odpovědností je zavedení a provádění pohotovostního plánu, který zahrnuje mimořádné události na letišti nebo v jeho okolí, měl by pohotovostní plán zajistit, že existují opatření pro:
- (1) řádný a efektivní přechod z normálního na nouzový provoz;
 - (2) delegování pravomocí;
 - (3) přiřazení zodpovědností v nouzi;
 - (4) oprávněný klíčový personál pro činnosti obsažené v plánu;
 - (5) koordinaci úsilí ve snaze vypořádat se s mimořádnou událostí; a
 - (6) bezpečné pokračování provozu letadel nebo návrat k normálnímu provozu, jak je to jen možné.

GM2 ADR.OPS.B.005(a) Letištní pohotovostní plánování

LETIŠTNÍ POHOTOVOSTNÍ PLÁN

- (a) Letištní pohotovostní plán provozovatele letiště by měl zohledňovat zásady lidských činitelů, aby byla zabezpečena optimální reakce v případě mimořádné události.
- (b) Aby se zajistilo, že dokumentace letištního pohotovostního plánu plně slouží svému účelu, měla by zahrnovat následující:
- (1) plány pro řešení mimořádných událostí na letišti nebo v jeho okolí, včetně poruch letadel za letu, požárů staveb, sabotáže, včetně bombových hrozeb (letadel a staveb), únosu letadla, a incidentů na letištích pokrývajících úvahy „během mimořádných událostí“ a „po mimořádných událostech“;
 - (2) podrobnosti zkoušek letištních zařízení a vybavení, která mají být použita při mimořádných událostech, jako je pohotovostní operační středisko, mobilní velitelské stanoviště, hasičské vozy a vybavení, komunikační prostředky, zdravotnický materiál první pomoci, atd., včetně četnosti těchto zkoušek;
 - (3) podrobnosti o cvičení s cílem prověřit pohotovostní plán, včetně četnosti těchto cvičení;
 - (4) seznam organizací, subjektů, zmocněných osob, jak na letišti, tak mimo letiště, jejich úkoly, jejich telefonní a faxová čísla, e-mailové a SITA adresy a rádiové frekvence jejich pracovišť;
 - (5) ustanovení pohotovostního výboru letiště pro účely organizování výcviku a jiných příprav pro zvládnutí mimořádných událostí;
 - (6) jmenování velitele zásahu na místě (*on-the-scene commander*) pro celou nouzovou operaci; a

- (7) podrobnosti o plochách mimo letiště, které budou spadat do odpovědnosti letištní záchranné a hasičské služby, a rozsah a povaha této odpovědnosti.

GM3 ADR.OPS.B.005(a) Letištní pohotovostní plánování

OBSAH LETIŠTNÍHO POHOTOVOSTNÍHO PLÁNU

Účelem letištního pohotovostního plánu je poskytnout subjektům a personálu zapojeným v případě mimořádné události všechny potřebné informace. Dokument by měl být strukturován takovým způsobem, aby požadované informace byly snadno identifikovatelné. Za tímto účelem by měla být struktura letištního pohotovostního plánu následující:

Oddíl 1 – Pohotovostní telefonní čísla

Tento oddíl by měl být omezen na nezbytná telefonní čísla v souladu s potřebami letiště, včetně:

- (a) stanoviště letových provozních služeb;
- (b) záchranných a hasičských služeb (hasičského sboru);
- (c) provozního oddělení letiště
- (d) policie a bezpečnostní (*security*) služby;
- (e) lékařské služby:
 - (1) nemocnic;
 - (2) zdravotnických pohotovostních služeb; a
 - (3) lékařů – ordinace/bydliště;
- (f) provozovatelů letadel;
- (g) agentur provádějících pozemní odbavení;
- (h) úřadů státní správy;
- (i) civilní obrany; a
- (j) jiných.

Oddíl 2 – Letecká nehoda na letišti

- (a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- (b) Činnost záchranných a hasičských služeb;
- (c) Činnost policie a bezpečnostních (*security*) služeb;
- (d) Činnost provozovatele letiště:
 - (1) doprovodné vozidlo; a
 - (2) údržba;
- (e) Činnost lékařských služeb:
 - (1) nemocnic;
 - (2) zdravotnické pohotovostní služby;
 - (3) lékařů; a
 - (4) zdravotnického personálu.
- (f) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- (g) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- (h) Činnost úřadů státní správy;

- (i) Komunikační síť (pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště);
- (j) Činnost subjektů, organizací zapojených do dohod o vzájemné pomoci v případě mimořádné události;
- (k) Činnost dopravních úřadů (pozemních, námořních a leteckých);
- (l) Činnost osob(y) určených(é) pro informování veřejnosti;
- (m) Činnost místních hasičských sborů, jsou-li zasaženy stavby; a
- (n) Činnost všech ostatních subjektů.

Oddíl 3 – Letecká nehoda mimo letiště

- (a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- (b) Činnost záchranných a hasičských služeb;
- (c) Činnost místních hasičských sborů;
- (d) Činnost policie a bezpečnostních (*security*) služeb;
- (e) Činnost provozovatele letiště;
- (f) Činnost lékařských služeb;
 - (i) nemocnic;
 - (ii) zdravotnických pohotovostních služeb;
 - (iii) lékařů; a
 - (iv) zdravotnického personálu.
- (g) Činnosti subjektů, organizací zapojených do dohod o vzájemné pomoci v případě mimořádné události;
- (h) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- (i) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- (j) Činnost úřadů státní správy;
- (k) Činnost komunikační sítě (pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště);
- (l) Činnost dopravních úřadů (pozemních, námořních a leteckých);
- (m) Činnost osoby určené pro informování veřejnosti;
- (n) Činnosti všech ostatních subjektů.

Oddíl 4 – Porucha letadla za letu (plná pohotovost nebo místní pohotovost)

- (a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- (b) Činnost letištních záchranných a hasičských služeb;
- (c) Činnost policie a bezpečnostních (*security*) služeb;
- (d) Činnost provozovatele letiště;
- (e) Opatření lékařských služeb:
 - (1) nemocnic;
 - (2) zdravotnických pohotovostních služeb;
 - (3) lékařů; a
 - (4) zdravotnického personálu.
- (f) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- (g) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště; a

- (h) Činnosti všech ostatních subjektů.

Oddíl 5 – Požáry staveb

- (a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- (b) Činnost záchranných a hasičských služeb (místního hasičského sboru);
- (c) Činnost policie a bezpečnostních (*security*) služeb;
- (d) Činnost vedení letiště;
- (e) Evakuace staveb;
- (f) Činnost lékařských služeb:
 - (1) nemocnic;
 - (2) zdravotnických pohotovostních služeb;
 - (3) lékařů; a
 - (4) zdravotnického personálu.
- (g) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- (h) Činnost osoby určené pro informování veřejnosti;
- (i) Činnosti všech ostatních subjektů.

Oddíl 6 – Sabotáž včetně bombové hrozby (letadel nebo staveb)

- (a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- (b) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- (c) Činnost policie a bezpečnostních (*security*) služeb;
- (d) Činnost provozovatele letiště;
- (e) Činnost záchranných a hasičských služeb;
- (f) Činnost lékařských služeb:
 - (1) nemocnic;
 - (2) zdravotnických pohotovostních služeb;
 - (3) lékařů; a
 - (4) zdravotnického personálu.
- (g) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- (h) Činnost úřadů státní správy;
- (i) Odloučené parkovací stání letadla;
- (j) Evakuace;
- (k) Prohledávání psem a vyškoleným personálem;
- (l) Manipulace a identifikace zavazadel a nákladu na palubě letadla;
- (m) Manipulace a likvidace podezřelé bomby;
- (n) Činnost osoby určené pro informování veřejnosti; a
- (o) Činnosti všech ostatních subjektů.

Oddíl 7 – Únos letadla

- (a) Činnost stanoviště letových provozních služeb;
- (b) Činnost záchranných a hasičských služeb;

- (c) Činnost policie a bezpečnostních (*security*) služeb;
- (d) Činnost provozovatele letiště;
- (e) Činnost lékařských služeb:
 - (1) nemocnic;
 - (2) zdravotnických pohotovostních služeb;
 - (3) lékařů; a
 - (4) zdravotnického personálu.
- (f) Činnost zúčastněného provozovatele letadla;
- (g) Činnost úřadů státní správy;
- (h) Činnost pohotovostního operačního střediska a mobilního velitelského stanoviště;
- (i) Odloučené parkovací stání letadla;
- (j) Činnost osoby určené pro informování veřejnosti; a
- (k) Činnosti všech ostatních subjektů.

Oddíl 8 – Incident na letišti

Incidenty na letišti mohou vyžadovat některé nebo všechny činnosti uvedené v Oddílu 2 „Letecká nehoda na letišti“. Příklady incidentů, které by měl provozovatel letiště zvážit, zahrnují: rozlití paliva na odbavovací ploše, u nástupního můstku pro cestující a v prostoru pro skladování paliva, události spojené s nebezpečným zbožím v prostorech odbavování nákladu, sesutí budov, srážku vozidlo/letadlo; atd.

Oddíl 9 – Zmocněné osoby – místní funkce

Uvést (kromě jiného) následující funkce, podle místních požadavků:

- (a) Na letišti:
 - (1) Velící důstojník hasičského sboru letiště;
 - (2) Vedení letiště;
 - (3) Policie a bezpečnostní (*security*) služba – velící důstojník;
 - (4) Lékařský koordinátor.
- (b) Mimo letiště:
 - (1) Místní velící důstojník hasičského sboru;
 - (2) Úřad státní správy; a
 - (3) Policie a bezpečnostní (*security*) služba – velící důstojník.

Velitel zásahu na místě bude určen, jak je požadováno v rámci předem domluvené dohody o vzájemné pomoci v případě mimořádné události.

GM4 ADR.OPS.B.005(a) Letištní pohotovostní plánování

DRUHY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

- (a) Pohotovostní plán letiště by měl zahrnovat minimálně následující typy mimořádných událostí:
 - (1) Nouzová situace letadla;
 - (2) Pozemní incidenty letadla, kdy je známo, že letadlo na zemi je v nouzové situaci jiné než letecká nehoda, vyžadující účast pohotovostních služeb;
 - (3) Sabotáž, včetně bombových hrozeb;

- (4) Únos letadla;
 - (5) Události související s nebezpečným zbožím;
 - (6) Požáry v budovách;
 - (7) Přírodní pohromy; a
 - (8) Ohrožení veřejného zdraví.
- (b) Nouzové situace letadel, u nichž lze vyžadovat služby, jsou obecně klasifikovány jako:
- (1) „letecká nehoda (*aircraft accident*)“: nehoda letadla, ke které došlo na letišti nebo v jeho okolí;
 - (2) „plná pohotovost (*full emergency*)“: letadlo přibližujícího se na letiště je v takových potížích, že existuje bezprostřední nebezpečí nehody nebo existuje podezření, že by k tomuto mohlo dojít; a
 - (3) „místní pohotovost (*local standby*)“: o přibližujícím se letadle na letiště je známo, nebo existuje domněnka, že má jakousi poruchu, ale potíže nejsou takové, že by za normálních okolností zapříčinily nějak vážné problémy při provádění bezpečného přistání.

GM5 ADR.OPS.B.005(a) Letištní pohotovostní plánování

ODSTRAŇOVÁNÍ LETADEL NESCHOPNÝCH POHYBU

- (a) Provozovatel letiště by měl mít vypracován plán pro odstraňování letadla neschopného pohybu na pohybové ploše nebo v její blízkosti, a pokud je to nutné, mít určeného koordinátora pro zajišťování tohoto plánu.
- (b) Plán pro odstraňování letadla neschopného pohybu by měl být založen na vlastnostech letadel, jejichž provoz lze na daném letišti očekávat, a mimo jiné by měl obsahovat:
 - (1) seznam vybavení a personálu na letišti nebo v jeho okolí, kteří by mohli být k dispozici pro tyto účely; a
 - (2) opatření pro rychlý přísun vyprošťovacích zařízení letadel dostupných z jiných letišť;

GM1 ADR.OPS.B.005(b) Letištní pohotovostní plánování

KOORDINACE S OSTATNÍMI SUBJEKTY A ORGANIZACEMI

- (a) Letištní pohotovostní plán by měl popisovat postupy pro koordinaci reakce různých letištních subjektů, organizací nebo služeb (např. pozemní obsluhy, leteckých společností, bezpečnostních (*security*) služeb) a ty subjekty v okolních obcích, které by mohly být při reakci na mimořádné události nápomocny.
- (b) Pokud není letištní pohotovostní plán součástí národního nebo místního pohotovostního plánu, by měl být koordinován, jak je požadováno.
- (c) Měly by být stanoveny dohody o vzájemné pomoci v případě mimořádné události, aby byly definovány odpovědnosti a/nebo závazky každého externího subjektu, který reaguje na mimořádnou událost. Tyto dohody by měly obsahovat následující:
 - (1) objasnění politické a jurisdikční odpovědnosti jednotlivých subjektů (např. policie, místní hasičské služby, místních úřadů, ÚZPLN, atd.), které by mohly být v případě mimořádné události zapojeny, tak aby se předešlo problémům;
 - (2) stanovení velící autority; tj. jediného velitele zásahu na místě zásahu (spolu s určenými zástupci, je-li to nezbytné);
 - (3) určení komunikačních priorit na místě nehody;
 - (4) organizaci nouzových přepravních zařízení na základě (a) předem určeným koordinátorem (koordinátory);

- (5) předem určené zákonné pravomoci a povinnosti všech spolupracujících pohotovostních pracovníků; a
- (6) předem stanovené dohody o použití přenosné a těžké záchranářské techniky z dostupných zdrojů.
- (d) Pohotovostní plán letiště by měl být proveden podobně, ať už se jedná o letecké nehody/incidenty na letišti nebo mimo letiště.
- (e) Značení místa setkání a směrových šipek by mělo být konzistentní a v souladu národními standardy.
- (f) Provozovatel letiště by měl posoudit množství zdravotnického materiálu, který má být na letišti k dispozici pro případ mimořádné události.

GM 2 ADR.OPS.B.005(b) Letištní pohotovostní plánování

SUBJEKTY ZAHRNUTÉ DO POHOTOVOSTI

Následující subjekty se mohou účastnit jako odezva na mimořádné události, v závislosti na typu mimořádné události a místních opatření:

- (a) Na letišti:
 - (1) Stanoviště řízení letového provozu;
 - (2) Záchrané a hasičské služby;
 - (3) Správa letiště;
 - (4) Lékařské a zdravotnické pohotovostní služby;
 - (5) Provozovatelé letadel;
 - (6) Agentury provádějící pozemní odbavení;
 - (7) Bezpečnostní (*security*) služby; a
 - (8) Policie.
- (b) Mimo letiště:
 - (1) Hasičské sbory;
 - (2) Policie;
 - (3) Zdravotnická zařízení (včetně služeb lékařských, zdravotnických pohotovostních, nemocničních a veřejného zdravotnictví);
 - (4) Armáda ČR; a
 - (5) Přístavní nebo pobřežní stráž, je-li to použitelné.

GM3 ADR.OPS.B.005(b) Pohotovostní letištní plánování

POHOTOVOSTNÍ OPERAČNÍ STŘEDISKO

- (a) Praxe ukázala, že mimořádné události jsou řešeny efektivněji centrálně prostřednictvím pohotovostního operačního střediska a velitelského stanoviště.
- (b) Pohotovostní operační středisko by mohlo být součástí letištních zařízení a zodpovídat za celkovou koordinaci a celkové řízení reakce na mimořádné události. V závislosti na velikosti letiště a místních postupech, by mohlo být zřízeno více než jedno pohotovostní středisko, ale v rámci pohotovostního plánu letiště by mělo být označeno, které z nich má celkovou odpovědnost za koordinaci.
- (c) Měla by být určena osoba, která převezme řízení pohotovostního operačního střediska, a je-li to vhodné, jiná osoba pro velitelské stanoviště.

- (d) Funkcí pohotovostního operačního střediska by měla být podpora velitele zásahu na místě zásahu v mobilním velicím stanovišti pro letecké nehody/incidenty.
- (e) Pohotovostní operační středisko by mohlo být, v závislosti na příslušných bezpečnostních (*security*) plánech a místních postupech, velitelským, koordinačním a komunikačním střediskem pro případ únosu letadla a bombových hrozeb.
- (f) Pohotovostní operační středisko by mělo být provozně k dispozici 24 hodin denně, nebo v průběhu provozní doby letiště, a měly by být stanoveny postupy pro informování jeho zaměstnanců.
- (g) Umístění pohotovostní operačního centra je velmi důležité z důvodu jeho účinnosti. Pozornost by měla být věnována určení takového umístění, z něhož je nerušený výhled na pohybovou plochu a na odloučené parkovací stání letadla, je-li to možné.
- (h) K dispozici by mělo být adekvátní zařízení a personál, aby bylo možné komunikovat s příslušnými subjekty zapojenými do mimořádné události, včetně mobilního stanoviště, když je nasazeno. Komunikační a elektronická zařízení by měla být pravidelně kontrolována, aby byly identifikovány případné poruchy.

GM4 ADR.OPS.B.005(b) Letištní pohotovostní plánování

MOBILNÍ VELITELSKÉ STANOVISŤE

- (a) Velitelské stanoviště je zařízení schopné rychlého přesunu na místo mimořádné události, když je to potřeba, a provádí místní koordinaci těch subjektů, které reagují na mimořádnou událost.
- (b) Mobilní velitelské stanoviště, pokud je zřízeno, by mělo obsahovat potřebné vybavení a personál ke komunikaci se všemi subjekty zapojenými do mimořádné události, včetně pohotovostního operačního střediska. Komunikační a elektronická zařízení by měla být pravidelně kontrolována, aby byly identifikovány případné poruchy.
- (c) V mobilním velitelském stanovišti by měly být dostupné mapy, plány a další příslušné vybavení a informace.

GM5 ADR.OPS.B.005(b) Letištní pohotovostní plánování

KOMUNIKAČNÍ SYSTÉMY POUŽÍVANÉ PŘI MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTECH

- (a) Pokud je zřízeno, měly by být zajištěny odpovídající komunikační systémy spojující velitelské stanoviště a pohotovostní operační středisko mezi sebou a se zúčastněnými subjekty v souladu s plánem a v souladu se zvláštními požadavky letiště.
- (b) Používané komunikační systémy by měly obsahovat dostatečný počet radiostanic, telefonů a dalších komunikačních zařízení k vytvoření a udržování primárních a sekundárních prostředků komunikace.
- (c) Úlohou komunikačních systémů je zajišťovat primární, a je-li to nutné, alternativní způsoby přímého spojení mezi následujícími subjekty (podle použitelnosti):
 - (1) operačními středisky a záchrannými a hasičskými jednotkami sloužícími na letišti;
 - (2) stanovištěm služby letového provozu, ohlašovou/dispečinkem příslušného hasičského sboru a hasičskými a záchrannými posádkami na cestě k mimořádné události letadla a na místě nehody/incidentu;
 - (3) příslušnými subjekty vzájemné pomoci nacházejícími se na letišti nebo mimo něj, včetně postupu zalarmování veškerého pomocného personálu, s nímž se počítá pro reakci.
 - (4) vozidly záchranné a hasičské služby, včetně možnosti komunikace mezi členy posádek každého vozidla záchranné a hasičské služby.

- (d) Komunikační systém by měl být vytvořen s cílem poskytnout rychlou odezvu pohotovostního vybavení na mimořádnou událost na nehody a incidenty v koncových oblastech a na odbavovací ploše. Nehody na odbavovací ploše zahrnují požáry kabiny letadla, úniky a požáry paliva při jeho doplňování, srážky letadel a vozidel a lékařské pohotovosti.
- (e) Měly by být prováděny pravidelné kontroly komunikačních systémů používaných při mimořádných událostech, aby se ověřila provozuschopnost všech rádiových a telefonních sítí.
- (f) S cílem zajistit rychlé oznámení v případě mimořádné události, by měl být k dispozici všem subjektům a osobám odpovědným za pohotovostní plán letiště kompletní a aktuální seznam telefonních čísel pro volání mezi subjekty. Tato čísla by měla být často ověřována, aby se zajistila jejich správnost. Aktualizované seznamy by měly být neustále distribuovány všem účastníkům pohotovostního plánu.

GM1 ADR.OPS.B.005(c) Letištní pohotovostní plánování

MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI V OBTÍŽNÉM TERÉNU

Na těch letištích, která jsou umístěna v blízkosti vodních ploch a/nebo močálů, nebo obtížného terénu by měl letištní pohotovostní plán pro odborníky záchranné služby obsahovat stanovení, ověřování a hodnocení dopředu plánovaných zásahů v pravidelných intervalech.

GM2 ADR.OPS.B.005(c) Letištní pohotovostní plánování

NÁCVIK MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ

- (a) Celoletištní cvičení
 - (1) Účelem celoletištního cvičení je zajištění přiměřenosti plánu ke zvládnutí různých druhů mimořádných událostí.
 - (2) Celoletištní cvičení mimořádných událostí by měla být podpořena všemi zainteresovanými letištními a oblastními orgány.
 - (3) Měly by být definovány cíle cvičení.
 - (4) Zapojené útvary a subjekty by měly být důkladně obeznámeny s letištním pohotovostním plánem a vypracovat individuální plány v koordinaci s obecným plánem.
 - (5) Cvičení mimořádných událostí by se měla konat v místech, které poskytnou maximálně realistické prostředí, při zajištění minimálního narušení letištního provozu. Měly by být použity různé scénáře, tak jak jsou popsány v dokumentu letištního pohotovostního plánu. Cvičení se mohou na letišti konat buď během dne, nebo v noci, a v různých obdobích roku, kdy mohou sezónní změny představovat další výzvy. Cvičení mohou probíhat jak na letišti, tak v jeho blízkosti, aby se testovaly různé scénáře.
 - (6) Celý průběh celoletištního cvičení mimořádné události by měl být přezkoumán s cílem vytěžit z něj maximální zisk. Měl by být zorganizován tým pozorovatelů provádějících kritické hodnocení, jehož členové jsou obeznámeni s postupy v případě nehod s velkým množstvím zraněných a obětí. Každý člen hodnotícího týmu by měl sledovat celé cvičení a vyplnit příslušné formuláře hodnotící systematický nácvik (dril) během mimořádné události. Hodnotící schůzka by se měla uskutečnit co nejdříve po ukončení, tak aby mohli členové týmu prezentovat svá pozorování a doporučení zlepšení postupů letištního pohotovostního plánu a souvisejícího dokumentu letištního pohotovostního plánu.
 - (7) Po cvičení by měl následovat úplný rozbor, kritické zhodnocení a analýza. Je důležité, aby se do zhodnocení zapojili zástupci všech organizací, které se na cvičení aktivně podílely.
- (b) Dílčí cvičení mimořádných událostí

- (1) Účelem dílčích cvičení je zajistit přiměřenost reakce jednotlivých zúčastněných subjektů a částí plánu.
 - (2) Dílčí cvičení mimořádných událostí by mělo zahrnovat alespoň jednu jednotku, jako záchranné a hasičské služby, nebo zdravotní služby, nebo v případě potřeby kombinaci několika jednotek.
 - (3) Dílčí cvičení mimořádných událostí by mělo zajistit, aby jakékoli nedostatky, které byly zjištěny během celoletištního cvičení mimořádné události, byly odstraněny.
- (c) Cvičení od stolu
- V pravidelných intervalech by se měla konat cvičení od stolu. Cílem těchto cvičení by mělo být ověření, zda úlohy a postupy jsou jasné a správně pochopeny. Tato cvičení poskytují dobrou příležitost otestovat nové nebo revidované postupy ještě před jejich zavedením, nebo před přípravou na celoletištní cvičení mimořádné události.

GM1 ADR.OPS.B.010(a)(1) Záchrané a hasičské služby

DOSTUPNOST A ROZSAH ZÁCHRANNÉ A HASIČSKÉ SLUŽBY

K zajištění záchranné a hasičské služby mohou být určeny vhodně umístěné a vybavené veřejné nebo soukromé organizace. Hasičské stanice těchto organizací by měly být zpravidla umístěné na letišti, není však vyloučeno jejich umístění mimo letiště za předpokladu, že může být splněn zásahový čas. [Základním cílem záchranné a hasičské služby je záchrana životů v případě letecké nehody nebo incidentu na letišti nebo v jeho blízkém okolí. Záchanná a hasičská služba je poskytována, aby vytvářela a udržovala podmínky pro přežití, zajišťovala únikové cesty pro osoby na palubě a zahajovala záchranu těch osob na palubě, které nejsou schopny bez další pomoci samy uniknout. Záchrana může vyžadovat použití dalšího vybavení a personálu, které není primárně určené pro záchranné a hasičské účely. Zdravotnické pohotovostní a lékařské služby jsou mimo pole působnosti záchranných a hasičských služeb, jak je popsáno v ADR.OPS.B.010. Funkce a odpovědnost zdravotnických pohotovostních a lékařských služeb v průběhu nouzové situace by měly být zahrnuty v letištním pohotovostním plánu (LPP), v souladu s GM3 ADR.OPS.B.005(a).]

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchrané a hasičské služby

KOMUNIKAČNÍ A VAROVNÉ SYSTÉMY

Provozovatel letiště by měl zajistit, aby:

- (a) samostatný komunikační systém poskytoval spojení mezi hasičskou stanicí a řídicí věží, jakoukoli další hasičskou stanicí na letišti a záchrannými a hasičskými vozidly;
- (b) v hasičské stanici, v jakékoliv další hasičské stanici na letišti a na letištní řídicí věži byl zřízen varovný systém pro záchranný a hasičský personál, který je možné obsluhovat z této hasičské stanice;
- (c) byly k dispozici prostředky pro komunikaci mezi záchrannou a hasičskou službou a letovou posádkou letadla v nouzové situaci;
- (d) byly k dispozici komunikační prostředky s cílem zajistit okamžité svolání určeného personálu, který není v pohotovosti;
- (e) byly k dispozici komunikační prostředky s cílem zajistit obousměrnou komunikaci mezi záchrannými a hasičskými vozidly, které jsou přítomny u letecké nehody nebo incidentu;
- (f) komunikace během mimořádných událostí by měla být zaznamenávána;
- (g) byly zajištěny prostředky komunikace mezi členy záchranné a hasičské posádky.

AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

ÚROVEŇ OCHRANY POSKYTOVANÉ ZÁCHRANNÝMI A HASIČSKÝMI SLUŽBAMI

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby
- (1) úroveň ochrany, která je běžně zajišťována na letišti se stanoví a vyjádří s ohledem na kategorii záchranných a hasičských služeb (kategorie letiště pro záchrannou a hasičskou službu), jak jsou popsány níže, a podle typu, množství a hasebního výkonu hasebních látek běžně dostupných na letišti; a
 - (2) kategorie letiště pro záchrannou a hasičskou službu (HZS) se stanovuje podle Tabulky 1, na základě nejdelších letounů běžně používajících letiště a šířky jejich trupu. Jestliže po výběru kategorie příslušné k celkové délce nejdelšího letounu je šířka trupu tohoto letounu větší než maximální šířka v sloupci 3 tabulky 1 pro tuto kategorii, potom by měla být skutečná kategorie pro tento letoun o jednu kategorii vyšší.

Kategorie letiště pro záchrannou a hasičskou službu		
Kategorie letiště (1)	Celková délka letounu (2)	Maximální šířka trupu (3)
1	0 m až 9 m, ale ne včetně	2 m
2	9 m až 12 m, ale ne včetně	2 m
3	12 m až 18 m, ale ne včetně	3 m
4	18 m až 24 m, ale ne včetně	4 m
5	24 m až 28 m, ale ne včetně	4 m
6	28 m až 39 m, ale ne včetně	5 m
7	39 m až 49 m, ale ne včetně	5 m
8	49 m až 61 m, ale ne včetně	7 m
9	61 m až 76 m, ale ne včetně	7 m
10	76 m až 90 m, ale ne včetně	8 m

Tabulka 1

- [(3) úroveň ochrany poskytované záchrannou a hasičskou službou odpovídá kategorii letiště určené dle zásad v bodu (2) výše až na výjimku, když počet pohybů (vzletů nebo přistání) letadel přepravujících cestující v nejvyšší kategorii, běžně využívajících letiště, nepřesáhne 700 v nejvytíženějších třech po sobě jdoucích měsících, lze úroveň poskytované ochrany dle (2) výše snížit, ale ne o více než jednu kategorii pod původně stanovenou úroveň.
- (b) Bez ohledu na bod (a) může provozovatel letiště během předpokládaných období snížené činnosti (např. specifického období v roce nebo dne), snížit úroveň poskytované ochrany na letišti. V tomto případě:
- (1) úroveň poskytované ochrany by neměla být menší než ta, která je potřebná pro nejvyšší kategorii letounu plánovaného pro použití na letišti během této doby, bez ohledu na počet pohybů; a
 - (2) snížená úroveň ochrany ve specifickém období by měla být publikována v letecké informační příručce (AIP) nebo prostřednictvím oznámení NOTAM.

- (c) Úroveň ochrany vyžadovaná pro provoz letounů za účelem přepravy výhradně nákladu, pošty, výcviku, zkoušení, technických přeletů (např. přistavení, ukončení provozu), včetně přepravy nebezpečného zboží, bez ohledu na počet pohybů, může být snížena v souladu s Tabulkou 2 následovně:

Kategorie letiště	Požadovaná úroveň ochrany HZS
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

Tabulka 2

- (d) Aby bylo možno posoudit, zda plánovaná úroveň ochrany poskytovaná záchrannou a hasičskou službou je dostatečná vzhledem ke kategorii letiště z hlediska HZS, měl by provozovatel letiště alespoň jedenkrát ročně provést předpověď předpokládaného provozu letadel na daném letišti na následujících 12 měsíců. V případě plánovaných změn objemu a struktury provozu, může být nutné zpracovat dodatečné posouzení. V rámci tohoto posouzení je vhodné, aby provozovatel letiště využil všechny dostupné informace od provozovatelů letadel a zkombinoval je se statistikami pohybů letadel v průběhu roku předcházejícího datu zpracování.
- (e) Nepředvídané skutečnosti vedoucí k dočasnému snížení úrovně ochrany poskytované záchrannou a hasičskou a službou na letišti jsou považovány za neplánované události vedoucí k nedostupnosti zařízení, vybavení a zdrojů.
- (f) V případě nouzových přistání a situací, kdy velitel letadla sezná, že diverze na jiné letiště nebo vyčkávání by mohly vést k mnohem podstatnějšímu nebezpečí, by mělo být přistání letadla s vyšší kategorií, než je úroveň ochrany poskytovaná na letišti, povoleno bez ohledu na aktuální dostupnou úroveň ochrany poskytovanou záchrannou a hasičskou službou.]

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

POČET ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH VOZIDEL A ZÁCHRANNÉHO VYBAVENÍ

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby:
- (1) minimální počet záchranných a hasičských vozidel na letišti[, která jsou schopna efektivně dopravit, a aplikovat hasivo specifikované pro danou kategorii letiště,] byl v souladu s následující tabulkou; a

Kategorie letiště	Záchranná a hasičská vozidla
1	1
2	1
3	1

Kategorie letiště	Záchranná a hasičská vozidla
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

- (2) záchranné vybavení v záchranných a hasičských vozidlech bylo k dispozici úměrně úrovni provozu letadel.
- (b) Pokud se letiště nachází v blízkosti vodních ploch, močálů, nebo jiného obtížného terénu nebo je podstatná část přiblížení nebo odletu prováděna nad takovými plochami, měl by provozovatel letiště zkoordinovat dostupnost vhodného záchranného vybavení a služeb.

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

HASEBNÍ LÁTKY

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (a) na letišti jsou zajištěny základní i doplňkové hasební látky;
- (b) základní hasební látka zahrnuje:
- (1) pěna splňující minimální úroveň účinnosti A; nebo
 - (2) pěna splňující minimální úroveň účinnosti B; nebo
 - (3) pěna splňující minimální úroveň účinnosti C; nebo
 - (4) kombinace těchto látek;
- s výjimkou, že základní hasební látka pro letiště kategorie 1 až 3 by měla pěna splňovat pokud možno úroveň účinnosti B nebo C;
- (c) doplňkovou hasební látkou jsou hasební prášky vhodné na hašení požárů uhlovodíků, nebo jakákoliv alternativní hasební látka, která má rovnocenné hasební schopnosti;
- (d) množství vody pro tvorbu pěny a doplňkových látek připravených na záchranných a hasičských vozidlech je v souladu s určenou kategorií letiště a Tabulkou 1,
- s výjimkou, že pro letiště kategorie 1 a 2 může být až 100 % vody nahrazeno doplňkovou látkou.

Pro účely nahrazení látek je 1 kg doplňkové látky považován za rovnocenný 1 l vody pro tvorbu pěny splňující úroveň účinnosti A.

Poznámka 1: Množství vody pro tvorbu pěny je stanoveno na základě aplikovaného výkonu 8,2 l/min/m² pro pěnu splňující úroveň účinnosti A; 5,5 l/min/m² pro pěnu splňující úroveň účinnosti B a 3,75 l/min/m² pro pěnu splňující úroveň účinnosti C.

Poznámka 2: Když jsou použity jiné doplňkové hasební látky, je potřeba ověřit jejich množství vůči potřebnému množství vody.

Minimální použitelné množství hasebních látek								
	Pěna splňující úroveň účinnosti A		Pěna splňující úroveň účinnosti B		Pěna splňující úroveň účinnosti C		Doplňkové látky	
Kategorie letiště (1)	Voda (l) (2)	Hasební výkon pěnového roztoku/min (l) (3)	Voda (l) (4)	Hasební výkon pěnového roztoku/min (l) (5)	Voda (l) (6)	Hasební výkon pěnového roztoku/min (l) (7)	Hasební prášek (kg) (8)	Hasební výkon (kg/sec) (9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1800	1 700	1 100	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5
Poznámka: Množství vody uvedené ve sloupcích 2, 4 a 6 je stanoveno na základě průměrné celkové délky letounů dané kategorie								

- [(da) množství pěnidla (určeného pro směšování a vytváření pěny) na vozidle je v poměru k zajištěnému množství vody, aby bylo možno vytvořit zvolený koncentrát;]
- (e) množství pěnidla připraveného na vozidle by mělo být dostatečné pro vytvoření nejméně dvou náplní pěnového roztoku;
- (f) pokud je na letišti k dispozici kombinace pěn různých úrovní účinnosti, tak by množství vody k zajištění tvorby pěny mělo být spočítáno pro každý typ pěny a zdokumentováno by mělo být přerozdělení tohoto množství pro každé vozidlo a dané množství zavedeno jako celkový požadavek pro záchranné a hasičské služby;
- (g) hasební výkon pěnového roztoku není menší než výkony uvedené v Tabulce 1;
- (h) doplňkové látky splňují příslušné specifikace Mezinárodní organizace pro standardizaci (ISO);
- (i) hasební výkon doplňkových látek není menší než výkony uvedené v Tabulce 1;
- (j) pro urychlení opětovného naplnění vozidel je na letišti udržována rezervní zásoba pěnidla ekvivalentní 200 % množství těchto látek uvedenému v Tabulce 1. Pěnidlo naložené v hasičských vozidlech nad množství uvedené v Tabulce 1 se může počítat do rezervy;
- (k) pro urychlení opětovného naplnění vozidel je na letišti udržována rezervní zásoba doplňkové látky ekvivalentní 100 % množství těchto látek uvedenému v Tabulce 1. A bylo přidáno dostatečné množství hnacího plynu k využití této rezervy doplňkové látky. Doplňková látka/látky vezené na hasičských vozidlech přesahující množství určené v Tabulce 1 mohou sloužit jako rezerva;]
- (l) v případě letišť kategorie 1 a 2, která mají až 100 % vody nahrazeno doplňkovými látkami, je udržována rezervní zásoba doplňkové látky rovná 200 %;
- (m) tam, kde se předpokládá významná prodleva při opětovném doplňování rezerv, mělo by být množství rezervních zásob navýšeno, jak vyplývá z posouzení rizik;
- (n) je provedena analýza potřeby vody, aby se určila dostupnost dostatečného množství vody pro potřeby hašení požárů;
- (o) pokud je plánován provoz letounů větších než průměrné velikosti dané kategorie, [jsou množství vody a pěnidla přepočítána a množství vody a pěnidla] pro tvorbu pěny a hasební výkony pěnového roztoku jsou úměrně navýšeny;]

- (oa) Tam, kde je snížena úroveň ochrany v souladu s AMC2 ADR.OPS.B.010 (a)(2), by měla být přepočítána množství hasebních látek v závislosti na největším letadle ve snížené kategorii ochrany;
- (ob) Přepočet pro provoz letounů za účelem přepravy výhradně nákladu, pošty, výcviku, zkoušení, technického přeletu (např. přistavení, ukončení provozu), včetně přepravy nebezpečného zboží, by se měl zakládat na největším letadle v kategorii specifikované v Tabulce 2 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2); a]
- (p) jsou zavedena opatření týkající se nakládání s hasebními látkami, co se týče volby, skladování, údržby a zkoušení.

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

ZÁSAHOVÝ ČAS

Provozovat letiště by měl zajistit, že:

- (a) záchranná a hasičská služba dosahuje zásahového času nepřesahujícího 3 minuty a provozního cíle nepřesahujícího 2 minuty[, od momentu zahajovací výzvy (signálu/telefonátu) záchranným a hasičským službám,] na kteroukoliv část provozované RWY za optimálních podmínek dohlednosti a stavu povrchu vozovky, a je na pozici, aby aplikovala pěnu v míře nejméně 50 % hasebního výkonu stanoveného v AMC4 ADR.OPS.B.010 Tabulka 1;
- (b) zásahové časy na kteroukoliv část pohybové plochy za optimálních podmínek dohlednosti a stavu povrchu vozovky jsou vypočítány a zahrnuty do letištního pohotovostního plánu;
- (c) veškerá vozidla, jiná než první zasahující vozidlo(a), která jsou potřebná k dosažení nepřetržité aplikace hasebních látek v množství určeném v Tabulce 1 AMC4 ADR.OPS.B.010 dorazí na místo zásahu nejpozději jednu minutu po prvním(ch) zasahujícím(ch) vozidle(ch);
- (d) jsou zajištěny vhodné pokyny, vybavení a/nebo postupy pro záchranné a hasičské služby, tak aby byl za podmínek horších, než jsou podmínky optimální dohlednosti, splněn provozní cíl co možná téměř stejně, zejména za provozu za podmínek nízké dohlednosti.

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

PERSONÁL

Provozovat letiště by měl zajistit, že:

- (a) během letového provozu a nejméně 15 minut po odletu posledního letu je k dispozici dostatečně vyškolený a připravený personál k řízení záchranných a hasičských vozidel a personál zajišťující plnohodnotné nasazení prostředků;
- (b) personál je rozmístěn takovým způsobem, aby byl dosažen minimální zásahový čas a aby mohla být udržena nepřetržitá aplikace látek o příslušné výkonu. Pozornost by měla být věnována použití lan, žebříků a dalšího záchranného a hasičského vybavení běžně používaných při záchranných a hasičských zásazích.
- (c) všichni zasahující záchranný a hasičský personál je vybaven ochranným oděvem a dýchacími prostředky, které mu umožňují plnit jeho úkoly účinným způsobem; a
- (d) jakékoli jiné povinnosti vykonávané záchranným a hasičským personálem nepředstavují ústupek na úkor zásahu nebo jejich bezpečnosti.

GM1 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

KOMUNIKAČNÍ A VAROVNÉ SYSTÉMY

Provozovatel letiště by měl zvážit možnost využití prostředků umožňující přímou komunikaci mezi záchrannou a hasičskou službou a letovou posádkou letadla v nouzové situaci. Tato rozhodnutí by mohla být založena na schopnosti záchranného a hasičského personálu efektivně komunikovat s letovou posádkou buď ústně, nebo pomocí signálů rukou. Systém obousměrné rádiové komunikace může být používán stejně jako signály rukou popsané v Dodatku 1 nařízení (EU) č. 923/2012.

GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

POČET PERSONÁLU ZÁCHRANNÉ A HASIČSKÉ SLUŽBY

Při určování počtu personálu požadovaného k zajištění záchranné a hasičské služby by měla být provedena analýza úkolů a zdrojů, s přihlédnutím k typům letadel používajících letiště, dostupných záchranných a hasičských vozidel a vybavení a k jakýmkoli dalším úkolům požadovaným od personálu záchranných a hasičských služeb, atd.

GM3 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

POČET ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH VOZIDEL A ZÁCHRANNÉHO VYBAVENÍ

Pro vodní plochy nemusí být zajištěno zvláštní hasičské vybavení, což však nevylučuje zajištění takového vybavení, pokud by bylo prakticky použitelné, jako např. když dotčené plochy zahrnují útesy nebo ostrovy. Cílem zásahového plánu by mělo být zabezpečit a uvést co nejrychleji do provozu potřebné záchranné plovoucí vybavení, kterého kapacita odpovídá největšímu letounu, který běžně využívá letiště.

GM4 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

SNÍŽENÍ [ÚROVNĚ OCHRANY] PRO ZÁCHRANNOU A HASIČSKOU SLUŽBU

[Aby se omezila potřeba měnit vyhlášenou úroveň ochrany pro záchrannou a hasičskou službu, měla by být vypracována opatření pro nepředvídané události. To může zahrnovat např: plán údržby, kdy bude zajištěna mechanická účinnost vybavení a vozidel pro záchranu a hašení, společně s opatřeními, jak pokrýt neplánovanou nepřítomnost minimální úrovně personálu, včetně vedoucích pracovníků.

Následující skutečnosti mohou být brány v úvahu jako nepředvídatelné okolnosti vedoucí k dočasnému snížení úrovně ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami na letišti]:

- ([a])** poruchy vozidel záchranných a hasičských služeb;
- ([b])** nedostatek zaměstnanců (personálu);
- ([c])** nedostupnost hasebních látek;
- ([d])** zásah záchranných a hasičských služeb u letecké nehody[.

Tyto změny, včetně předpokládané doby tohoto snížení úrovně, by měly být bezodkladně oznámeny příslušným stanovištím letových provozních služeb (ATS) a stanovištím leteckýchh informačních služeb (AIS) (viz GM1 ADR.OPS.A.005 Data o letišti), aby mohla tato stanoviště poskytnout potřebné informace přilétajícím a odlétajícím letadlům.

Dočasné snížení by mělo být vyjádřeno novou kategorií záchranných a hasičských služeb dostupných na letišti. Pokud dočasné snížení zahrnuje zdroje, které nebyly použity při výpočtu kategorie letiště pro HZS (např. specializované záchranné vybavení pro obtížný terén), měly by být podrobnosti oznámeny. Pokud už se takovéto dočasné snížení neuplatňuje, měla by být o tomto zpravena výše uvedená stanoviště.]

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

[GM5 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

ÚROVEŇ OCHRANY PRO ZÁCHRANNOU A HASIČSKOU SLUŽBU

Následující příklady mají ilustrovat způsob, jakým by měly používány nejrůznější činitele, které se zohledňují při výpočtu úrovně ochrany:

Příklad 1 – Letoun širšího trupu

Pokud má letoun délku trupu 47,5 m, sloupec 2 Tabulky 1 v AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2) ukazuje HZS kategorii 7. Avšak letoun v příkladu má šířku trupu 5,5 m, proto, podle bodu (a)(2) v AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), je příslušná úroveň ochrany HZS kategorie 8.

Příklad 2 – Delší než délka průměrného letounu

Při plánovaném provozu letounu většího, než je průměrná velikost v dané kategorii, by měla být přepočítána množství vody, a odpovídajícím způsobem by měla být navýšena množství vody pro tvorbu pěny, stejně jako hasební výkony pěnového roztoku. Níže uvedený příklad vychází z letounu o celkové délce 48 m a maximální šířce trupu 5 m. Množství vody a hasební výkon pěnového roztoku byly vypočítány pomocí koncepce ICAO vycházející z kritické oblasti a navýšeny tak, aby reflektovaly větší praktickou kritickou oblast.

Minimální použitelné množství hasebních látek (dle požadavku na pěnu splňující úroveň účinnosti B)			
Kategorie letiště	Voda (l)	Hasební výkon pěnového roztoku (l/min)	Hasební prášek (kg)
Minimální požadavek kategorie 7	12 100	5 300	225
Požadavek po přepočítání	14 113	6 163	225

Příklad 3 – Méně než 700 pohybů ve 3 nejušnějších po sobě jdoucích měsících

Následující příklady ilustrují způsob určení úrovně ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami na letišti při zohlednění počtu pohybů:

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Airbus A320	37,6 m	4,0 m	6	600
Bombardier CRJ 900	36,4 m	2,7 m	6	300
Embraer 190	36,2 m	3,0 m	6	500
ATR 72	27,2 m	2,8 m	5	200

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocením jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je vyšší než 700. V tomto případě je kategorie letiště 6.

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Airbus A350-900	66,8 m	6,0 m	9	300
Boeing 747-8	76,3 m	6,5 m	10	400
Airbus A380	72,7 m	7,1 m	10	400

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocením jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je vyšší než 700. Rovněž je zřejmé, že při hodnocení kategorie odpovídající celkové délce letounu Airbus A380, tj. kategorie 9, je skutečná zvolená kategorie o jednu úroveň vyšší, protože je šířka trupu letounu větší než maximální šířka trupu pro kategorii 9. V tomto případě je kategorie letiště 10.

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Boeing 737-900ER	42,1 m	3,8 m	7	300
Bombardier CRJ 900	36,4 m	2,7 m	6	500
Airbus A319	33,8 m	4,0 m	6	300

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocením jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je pouze 300. Minimální kategorie letiště má být v tomto případě kategorie 6, což je o jednu úroveň méně než pro nejdelší letoun.

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Airbus A380	73,0 m	7,1 m	10	300
Boeing 747-8	76,3 m	6,5 m	10	200
Boeing 747-400	70,7 m	6,5 m	9	300

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocením jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je pouze 500. Rovněž je zřejmé, že při hodnocení kategorie odpovídající celkové délce letounu Airbus A380, tj. kategorie 9, je skutečná zvolená kategorie o jednu úroveň vyšší, protože je šířka trupu letounu větší než maximální šířka trupu pro kategorii 9. Minimální kategorie letiště je v tomto případě kategorie 9, což je o jednu úroveň méně než pro nejdelší letoun.

Letoun	Celková délka	Šířka trupu	Kategorie	Pohyby
Airbus A321	44,5 m	4,0 m	7	100
Boeing 737-900ER	42,1 m	3,8 m	7	300
ATR 42	22,7 m	2,9 m	4	500

Nejdelší letouny jsou kategorizovány, na základě Tabulky 1 AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2), zaprvé vyhodnocením jejich celkové délky a zadruhé šířky jejich trupu, dokud není dosaženo 700 pohybů. Je vidět, že počet pohybů nejdelších letounů v nejvyšší kategorii celkem je pouze 400. Minimální kategorie tohoto letiště je kategorie 6. I když je mezi délkou nejdelšího letounu (Airbus A321) a letounu, u něhož je dosaženo 700. pohybu (ATR 42), poměrně velký odskok, lze minimální kategorii letiště snížit pouze na kategorii 6.

Příklad 4 – Očekávané období snížené aktivity

Úroveň ochrany by neměla být nižší, než je potřeba pro nejvyšší kategorii letounů, které v průběhu tohoto období plánují toto letiště používat. Pokud má letiště vyhlášenou kategorii HZS 7, ale mezi 23:00 a 6:00 má největší provozovaný letoun celkovou délku 27,5 m a maximální šířku trupu 3,9 m, může být vyhlášená kategorie během tohoto časového rámce snížena na kategorii 5.

Příklad 5 – Provoz letounů za účelem přepravy výhradně nákladu a pošty, včetně nebezpečného zboží

Letoun výhradně pro nákladní provoz (all-cargo) je letoun určený pro přepravu nákladu včetně nebezpečného zboží. Pokud má letoun výhradně pro nákladní provoz celkovou délku 47,5 m a

maximální šířku trupu 4.2 m, podle Tabulky 1, se jedná o kategorii 7. Jelikož se jedná o letoun výhradně pro nákladní provoz, dle Tabulky 2, může být překlasifikován na kategorii 6.]

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

[GM6 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

KRITICKÁ OBLAST PRO VÝPOČET MNOŽSTVÍ VODY

- (a) Koncepce ICAO vycházející z kritické oblasti se používá pro záchranu osob na palubě letounu. Snahou je dostat pod kontrolu pouze tu oblast požáru, která přiléhá k trupu. Cílem je ochránit integritu trupu a udržovat podmínky přijatelné pro osoby na palubě letounu. Velikost k tomu potřebné kontrolované oblasti u konkrétního letounu byla stanovena experimentálními prostředky.
- (b) Je potřeba rozlišovat mezi teoretickou kritickou oblastí, uvnitř které může být nezbytné kontrolovat požár, a praktickou kritickou oblastí, která reprezentuje skutečné podmínky letecké nehody letounu. Teoretická kritická oblast slouží pouze jako prostředek kategorizace letounů ve smyslu rozsahu možného požárního nebezpečí, v němž mohou figurovat. Nemá představovat průměrnou maximální nebo minimální velikost rozšíření požáru spojeného s konkrétním letounem. Teoretická kritická oblast je obdélník, který má jako jeden rozměr celkovou délku letounu a jako druhý druhý rozměr délku měnící se v závislosti délce a šířce trupu.
- (c) Na základě provedených pokusů bylo určeno, že pro letoun s trupem o délce větší nebo rovné 24 m, při větru o rychlosti 16–19 km/h kolmém k trupu, teoretická kritická oblast sahá od trupu do vzdálenosti 24 m proti směru větru a 6 m po směru větru. U menších letounů je dostačující vzdálenost 6 m na obě strany. Pro zajištění postupného zvyšování teoretické kritické oblasti je však použit přechod, když je délka trupu mezi 12 a 24 m.
- (d) Je vhodné brát při určování teoretické kritické oblasti v úvahu celkovou délku letounu, protože před spálením musí být chráněna celá délka letounu. Kdyby tomu tak nebylo, mohl by požár prohořet potahem a proniknout do trupu. Mimo to mají jiné letouny, jako např. s ocasními plochami tvaru T, často motory nebo únikové východy ve své prodloužené části.
- (e) Vzorec pro teoretickou kritickou oblast A_T by měl být následující:

Celková délka	Teoretická kritická oblast A_T
$L < 12 \text{ m}$	$L \times (12 + W)$
$12 \text{ m} \leq L < 18 \text{ m}$	$L \times (14 + W)$
$18 \text{ m} \leq L < 24 \text{ m}$	$L \times (17 + W)$
$L \geq 24 \text{ m}$	$L \times (30 + W)$

kde „L“ je celková délka letounu a „W“ je maximální šířka trupu letounu.

- (f) V praxi je zřídka požáru vystavena celá teoretická kritická oblast; proto je menší plocha, pro kterou se navrhuje mít požární kapacitu, označována jako praktická kritická oblast. Jako výsledek statistické analýzy skutečných leteckých nehod letounů bylo zjištěno, že praktická kritická oblast A_P je přibližně dvě třetiny teoretické kritické oblasti A_T , nebo $A_P = 0.667 \times A_T$.
- (g) Množství vody pro tvorbu pěny by se mělo vypočítat z následujícího vzorce:
- $Q = Q_1 + Q_2$, kde:
- „Q“ je celková potřebná voda;
 - „ Q_1 “ je voda použitá ke kontrole požáru v praktické kritické ploše; a
 - „ Q_2 “ je voda potřebná poté, co byl požár dostán pod kontrolu, potřebná k udržení této kontroly a/nebo uhašení zbylého požáru.
- (h) Voda potřebná ke kontrole požáru v praktické kritické oblasti (Q_1) může být vyjádřena pomocí následujícího vzorce:

$Q_1 = A_p \times R \times T$, kde:

- „ A_p “ je praktická kritická oblast;
- „ R “ aplikační rychlost; a
- „ T “ aplikační čas.

(i) Množství vody potřebné pro Q_2 nelze přesně vypočítat, jelikož závisí na mnoha proměnných. Zvažované činitele primární důležitosti jsou:

- (1) maximální celková hmotnost letounu;
- (2) maximální kapacita cestujících letounu;
- (3) maximální obsah paliva; a
- (4) předchozí zkušenosti (analýza zásahů HZS na letounech).

Tyto činitele se, po vynesení do grafu, používají k výpočtu celkového množství vody potřebné pro každou kategorii letiště. Objem vody Q_2 , jako procentní podíl Q_1 , se pohybuje od asi 0 % pro letiště kategorie 1 po asi 190 % pro letiště kategorie 10.

(j) Vztah mezi Q_1 a Q_2 u letounů reprezentujících každou kategorii letiště je uveden v následující tabulce:

Kategorie letiště	Q_2 = procentní podíl Q_1
1	0 %
2	27 %
3	30 %
4	58 %
5	75 %
6	100 %
7	129 %
8	152 %
9	170 %
10	190 %

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

GM1 ADR.OPS.B.010 (a)(3) Záchranné a hasičské služby

VÝCVIK PERSONÁLU ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB

Výcvik personálu záchranných a hasičských služeb může zahrnovat výcvik alespoň v následujících oblastech:

- (a) seznámení se s letištěm;
- (b) seznámení se s letadly;
- (c) bezpečnost personálu záchranné a hasičské služby;
- (d) pohotovostní komunikační systémy letiště, včetně poplachových signálů při požáru letadla;
- (e) používání požárních hadic, trysek, monitorů, a dalších prostředků;
- (f) aplikace požadovaných typů hasebních látek;
- (g) pomoc při nouzové evakuaci letadel;
- (h) hasičské operace;
- (i) přizpůsobení a použití vhodného záchranného a hasičského vybavení pro záchranu a hašení;
- (j) nebezpečné zboží;

- (k) seznámení se s povinnostmi hasičů podle letištního pohotovostního plánu,
- (l) postupy za nízké dohlednosti;
- (m) lidská výkonnost, včetně koordinace týmu;
- (n) ochranné oděvy a dýchací přístroje;
- (o) kompozitní materiály; a
- (p) rozpoznání balistických padákových systémů letadel během mimořádných událostí.

AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(4) Záchranné a hasičské služby

ZDRAVOTNÍ STANDARDY PERSONÁLU ZÁCHRANÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB

Provozovatel letiště by měl zajistit, že personál záchranných a hasičských služeb splňuje příslušné zdravotní standardy.

AMC1 ADR.OPS.B.010(b);(c) Záchranné a hasičské služby

VÝCVIKOVÝ PROGRAM PERSONÁLU ZÁCHRANÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB – OBECNĚ

Ustanovení AMC1 ADR.OR.D.017 (a);(b) platí také pro program výcviku personálu záchranných a hasičských služeb.

Dále by měl provozovatel letiště zajistit, že:

- (a) se personál záchranných a hasičských služeb aktivně účastní ostrých cvičení za použití odpovídajících typů letadel a záchranného a hasičského vybavení, které je na letišti používáno, včetně „požárů výtoku paliva pod tlakem“; a
- (b) výcvikový program personálu záchranných a hasičských služeb zahrnuje problematiku lidské výkonnosti, včetně koordinace týmu.

AMC2 ADR.OPS.B.010(b);(c) Záchranné a hasičské služby

VÝCVIKOVÝ PROGRAM PERSONÁLU ZÁCHRANÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB – PŘEZKOUŠENÍ OSOB VE VÝCVIKU ZÁCHRANÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB

Přezkoušení osob ve výcviku záchranných a hasičských služeb by měla být provedena v souladu s AMC2 ADR.OR.D.017 (a);(b).

AMC3 ADR.OPS.B.010(b);(c) Záchranné a hasičské služby

PRAVIDLA A POSTUPY

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby si byl personál záchranných a hasičských služeb vědom pravidel a postupů, které se týkají provozu letiště a vztahu jejich povinností a odpovědnosti k provozu letiště jako celku.
- (b) Přezkoušení odborné způsobilosti by měla ověřit, že si je personál záchranných a hasičských služeb vědom pravidel a postupů, které souvisí s jeho povinnostmi a odpovědností.

GM1 ADR.OPS.B.010(b);(c) Záchranné a hasičské služby

VÝCVIKOVÝ PROGRAM PERSONÁLU ZÁCHRANÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB – OPAKOVACÍ UDRŽOVACÍ, A ROZDÍLOVÝ VÝCVIK

Ustanovení týkající se opakovacího, udržovacího a rozdílového výcviku obsažená v GM1 ADR.OR.D.017 (a);(b) platí také pro personál záchranných a hasičských služeb.

GM2 ADR.OPS.B.010(c) Záchranné a hasičské služby

VÝCVIKOVÝ PROGRAM PERSONÁLU ZÁCHRANÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB – PŘEZKOUŠENÍ OSOB VE VÝCVIKU

Metody popsané v GM2 ADR.OR.D.017 (a);(b) platí také pro přezkoušení osob ve výcviku záchranných a hasičských služeb.

GM1 ADR.OPS.B.010(c) Záchranné a hasičské služby

PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

- (a) Přezkoušení odborné způsobilosti by měla být prováděna prostřednictvím jmenovaných hodnotících osob v souladu s AMC1 ADR.OPS.B.010 (d).
- (b) Pro personál záchranných a hasičských služeb by maximální doba mezi dvěma přezkoušeními odborné způsobilosti neměla překročit 12 kalendářních měsíců. První přezkoušení odborné způsobilosti by mělo být dokončeno v prvním roce od dokončení programu počátečního výcviku.
- (c) Program přezkoušení odborné způsobilosti by měl zahrnovat proces ověření, který měří efektivnost programu.
- (d) Program přezkoušení odborné způsobilosti by měl určit úkoly přezkoušení a příslušné metody přezkoušení, včetně postupů, které mají být použity v případě, že personál nedosáhne požadovaných standardů.
- (e) Informace týkající se programu přezkoušení odborné způsobilosti by měly být zahrnuty v letištní příručce.

GM2 ADR.OPS.B.010(c) Záchranné a hasičské služby

PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Ustanovení obsažená v GM2 ADR.OR.D.017 (c) platí také pro personál záchranných a hasičských služeb.

AMC1 ADR.OPS.B.010(d) Záchranné a hasičské služby

INSTRUKTOŘI – HODNOTÍCÍ OSOBY

Ustanovení obsažená v AMC1 ADR.OR.D.017 (d) pro instruktory a hodnotící osoby platí také pro instruktory a hodnotící osoby personálu záchranných a hasičských služeb.

AMC1 ADR.OPS.B.010(e) Záchranné a hasičské služby

ZÁZNAMY PERSONÁLU ZÁCHRANÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB

Ustanovení obsažená v AMC1 ADR.OR.D.017 (e) platí stejně pro záznamy personálu záchranných a hasičských služeb.

GM1 ADR.OPS.B.010(e) Záchranné a hasičské služby

PERSONÁL ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB – ZÁZNAMY O VÝCVIKU

Ustanovení obsažená v GM1 ADR.OR.D.017 (e) platí stejně pro záznamy o výcviku personálu záchranných a hasičských složek.

GM2 ADR.OPS.B.010(e) Záchranné a hasičské služby

PERSONÁL ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB – ZÁZNAMY O PŘEZKOUŠENÍCH ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Ustanovení obsažená v GM2 ADR.OR.D.017 (e) platí stejně pro záznamy o přezkoušení odborné způsobilosti personálu záchranných a hasičských služeb.

AMC1 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení

OBECE

- (a) Provozovatel letiště by měl zavést program sledování a kontroly pohybové plochy, který je přiměřený s provozem očekávaným na letišti, za účelem odhalení jakéhokoli zanedbání nebo potenciálních nebezpečí pro bezpečnost letadla nebo provoz letiště.
- (b) Kontroly pohybové plochy zahrnující položky, jako je výskyt FOD (poškození cizím předmětem), stav vizuálních prostředků, výskytu zvěře a aktuálního stavu povrchu vozovky, by měly být prováděny každý den, alespoň jednou, kde je kódové číslo 1 nebo 2, a alespoň dvakrát, kde je kódové číslo 3 nebo 4.
- (c) Kontroly zahrnující jiné položky, jako jsou jiné světelné systémy potřebné pro bezpečnost provozu letiště, vozovky a přilehlých pozemních ploch, drenážní a odvodňovací systémy, oplocení a další zařízení kontroly vstupu, prostředí pohybové plochy uvnitř hranic letiště a mimo hranice letiště v blízkém okolí, by měly být prováděny nejméně jednou týdně.
- (d) Provozovatel letiště by měl při extrémních povětrnostních podmínkách (období příliš vysokých teplot, mrazu, oblevy, po výrazné bouři, atd.) provádět mimořádné kontroly zpevněných ploch, aby zkontroloval, že se na vozovce nevyskytují výtluky, praskliny a úlomky, které by mohly způsobit poškození letadla nebo přivodit ztrátu směrového řízení letadla.
- (e) Provozovatel letiště by měl vést evidenci všech běžných a mimořádných kontrol pohybových ploch a souvisejících zařízení.

AMC2 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení

POŽADAVKY NA PERSONÁL PRO KONTROLY POHYBOVÉ PLOCHY

- (a) Provozovatel letiště by měl určit personál odpovědný za provádění kontrol pohybové plochy.
- (b) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby všechna vozidla na provozní ploše byla v rádiovém kontaktu s příslušnými letovými provozními službami, a to buď přímo, nebo prostřednictvím doprovodu.
- (c) Aby se předešlo nepovolenému vstupu na dráhu, provozovatel letiště by měl mít zavedeny postupy pro provádění kontrol RWY, včetně směru kontroly RWY, komunikačních postupů, opatření v případě ztráty spojení nebo poruchy vozidla, přejezdu stop příček nebo křížení RWY, atd.
- (d) Provozovatel letiště by měl zajistit, že se personálu, který provádí kontroly pohybové plochy, dostane výcviku alespoň v následujících oblastech:
 - (1) seznámení se s letištem, včetně značení, znaků a návěstidel letiště;
 - (2) letištní příručka;

- (3) letištní pohotovostní plán;
- (4) postupy pro vydání oznámení NOTAM;
- (5) dopravní řád letiště;
- (6) radiotelefonní postupy;
- (7) postupy a metody kontroly letiště; a
- (8) postupy hlášení výsledků kontrol a pozorování.

GM1 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení

KONTROLA VOZOVEK A PŘÍLEHLÝCH POZEMNÍCH PLOCH

(a) Kontrola zpevněných ploch

Při kontrole zpevněných ploch by se mělo sledovat následující:

- (1) čistota obecně se zvláštním důrazem na materiál, který by mohl způsobit poškození motoru při nasátí. Ten může zahrnovat úlomky po údržbě dráhy, nebo nadměrné šterku zbývajícího po posypu dráhy;
- (2) přítomnost nečistot, jako je sníh, rozbředlý sníh, led, mokrá led, mokrá sněh na ledu nebo námraze, voda, chemikálie používané k odmrzování a protinámrazovému ošetření, bahno, prach, vulkanický popel, olej, nánosy gumy, které mohou zhoršit charakteristiky tření povrchu RWY; zvláštní pozornost by měla být věnována současnému výskytu sněhu, rozbředlého sněhu, ledu, mokrého ledu, mokrého sněhu na ledu spolu s chemikáliemi používanými k odmrzování a protinámrazovému ošetření;
- (3) známky poškození povrchu vozovky, včetně prasknutí a úlomků betonu, stavu spár, prasknutí a uvolnění kameniva z asfaltových povrchů nebo zhoršení charakteristik tření povrchu;
- (4) po dešti by měly být určeny a označeny, pokud je to možné, zaplavené oblasti, s cílem usnadnit pozdější obnovu povrchu;
- (5) poškození návěstidel;
- (6) čistota značení RWY;
- (7) stav a usazení krytů šachet; a
- (8) okrajové části RWY by měly být zkontrolovány z důvodu, zda nenesou známky předčasného přistání; poškození návěstidel přibližovací světelné soustavy, značek a prahových návěstidel výtokovými plyny; čistotu a překážky v koncové bezpečnostní ploše RWY.

(b) Kontrola přílehlých pozemních ploch

Při kontrole by mělo být sledováno následující:

- (1) obecný stav vegetace s důrazem, že její délka nezakrývá návěstidla, znaky, značky, atd.;
- (2) jakékoliv rozvíjející se prohlubně by měly být zaznamenány a zakresleny;
- (3) jakékoli nehlášené stopy po kolech letadla by měly být pečlivě zakresleny a nahlášeny;
- (4) stav znaků a značek;
- (5) obecnou únosnost travních ploch, zejména těch, které jsou v blízkosti zpevněných ploch používaných letadly;
- (6) plochy rozmáčené vodou; a
- (7) FOD a výskyt zvířete.

GM2 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení

KONTROLA VIZUÁLNÍCH ZAŘÍZENÍ

(a) Letová ověřování vizuálních zařízení

Letová ověřování přibližovacích a dráhových světelných soustav by měla být prováděna s cílem zajistit, že obrazec je správný a návěstidla fungují, a to vždy, kdykoli je uveden do provozu nový systém, nebo po větší údržbě, nejméně však jednou ročně. Tuto kontrolu je třeba rovněž brát jako příležitost, jejímž cílem je identifikovat matoucí nebo zavádějící světla v okolí letiště.

(b) Pozemní ověřování vizuálních zařízení

Fotometrické zkoušení dráhových návěstidel a přibližovacích návěstidel by mělo být prováděno cíleně se zaměřením na udržení vysoké úrovně provozuschopnosti. Pravidelnost zkoušení by měla být nastavena tak, aby bylo dosaženo cílové úrovně provozuschopnosti.

GM3 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení

PŘEKÁŽKY

(a) Všechny povolené překážky by měly kontrolovány, zda jsou správně osvětleny a značeny.

(b) Jakékoliv nepovolené překážky by měly být neprodleně nahlášeny určeným osobám nebo organizacím.

GM4 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení

KONTROLNÍ DENÍK

Kontrolní deník by měl zahrnovat:

(a) podrobnosti o intervalech a časech kontrol;

(b) jména osob provádějících kontroly; a

(c) výsledky a případná pozorování.

GM5 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení

NÁSLEDNÉ KONTROLY

Měla by existovat opatření pro hlášení výsledků kontrol a pro přijetí okamžitých následných opatření, která zajistí nápravu nebezpečných podmínek. Tato opatření by mohla zahrnovat, v závislosti na výsledku nebo pozorování, oznámení letovým provozním službám a leteckým informačním službám, odstranění FOD, regulaci divoké zvěře, zaznamenávání událostí pro budoucí analýzu v souladu s požadavky SMS provozovatele letiště, atd.

GM6 ADR.OPS.B.015 Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení

POŽADAVKY NA PERSONÁL PROVÁDĚJÍCÍ KONTROLY NA POHYBOVÉ PLOŠE

(a) Osoby vykonávající kontrolu by měly používat kontrolní seznamy vztahující se na různé kontrolní oblasti. Kontrolní seznam by měl být doplněn o nákres letiště z důvodu vyznačení polohy a snadné identifikace problémů.

(b) Před zahájením kontroly by osoby vykonávající kontrolu měly projít poslední vyplněný kontrolní seznam z předchozího kontrolního cyklu.

(c) Pokud v místě kontroly probíhá výstavba nebo práce, osoby vykonávající kontrolu by měly být obeznámeny s bezpečnostním plánem výstavby nebo prací.

AMC1 ADR.OPS.B.020

Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty

VŠEOBECNĚ

Provozovatel letiště by:

- (a) se měl podílet na národním programu pro snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty (zkráceně „se zvěří“);
- (b) měl stanovit postupy pro zaznamenávání a hlášení střetů letadel se zvěří, ke kterým došlo na letišti, příslušnému úřadu, v úzké spolupráci s organizacemi pracujícími nebo poskytujícími služby na letišti;
- (c) měl zajistit, aby posouzení nebezpečí střetu se zvěří byla prováděna odborně způsobilým personálem;
- (d) měl vytvořit, zavést a udržovat program řízení rizik souvisejících se zvěří.

GM1 ADR.OPS.B.020

Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty

POSOUZENÍ RIZIK SOUVISEJÍCÍCH SE ZVĚŘÍ

- (a) Provozovatel letiště by měl:
 - (1) provádět posuzování rizik pomocí dat o střetech s jednotlivými druhy, stejně jako informací o přítomnosti druhů, počtu jedinců a jejich biologii a pravidelně ho aktualizovat;
 - (2) vzít v úvahu počet střetů podle jednotlivých druhů a závažnost škod vyplývajících z těchto střetů; a
 - (3) zaměřit opatření na ty druhy, které jsou přítomny s největší frekvencí a tvoří největší škody.
- (b) Posouzení rizik spojených se zvěří by měla být prováděna kvalifikovaným personálem.

GM2 ADR.OPS.B.020

Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty

PROGRAM ŘÍZENÍ RIZIK SOUVISEJÍCÍCH SE ZVĚŘÍ

Program řízení rizik souvisejících se zvěří může pokrývat plochu v okruhu přibližně 13 km (7NM) od vztažného bodu letiště a měl by obsahovat alespoň tyto body:

- (a) přidělení personálu:
 - (1) osoba, která je odpovědná za vytvoření a zavedení programu řízení rizik souvisejících se zvěří;
 - (2) osoba, která dohlíží na každodenní činnosti kontroly zvěře a analyzuje sebrané údaje a provádí posuzování rizik s cílem vytvořit a zavést program řízení rizik souvisejících se zvěří; a
 - (3) vyškolený a kvalifikovaný personál, který rozpozná a zaznamenává ptáky/zvěř a posoudí nebezpečí střetu s ptáky/zvěří a vyžene ptáky/zvěř představující nebezpečí;
- (b) proces hlášení, sběru a zaznamenávání údajů o střetech s ptáky/zvěří a jejich způsobu života;
- (c) proces zaměřený na analýzu dat a vyhodnocení nebezpečí střetu s ptáky/ zvěří, s cílem vypracovat zmírňující, proaktivní a reaktivní opatření. To by mělo zahrnovat metodiku posuzování rizik;
- (d) proces, jak u přirozených stanovišť, tak u obhospodařované půdy a v jejich okolí, kdykoliv je to možné, snížit atraktivitu území pro ptáky/zvěř;
- (e) proces zaměřený na přesídlení ptáků/zvěře představujících nebezpečí;

- (f) způsob součinnosti s neletištními agenturami a místními vlastníky půdy, atd., která by zajistila povědomí letiště o rozvoji, který může přispět k vytváření dalších nebezpečí střetů s ptáky v rámci okolí letištní infrastruktury, vegetace, využití půdy a činností (například sklizeň plodin, výsev rostlin, orba, zakládání krajinných nebo vodních prvků, lov, atd., které by mohly přilákat ptáky/zvěř.

GM3 ADR.OPS.B.020

Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty

VÝCVIK TÝKAJÍCÍ SE BIOLOGICKÉ OCHRANY LETIŠŤ (dále jen BIOL)

- (a) Personál, který provádí kontrolu zvěře na letišti, by měl absolvovat formální výcvik, a to předtím, než začne prvně pracovat jako pracovník BIOL.
- (b) Výcvik v oblasti kontroly zvěře na letišti by měl být zdokumentován a záznamy o něm by měly být uchovávány pro potřeby pravidelných přezkoumání, auditů a přezkoušení odborné způsobilosti.
- (c) Výcvik personálu, který provádí kontrolu zvěře na letišti, by měl být veden kvalifikovaným personálem, který provádí kontrolu zvěře na letišti, nebo odborníky s ověřenými zkušenostmi v této oblasti.
- (d) Vstupní výcvik pro kontrolu zvěře by se měl přinejmenším zaměřit na tyto obecné oblasti:
- (1) porozumění přírodě a rozsahu problému vlivu řízení zvěře na letectví a identifikace místních nebezpečí;
 - (2) pochopení významu jednotlivých národních a místních předpisů, norem a poradenských materiálů týkajících se programů řízení zvěře na letišti (použití modelů osvědčených postupů);
 - (3) přínos místní ekologie a biologie zvěře, včetně (kde je to použitelné) významu postupů správného řízení letištních travnatých ploch a výhod, které mohou mít pro řízení zvěře;
 - (4) důležitost přesné identifikace zvěře a pozorování, včetně využití terénních příruček;
 - (5) místní a národní zákony a předpisy týkající se vzácných a ohrožených druhů a druhů zvláštního zájmu a politiky provozovatele letiště, které se na ně vztahují;
 - (6) sběr pozůstatků po střetu se zvěří a zásady a postupy jejich identifikace;
 - (7) dlouhodobá (pasivní) kontrolní opatření, včetně řízení přirozených stanovišť na letišti i mimo něj, včetně identifikace atraktivity pro zvěř, vegetační politiky, ochrany radionavigačních zařízení, drenážního systému a praktických aspektů vodního hospodářství;
 - (8) krátkodobá (aktivní) taktická opatření, pomocí správně zavedených technik k efektivnímu plašení, rozptýlení a kontrole zvěře;
 - (9) dokumentace pohybů zvěře a kontrolních opatření, včetně postupů hlášení (letištní plán BIOL);
 - (10) střelné zbraně a bezpečnost v terénu, včetně použití osobních ochranných prostředků; a
 - (11) posouzení rizik střetu se zvěří a principů řízení rizik a jak jsou tyto programy integrovány se systémem řízení bezpečnosti letiště.
- (e) Personál, který provádí kontrolu zvěře, by si měl být plně vědom pravidel a podmínek provozu v prostředí letiště. Minimální rozsah školení personálu by měl obsahovat:
- (1) školení řidičů v neveřejných prostorech letiště, včetně seznámení s letištěm, komunikace s řízením letového provozu, znaků a značení, navigačních zařízení, provozu a bezpečnosti letiště a dalších záležitostech, které provozovatel letiště uzná za vhodné; a
 - (2) seznámení s letadly, včetně identifikace letadla, konstrukce motoru letadla a vlivu střetu se zvěří na letadlové systémy.

- (f) Mělo by být zajištěno, že si personál, který provádí kontrolu zvěře, udržuje svou odbornou způsobilost pro tuto funkci. Toho lze dosáhnout buď pravidelným opakovacím výcvikem, nebo jiným systémem sledování, který je přijatelný pro příslušný úřad. Zachování způsobilosti by mělo zahrnovat oblasti v bodu (d) a (e) výše, a dále pak:
- (1) vyhodnocování bezpečnosti zbraně;
 - (2) změny místního životního prostředí;
 - (3) změny v politice řízení rizik;
 - (4) nedávné události související se zvěří na letišti;
 - (5) zlepšení aktivních a pasivních opatření; a
 - (6) jakékoliv další záležitosti, které provozovatel letiště považuje za vhodné.

GM4 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty

VEDENÍ ZÁZNAMŮ A HLÁŠENÍ STŘETŮ SE ZVĚŘÍ A POZOROVANÉ ZVĚŘE

- (a) Je nutné udržovat záznamy o všech aktivitách zvěře nebo tzv. „deník o ptácích/zvěři“. Deník by měl obsahovat alespoň následující informace:
- (1) počty, druhy a místa výskytu viděných ptáků/zvěře; a
 - (2) opatření přijatá k plašení ptáků/zvěře a výsledky těchto opatření.
- (b) Deník by se měl vypisovat v pravidelných intervalech, personálem provádějícím kontrolu zvěře.
- (c) Deník by měl být analyzován, s cílem a určit, které druhy představují nebezpečí, v kterých denních hodinách nebo částech roku nebo za jakých povětrnostních podmínek, atd.
- (d) Provozovatel letiště by měl mít zavedený systém sběru hlášení střetu s ptáky/zvěří, v úzké spolupráci s vlastníky údajů, jako jsou provozovatelé letadel, poskytovatelé letových navigačních služeb, oddělení údržby leteckých motorů, atd.

AMC1 ADR.OPS.B.025 Provoz vozidel

PROGRAM VÝCVIKU

- (a) V závislosti na rozsahu a složitosti letiště a individuálních požadavcích řidiče, by měl být program výcviku brát v úvahu tyto hlavní oblasti:
- (1) obecný program pro řidiče vozidla v neveřejném prostoru letiště, který pokrývá provozní bezpečnost provozu vozidel a vybavení v těsné blízkosti letadel na pohybové ploše, jako jsou RWY, pojezdové dráhy, odbavovací plochy, stání letadla, komunikace v neveřejném prostoru letiště a plochy přilehlé k pohybové ploše.
 - (2) zvláštní výcvik na vozidle a vybavení, např. autě, tahači, vysokozdvížné nakládací plošině, autobusu;
 - (3) řidiči, u nichž se vyžaduje řízení na provozní ploše, by měli absolvovat dodatečný výcvik týkající se rizik spojených s RWY a pojezdovými drahami a správného používání radiotelefonní a standardní frazeologie.
- (b) Provozovatel letiště by měl zavést systém vydávání oprávnění k řízení na pohybové ploše a stanovit podmínky jejich obnovy.

AMC2 ADR.OPS.B.025 Provoz vozidel

VÝCVIK ŘÍZENÍ NA POHYBOVÉ PLOŠE

Výcvik řízení na pohybové ploše by měl obsahovat následující:

- (a) geografii letiště
- (b) letištní znaky, značení a návěstidla; a
- (c) radiotelefonní provozní postupy, v případě, že povinnosti daného řidiče vyžadují řízení na provozní ploše;
- (d) termíny a fráze používané složkami řízení letiště včetně hláskování abecedy ICAO, v případě, že povinnosti daného řidiče vyžadují vzájemnou komunikaci s řízením letiště;
- (e) pravidla letových provozních služeb týkající se pozemního provozu;
- (f) letištní pravidla a postupy;
- (g) postupy za podmínek nízké dohlednosti;
- (h) specializované činnosti, jež jsou požadovány například při záchranné a hasičské službě.

GM1 ADR.OPS.B.025 Provoz vozidel

VYDÁNÍ, POZASTAVENÍ NEBO ZRUŠENÍ OPRÁVNĚNÍ K ŘÍZENÍ V NEVEŘEJNÉM PROSTORU LETIŠTĚ

- (a) Provozovatel letiště by měl vydat oprávnění k řízení v neveřejném prostoru letiště osobám pod podmínkou, že:
 - (1) jejich práce zahrnuje řízení na pohybové ploše;
 - (2) jsou držiteli řidičského průkazu, nebo jiného řidičského oprávnění uznávaného státem;
 - (3) jsou držiteli zvláštního řidičského oprávnění, pokud jejich povinnosti zahrnují řízení specializovaného vozidla;
 - (4) splňují zdravotní kritéria v souladu s národní legislativou;
 - (5) jsou držiteli průkazu radiooperátora nebo mají speciální výcvik v radiotelefonii, pokud jejich povinnosti zahrnují řízení na provozní ploše;
 - (6) úspěšně ukončily teoretický kurz řízení v neveřejném prostoru letiště a složily písemné zkoušky;
 - (7) podle vhodnosti úspěšně prokázaly odbornou způsobilost:
 - (i) při provozu nebo použití radiostanice;
 - (ii) v porozumění a plnění postupů řízení letového provozu a místních postupů;
 - (iii) v navigaci vozidla na letišti; a
 - (iv) ve zvláštních dovednostech požadovaných pro specifické činnosti.
- (b) Oprávnění k řízení v neveřejném prostoru letiště by měla být platná po omezenou dobu a obnovována za předpokladu, že řidič úspěšně absolvoval opakovací školení a splňuje požadavky bodů (a)(1) až (a)(4) výše;
- (c) Provozovatel letiště by měl pozastavit nebo zrušit oprávnění k řízení v neveřejném prostoru letiště, pokud osoba:
 - (1) nesplňuje požadavky uvedené v bodech (a)(1) až (a)(4);
 - (2) byla opakovaně nahlášena, že porušuje dopravní řád na pohybové ploše; a
 - (3) bylo prokázáno, že řídila pod vlivem alkoholu nebo drog.
- (d) Není nutné, aby všichni řidiči byli vyškoleni na stejné úrovni. Například řidiči, jejichž funkce jsou omezeny na odbavovací plochu. Ze stejného důvodu, by provozovatel letiště mohl stanovit různé typy řidičských oprávnění, např. jedna třída pro řízení na odbavovací ploše a jiná pro provozní plochu, které mohou mít také různé doby platnosti.

GM2 ADR.OPS.B.025

Provoz vozidel

OSNOVA PROGRAMU VÝCVIKU ŘIDIČŮ VOZIDEL

ŘIDIČ VOZIDLA V NEVEŘEJNÉM PROSTORU LETIŠTĚ

Při zpracování programů a požadavků na znalosti pro program výcviku řidičů vozidel v neveřejném prostoru letiště mohou být v úvahu vzaty následující prvky:

- (a) Povolení k řízení v neveřejném prostoru letiště (*airside driving permit (ADP)*)
 - (1) vydávající subjekt, délka platnosti povolení, podmínky použití a jeho přenosnost;
 - (2) vlastnictví povolení, řízení a kontrola výdeje povolení;
 - (3) místní postupy pro vynucování a pro přestupky při řízení; a
 - (4) vazby na státní systém opravňování řidičů.
- (b) Národní legislativa a předpisy
 - (1) státní/správní předpisy týkající se řidičských průkazů vozidel obecně;
 - (2) státní/regionální/místní správní požadavky; a
 - (3) požadavky/pokyny národního úřadu pro bezpečnost letectví týkající se řízení v neveřejném prostoru letiště.
- (c) Letištní předpisy a požadavky
 - (1) pravidla létání a postupy ATC, které lze uplatnit pro letiště, když se vztahují na vozidla, zejména pravidla přednosti jízdy;
 - (2) zvláštní letištní předpisy, požadavky a místní postupy;
 - (3) místní metody používané k šíření všeobecných informací a instrukcí řidičům; a
 - (4) místní metody používané k šíření informací ohledně probíhajících prací.
- (d) Osobní odpovědnost
 - (1) dohodnuté národní nebo letištní požadavky týkající se způsobilosti k řízení (zdravotní kritéria);
 - (2) vydávání a používání osobních ochranných prostředků, jako reflexní oděvy a ochrana sluchu (hluchátka);
 - (3) všeobecné standardy pro řízení;
 - (4) požadavky ohledně zákazu kouření/požívání alkoholu v neveřejném prostoru letiště;
 - (5) povinnosti ohledně FOD a rozlití paliva/oleje; a
 - (6) odpovědnost zajistit, že je vozidlo pro daný úkol vhodné a je správně používáno.
- (e) Standardy pro vozidla
 - (1) standardy týkající se stavu a údržby dohodnuté na letišti a/nebo národní úrovni;
 - (2) požadavky týkající se zapnutí překážkových světel a označení společnosti;
 - (3) požadavky na každodenní kontrolu vozidla a její rozsah;
 - (4) dohodnuté standardy hlášení poruch letištních vozidel a vozidel společností a jejich nápravu; a
 - (5) místní požadavky ohledně vydávání a umístění povolení vozidla k vjezdu do neveřejného prostoru letiště.
- (f) Obecné rozvržení letiště
 - (1) všeobecná geografie místního letiště;
 - (2) používaná letecká terminologie, jako RWY, pojezdová dráha, odbavovací plocha, komunikace, křižovatky, vyčkávací místa RWY;

- (3) veškeré znaky, značení a návěstidla pro vozidla a letadla;
 - (4) zvláštní zmínka týkající se znaků, značení a návěstidel používaných k ochraně RWY a kritických prostorů; a
 - (5) zvláštní zmínka týkající se postupů ohledně jakýchkoli řízených/neřízených přejezdů pojezdových drah.
- (g) Nebezpečí řízení v neveřejném prostoru letiště obecně
- (1) předpisy týkající se rychlostních omezení, zakázaných prostorů a zákazu stání;
 - (2) nebezpečné zóny okolo letadel;
 - (3) sání a výfuk motoru, vrtule a vrtulníky;
 - (4) doplňování paliva do letadel;
 - (5) FOD a rozlití (paliva);
 - (6) couvání vozidla;
 - (7) přecházení personálu a cestujících přes odbavovací plochy;
 - (8) nástupní mosty a jiná obslužná zařízení, jako pevný pozemní zdroj elektrické energie;
 - (9) všeobecný proces obrátky (vyložení a naložení) letadla;
 - (10) postupy nouzového zastavení letadla a přerušení plnění paliva;
 - (11) nebezpečný náklad;
 - (12) místní požadavky ohledně přetahu vozidlem;
 - (13) požadavky ohledně řízení v noci; a
 - (14) požadavky ohledně řízení za nepříznivých povětrnostních podmínek, zejména nízké dohlednosti.
- (h) Místní organizace
- (1) role provozovatele letiště při stanovování a udržování standardů;
 - (2) národní úřad pro bezpečnost letectví a jeho odpovědnosti;
 - (3) státní a/nebo městská policie a její angažovanost ve věcech řízení v neveřejném prostoru letiště; a
 - (4) jiné úřady prosazující zákony související s vozidly, řízením, zdravím a bezpečností.
- (i) Nouzové postupy
- (1) činnosti a odpovědnosti v krizových situacích (jakákoli nehoda nebo vážný incident, k němuž dojde na letišti);
 - (2) činnosti v případě nehody vozidla;
 - (3) zvláštní činnosti v případě střetu vozidla s letadlem;
 - (4) činnosti v případě požáru;
 - (5) činnosti v případě nehody/incidentu letadla; a
 - (6) činnosti v případě zranění osoby.
- (j) Komunikace
- (1) radiotelefonní postupy a frazeologie, které mají být použity v případě potřeby;
 - (2) světelné signály používané ATC;
 - (3) postupy, které mají být použity řidiči vozidel v případě, že se ztratí nebo si nejsou jisti svou polohou;
 - (4) místní nouzová telefonní čísla; a
 - (5) jak se spojit s místním útvarem pro provozní bezpečnost.

- (k) Praktický výcvik (výcvik na místě)
- (1) obslužné komunikace v neveřejném prostoru letiště, křižovatky pojezdových drah a jakákoli omezení za nízké dohlednosti;
 - (2) odbavovací plochy a stání letadel;
 - (3) značení pro vozidla a letadla;
 - (4) značení, které vymezuje hranici mezi odbavovacími plochami a pojezdovými drahami;
 - (5) znaky, značení a návěstidla používaná na pojezdových drahách, která upozorňují na přítomnost RWY ve směru jízdy;
 - (6) parkovací plochy a omezení;
 - (7) rychlostní omezení a předpisy; a
 - (8) nebezpečí během odbavení (vykládání a nakládání) letadla a pohybů letadla.

ŘIDIČ VOZIDLA NA PROVOZNÍ PLOŠE

- (a) Všichni řidiči, u nichž se očekává řízení na provozní ploše letiště, by měli získat ADP pokrývající program uvedený výše. Každý řidič, u něž se očekává řízení na provozní ploše, by měl rovněž před zahájením výcviku k řízení na provozní ploše absolvovat praxi schválené délky v řízení v neveřejném prostoru obecně.
- (b) Všichni řidiči by měli absolvovat vstupní školení a pravidelně by jim měl být zajištěn opakovací výcvik, se zvláštním dodatečným důrazem na následující oblasti:
- (1) Letištní předpisy a požadavky
 - (i) pravidla řízení letového provozu, přednosti jízdy letadel;
 - (ii) vymezení pohybové plochy, provozních ploch, odbavovacích ploch, stání letadel; a
 - (iii) metody používané k šíření informací ohledně probíhajících prací.
 - (2) Řízení letového provozu
 - (i) funkce řízení letiště a oblast odpovědnosti;
 - (ii) funkce řízení pohybů na zemi a oblast odpovědnosti;
 - (iii) normální a nouzové postupy používané ATC v souvislosti s letadly;
 - (iv) frekvence používané ATC a obvyklé body předání vozidel mezi stanovišti;
 - (v) volací znaky ATC, volací znak vozidel, hláskovací abeceda a standardní frazeologie; a
 - (vi) vymezení hranice odpovědností mezi ATC a řízením provozu na odbavovací ploše, je-li to použitelné.
 - (3) Osobní odpovědnosti
 - (i) způsobilost k řízení, se zvláštním důrazem na zrak a barvocit;
 - (ii) správné použití osobních ochranných prostředků;
 - (iii) povinnosti ohledně FOD; a
 - (iv) povinnosti ohledně doprovázení jiných vozidel na provozní ploše.
 - (4) Standardy týkající se vozidel
 - (i) odpovědnost za zajištění toho, že je použité vozidlo způsobilé pro daný účel a úkol;
 - (ii) požadavky na každodenní kontrolu před jízdou na provozní ploše;
 - (iii) zvláštní pozornost týkající se rozsvícení překážkových a běžných světel; a

- (iv) provozuschopnost všech nezbytných komunikačních systémů s ATC a základní obsluha.
- (5) Rozvržení letiště
 - (i) zvláštní důraz na znaky, značení a návěstidla používaná na provozní ploše;
 - (ii) zvláštní důraz na znaky, značení a návěstidla používaná k ochraně RWY;
 - (iii) popis radionavigačních prostředků, jako jsou systémy ILS;
 - (iv) popis ochranných pásem týkajících se antény ILS;
 - (v) popis ochranných pásem ILS a jejich vztahu k vyčkávacím místům RWY;
 - (vi) popis pásu RWY pro přístrojovou/nepřístrojovou dráhu, plochy bez překážek a upravené plochy; a
 - (vii) popis návěstidel použitých na provozní ploše se zvláštním důrazem na ta, která souvisí s provozem za podmínek nízké dohlednosti.
- (6) Nebezpečí řízení vozidel na provozní ploše
 - (i) sání a výfuk motoru, vír za letadlem vrtule a provoz vrtulníků;
 - (ii) požadavky ohledně řízení v noci;
 - (iii) požadavky ohledně řízení za podmínek nízké dohlednosti a jiných nepříznivých povětrnostních podmínek;
 - (iv) postupy pro případ neprovozuschopnosti vozidla nebo radiostanice na provozní ploše; a
 - (v) přednost jízdy letadel, přetahovaných letadel a vozidel záchranné a hasičské služby během pohotovosti.
- (7) Nouzové postupy
 - (i) činnosti, které mají být podniknuty v případě nehody/incidentu vozidla;
 - (ii) činnosti, které mají být podniknuty v případě nehody/incidentu letadla;
 - (iii) činnosti, které mají být podniknuty v případě nálezu FOD nebo jiných předmětů na RWY a pojezdových drahách;
 - (iv) postupy, které mají být použity řidiči vozidel v případě, že se ztratí nebo si nejsou jisti svou polohou; a
 - (v) místní nouzová telefonní čísla.
- (8) Seznámení s letadly
 - (i) znalosti typů letadel a schopnost identifikovat všechny typy obvykle provozované na letišti;
 - (ii) znalost volacích znaků leteckých společností; a
 - (iii) znalost terminologie letadel týkající se motorů, trupu, řídicích ploch, podvozku, světel, ventilů, atd.
- (9) Praktický výcvik (výcvik na místě)
 - (i) všechny RWY (včetně přístupových tras a tras pro jejich opuštění), vyčkávací plochy, pojezdové dráhy a odbavovací plochy;
 - (ii) veškeré znaky, povrchové značení a návěstidla související s RWY, vyčkávacími místy dráhy, provozem CAT I, II a III;
 - (iii) veškeré znaky, povrchové značení a návěstidla související s pojezdovými drahami;
 - (iv) zvláštní značení, které vymezuje hranici mezi odbavovacími plochami a provozními plochami;

- (v) radionavigační prostředky jako ILS, ochranné prostory, anténa, vybavení pro měření RVR a jiné meteorologické vybavení;
- (vi) nebezpečí provozu okolo přistávajících, vzlétávajících nebo pojiždějících letadel; a
- (vii) jakákoli místně používané ustálené způsoby pojmenování určitých oblastí nebo tras.

RADIOTELEFONIE

Od všech řidičů vozidel provozovaných na provozní ploše by se mělo očekávat, že projeví vysokou úroveň odborné způsobilosti, pokud jde o použití radiotelefonní frazeologie a jazykové požadavky ICAO pro radiotelefonní spojení letadlo-země. Důraz by měl být kladen na následující oblasti:

- (a) Hierarchie priority zpráv
Priority zpráv, porozumění zprávám tísňovým, výstražným, o řízení a informačním.
- (b) Hláskovací abeceda
Správná výslovnost písmen, slov a číslic.
- (c) Standardní frazeologie
 - (1) důraz na potřebu, aby řidiči používali standardní frazeologii; a
 - (2) potřeba opatrnosti při určitých frázích jako „povoleno (*cleared*)“ a „vysílejte (*go ahead*)“.
- (d) Volací znaky letadel, ATC a vozidel
 - (1) porozumění terminologii a zkratkám používaným ATC a piloty;
 - (2) znalost volacích znaků leteckých společností používaných na letišti; a
 - (3) znalost volacích znaků vozidel, a že by měly odpovídat jejich funkci (např. „Operations“, „Fire“, „Engineer“) a být číslovány, pokud je používáno více než jedno vozidlo (např. „Fire 2“).
- (e) Postupy opakování zpráv
potřeba, aby řidiči používali standardní opakování zpráv stejným způsobem jako piloti v případě pokynů jako „vstupuji na/křížuji dráhu (*enter/cross the runway*)“ a v případě použití podmínkových povolení.
- (f) Stupnice slyšitelnosti/srozumitelnosti
Porozumění a použití stupnice slyšitelnosti/srozumitelnosti od 1 do 5.
- (g) Ztracení se nebo nejistota o poloze
Porozumění místním postupům pro řidiče vozidel, pokud se ztratí nebo si nejsou jisti svou polohou na provozní ploše.
- (h) Porucha vozidla
 - (1) místní postup pro případ poruchy vozidla na RWY a pojezdových drahách; a
 - (2) postup oznámení poruchy vozidla ATC.
- (i) Porucha radiostanice
 - (1) porozumění místnímu postupu pro případ, že dojde k poruše rádia během přítomnosti na RWY nebo pojezdové dráze; a
 - (2) porozumění světelným signálům, které mohou být použity ATC k předání pokynů vozidlům.
- (j) Techniky vysílání a použití radiotelefonie
 - (1) porozumění důvodům poslouchání před zahájením vysílání;

- (2) použití standardní frazeologie a postupů pro radiotelefonní spojení letadlo-země ICAO;
 - (3) slova a zvuky, kterým se vyhnout;
 - (4) správná poloha mikrofonu, aby se předešlo zkreslení hlasu;
 - (5) vyvarování se „useknutí řeči (*clipped transmissions*)“;
 - (6) uvědomování si regionálních akcentů a odchylek řeči; a
 - (7) tempo řeči při používání radiotelefonní frazeologie.
- (k) Přenosné radiovysílačky
- (1) správné použití radiovysílaček;
 - (2) účinný dosah a životnost baterie;
 - (3) vlivy stínění/clonění na letišti; a
 - (4) použití správných volacích znaků, jak vozidla, tak osoby.
- (l) Bezpečnost při používání radiostanice
- (1) místní instrukce týkající se používání přenosných radiostanic a ručních mikrofonů během řízení vozidla; a
 - (2) místní instrukce ohledně používání mobilních telefonů během provozu v neveřejném prostoru letiště.

VŠEOBECNÉ ÚVAHY

- (a) Všechny tři programy výcviku by se měl skládat ze dvou hlavních částí. První (teoretická), která by měla zahrnovat podle vhodnosti použití připravených prezentací, map, diagramů, videí, brožurek a kontrolních seznamů. Druhá část by měla zahrnovat praktický výcvik (výcvik na místě) na letišti v doprovodu náležitě vyškolené osoby. Délka této praktické výuky by se měla odvíjet od složitosti letiště.
- (b) Pokud je odpovědnost za výcvik řidičů vozidel (na odbavovací a provozní ploše) a radiotelefonní výcvik delegována na poskytovatele třetí strany, mělo by vedení letiště, jako součást svého vlastního systému řízení bezpečnosti, ustanovit program auditů k zajištění toho, že jsou udržovány dohodnuté standardy.
- (c) Výš navržená osnova programu výcviku řidičů vozidel je myšlena pouze jako návod a vychází ze současných „osvědčených postupů“. Je povinností provozovatelů letišť, aby pravidelně hodnotili své programy výcviku řidičů vozidel v porovnání s programy a dokumentací dostupnými v celém průmyslu.

AMC1 ADR.OPS.B.030

Systém sledování a řízení pohybu na ploše

VŠEOBECNĚ

- (a) Systém sledování a řízení pohybu na ploše (SMGCS) by měl zohledňovat:
 - (1) hustotu leteckého provozu;
 - (2) podmínky dohlednosti, za nichž je provoz plánován;
 - (3) potřebu orientace pilota;
 - (4) složitost rozvržení letiště; a
 - (5) pohyby vozidel.
- (b) systém SMGSC by měl být navržen tak, aby pomáhal předcházet vjezdům letadel a vozidel na aktivní RWY z nepozornosti;
- (c) systém by měl být navržen tak, aby pomáhal předcházet srážkám mezi letadly a mezi letadly a vozidly nebo objekty na jakékoli části pohybové plochy.

- (d) Kde je systém SMGCS opatřen samostatným ovládáním stop příček a osových návěstidel pojezdových drah, měly by být splněny následující požadavky:
- (1) trasy pojíždění, které jsou určeny rozsvícenými osovými návěstidly pojezdových drah, by mělo být možné ukončit rozsvícenou stop příčkou;
 - (2) napájecí okruhy by měly být upraveny tak, že když je stop příčka umístěná před letadlem rozsvícena, příslušná sekce osových návěstidel pojezdové dráhy za ní je zhasnuta; a
 - (3) osová návěstidla pojezdové dráhy před letadlem jsou aktivována, když je stop příčka zhasnuta.
- (e) Provozovatel letiště by měl vytvářet postupy pro systém sledování a řízení pohybu na ploše (SMGCS) ve spolupráci s poskytovatelem letových provozních služeb na letišti.

GM1 ADR.OPS.B.030 Systém sledování a řízení pohybu na ploše

VŠEOBECNĚ

- (a) Systém SMGCS by měl sestávat z vhodné kombinace vizuálních prostředků, nevizuálních prostředků, postupů, kontrolních, regulačních, řídících a informačních zařízení. Rozsah systémů je od velmi jednoduchých na malých letištích s mírným provozem za dobrých podmínek dohlednosti, po složité systémy nezbytné na velkých letištích se silným provozem za podmínek nízké dohlednosti. Systém zvolený pro letiště bude vhodný pro provozní prostředí, v němž bude toto letiště fungovat.
- (b) Na letišti určeném pro použití za podmínek dráhové dohlednosti menší než 350 m by měl být instalován pojezdový radar pro sledování pohybů na provozní ploše.
- (c) Radar pro sledování pohybů na provozní ploše by mohl být instalován na letišti jiném, než je uvedeno v bodě (b) výše, jestliže hustota provozu a provozní podmínky jsou takové, že pravidelnost provozního toku nemůže být udržena jinými postupy nebo zařízeními.

AMC1 ADR.OPS.B.035 Provoz v zimních podmínkách

VŠEOBECNĚ

- (a) Provozovatel letiště by měl, spolu s poskytovatelem letových provozních služeb a dalšími souvisejícími stranami, připravit postupy pro zimní údržbu (sněhový plán). Tyto postupy by měly zahrnovat požadavky pro kontroly, kritéria pro úklid sněhu, priority pro úklid sněhu, kritéria pro přípravu provozních ploch, požadavky na značení provozních ploch pokrytých sněhem a metody pro posuzování a hlášení stavu povrchu. Kritéria určená v postupech zimní údržby by měla představovat minimální kritéria pro zachování bezpečného provozu letiště, včetně kritérií pro pozastavení provozu na RWY.
- (b) Provozovatel letiště by měl z povrchu zpevněné vozovky zajistit co možná nejrychlejší a úplné odstranění sněhu, rozbředlého sněhu, ledu, stojaté vody a jiných nečistot, aby bylo minimalizováno jejich hromadění.
- (c) Při odstraňování sněhu, rozbředlého sněhu, ledu a jiných nečistot z provozních ploch pomocí chemických látek by se měl provozovatel letiště v přiměřené míře vyhnout škodlivým dopadům na životní prostředí, letadla nebo zpevněné povrchy.

GM1 ADR.OPS.B.035 Provoz v zimních podmínkách

LETIŠTNÍ SNĚHOVÝ PLÁN

- (a) Letištní sněhový plán by měl být publikován a dostupný všem, jichž se dotýká úklid sněhu.
- (b) Podrobnosti ohledně vybavení dostupného na letišti by měly být publikovány v Letecké informační příručce (AIP).

- (c) Letištní sněhový plán by měl zahrnovat následující:
- (1) členy sněhového výboru a osoby odpovědné za úklid sněhu, spolu s řetězem velení uvádějícím rozpis povinností;
 - (2) metody komunikace mezi letištním provozem, řízením letového provozu a meteorologickou služebnou;
 - (3) vybavení dostupné pro úklid sněhu. To by mělo zahrnovat vybavení pro pluhování, zametání a odfukování sněhu;
 - (4) prioritu ploch, které mají být uklizeny, a parametry zimní údržby letiště;
 - (5) sběr informací pro SNOWTAM a šíření těchto informací;
 - (6) určené plochy pro ukládání nebo roztávání sněhu, aby se předešlo nedorozuměním během skutečného úklidu;
 - (7) systém varování, který zajistí včasnou informovanost všech zainteresovaných subjektů;
 - (8) dostupnou pracovní sílu, včetně rozdělení personálu údržby vybavení do směn, a postupy jeho svolání;
 - (9) rozmístění vybavení a taktické přístupy, které mají být použity;
 - (10) obecné principy, podle kterých postupovat při rozhodování, kdy uzavřít RWY z důvodu úklidu sněhu, a určení personálu vedení oprávněného učinit toto rozhodnutí;
 - (11) metody posuzování a hlášení stavu povrchu; a
 - (12) kritéria pro pozastavení provozu na RWY.

AMC1 ADR.OPS.B.040 Noční provoz

VŠEOBECNĚ

Provozovatel letiště by měl u letišť provozovaných v noci, ve spolupráci s poskytovatelem letových provozních služeb, zajistit, že jsou instalovány, provozovány a udržovány vizuální prostředky umožňující bezpečné provádění provozu letadel.

AMC1 ADR.OPS.B.045 Provoz za podmínek nízké dohlednosti

VŠEOBECNĚ

- (a) Provozovatel letiště by měl, ve spolupráci s poskytovatelem letových provozních služeb a poskytovatelem služeb řízení provozu na odbavovací ploše, je-li to použité, stanovit postupy pro provoz za podmínek nízké dohlednosti, pokud jsou prováděna přiblížení za podmínek horších než standardní I. kategorie, jiných než standardní II. kategorie, II. a III. kategorie a prováděny vzlety za nízké dohlednosti.
- (b) Když jsou v účinnosti postupy za podmínek nízké dohlednosti (LVP) měl by provozovatel letiště zpřístupnit leteckým informačním službám a/nebo případně leteckým provozním službám informace o stavu letištních zařízení.
- (c) Provozovatel letiště by měl stanovit a zavést postupy zajišťující, že pokud jsou v účinnosti postupy za podmínek nízké dohlednosti (LVP), jsou osoby a vozidla pracující na odbavovací ploše omezeny na nezbytné minimum.
- (d) Postupy, které mají být provozovatelem letiště stanoveny pro zajištění bezpečného provozu letiště během podmínek nízké dohlednosti, by měly pokrývat následující věci:
 - (1) fyzické vlastnosti okolí RWY, včetně prostorů před prahem dráhy, přiblížení a odletu;
 - (2) překážkové roviny;
 - (3) sledování a údržbu vizuálních prostředků;

- (4) zabezpečení nevizuálních prostředků nezbytných pro postupy za podmínek nízké dohlednosti;
- (5) sekundární zdroje energie;
- (6) bezpečnost na pohybové ploše;
- (7) záchranné a hasičské služby.

AMC1 ADR.OPS.B.050 Provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek

POSTUPY

Provozovatel letiště by měl, spolu s letovými provozními službami a dalšími souvisejícími stranami pracujícími na letišti, určit a zavést postupy požadované ke zmírnění rizik provozu letiště za nepříznivých povětrnostních podmínek, jako je silný vítr, silný déšť a bouřky, včetně přerušení provozu na RWY, pokud je to považováno za nezbytné.

AMC1 ADR.OPS.B.055 Kvalita paliva

VŠEOBECNĚ

Provozovatel letiště by měl ověřit, buď sám, nebo prostřednictvím ujednání se třetími stranami, že organizace zapojené do skladování a výdeje paliva letadlům zavedly postupy pro:

- (a) údržbu zařízení a vybavení pro skladování a výdej paliva v takovém stavu, aby se nestalo nezpůsobilým pro použití v letadlech;
- (b) značení těchto zařízení a vybavení způsobem příslušným pro danou třídu paliva;
- (c) odebrání vzorků paliva v příslušných fázích během skladování a výdeje paliva letadlům a uchovávání záznamů o těchto vzorcích; a
- (d) použití personálu dostatečně kvalifikovaného a vyškoleného ve věcech skladování, výdeje a jiného nakládání s palivem na letišti.

GM1 ADR.OPS.B.055 Kvalita paliva

SHODA

Za účelem zajištění shody by měl provozovatel letiště využívat:

- (a) zprávy z auditů u organizací zapojených do skladování a výdeje paliva letadlům, nebo
- (b) související vnitrostátní postupy upravující zajištění kvality paliva.

AMC1 ADR.OPS.B.065 Vizualní prostředky a elektrické systémy letiště

VŠEOBECNĚ

- (a) Provozovatel letiště by měl zřídit systém sledování letištních pozemních návěstidel tak, aby byl poskytovatel letových provozních služeb informován, jestliže by už bezpečný provoz nebyl déle možný.
- (b) Provozovatel letiště by měl stanovit postupy pro provoz vizuálních prostředků.
- (c) Provozovatel letiště by měl stanovit postupy pro zřizování a odstraňování dočasných značení, návěstidel a znaků.

AMC1 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti

VŠEOBECNĚ

- (a) Postupy by měly být přiměřené objemu a povaze provozů na letišti.
- (b) Stavební nebo údržbové práce na pohybové ploše nebo práce ovlivňující letištní provoz by měly být plánovány, stanoveny, realizovány nebo schváleny provozovatelem letiště.
- (c) Rozsah, fyzický rozměr a doba prací by měly být oznámeny zainteresovaným relevantním stranám. Pokud tyto práce s sebou ponесou omezení použití konkrétní RWY, měla by být zavedena dodatečná opatření k zajištění bezpečnosti.
- (d) Jsou jasně chápány a plněny funkce a odpovědnosti za provoz a úkoly související se zkrácením použitelné délky RWY a probíhající práce (*work in progress* (WIP)).
- (e) Provozovatel letiště by měl přijmout vhodná opatření ke sledování bezpečnosti letiště a provozu letadel v průběhu letištních prací, tak aby v případě potřeby byla včas přijata nápravná opatření s cílem zajistit nepřetržitý bezpečný provoz.
- (f) Provozovatel letiště by měl zajistit, že místo prací bude navraceno do provozního využití bezpečným způsobem a včas, díky zajištění následujícího:
 - (1) místo prací je bezpečným způsobem a včas vyklizeno personálem, vozidly a strojním zařízením;
 - (2) Plochy dotčené pracemi jsou zkontrolovány z pohledu provozuschopnosti v souladu s postupy pro zpětnou předávku; a
 - (3) příslušné úřady nebo organizace jsou informovány o obnovení provozuschopnosti letiště v souladu s postupy, pomocí vhodných komunikačních prostředků.

AMC2 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti

PŘEKRÝVÁNÍ POVRCHU RWY

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (a) Jestliže má být RWY dočasně uvedena do provozního stavu předtím, než je pokrytí novým povrchem kompletní, podélný sklon dočasných klínů měřený ve vztahu ke stávajícímu povrchu RWY nebo předešlé vrstvě překrytí by měl být:
 - (1) 0,5 až 1,0 % pro překrytí tloušťky do 5 cm včetně; a
 - (2) ne více než 0,5 % pro překrytí tloušťky větší než 5 cm.
- (b) Předtím, než je překrývaná RWY uvedena do dočasného provozního stavu, mělo by být zřízeno osově značení RWY v souladu s příslušnými specifikacemi uvedenými v certifikační předpisové základně letiště.
- (c) Poloha jakéhokoliv dočasného prahu dráhy by měla být vyznačena 3,6 m širokým příčným pruhem.

AMC3 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti

ZNAČENÍ A OSVĚTLENÍ PROVOZU NESCHOPNÝCH PLOCH

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, že:
 - (1) jsou značky neprovozuschopnosti umístěny na každé části pojezdové dráhy, odbavovací plochy nebo vyčkávací plochy nezpůsobilé pro pohyby letadel, kterou je však ještě možno letadly bezpečně objet;
 - (2) na pohybové ploše používané v noci by měla být použita návěstidla neprovozuschopnosti; a

- (3) značky a návěstidla neprovozuschopnosti jsou umístěny dostatečně blízko sebe, aby vyznačily neprovozuschopnou plochu.
- (b) Značky neprovozuschopnosti by se měly skládat z výrazných nadzemních značek, jako jsou praporky, kužely nebo návěstní tabule.
- (c) Značky a návěstidla neprovozuschopnosti by měly splňovat specifikace popsané v CS ADR.DSN.R.870.

[AMC4 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost práce na letišti

UZAVŘENÉ RWY A POJEZDOVÉ DRÁHY, NEBO JEJICH ČÁSTI

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (a) značení uzavření RWY a TWY, jak je definováno v CS ADR.DSN.R.855(c), je umístěno na dočasně uzavřené RWY nebo TWY nebo jejich částech; toto značení lze vynechat pouze v případě, že uzávěra probíhá krátkou dobu a zároveň je zajištěna odpovídající výstraha ze strany poskytovatele letových provozních služeb;
- (b) návěstidla a světla na uzavřených RWY či TWY, nebo jejich částech nejsou v provozu, mimo případy, kdy jsou předmětem údržby; a
- (c) pokud je RWY, TWY nebo jejich část uzavřena a je křížována aktivní RWY nebo TWY užívanou v noci, značení uzavření RWY a TWY by mělo být navíc doplněno o návěstidla neprovozuschopnosti definovaná dle CS ADR.DSN.R.870(c), která by měla být umístěna podél vstupu do uzavřené oblasti v intervalech nepřekračujících 3 m.]

[Rozhodnutí č. 2017/017/R; 12.07.2017]

GM1 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti

ÚDRŽBOVÉ PRÁCE

- (a) Osoby nebo útvar údržby vstupující na pohybovou plochu za účelem provádění údržby by měly mít písemné schválení provozovatele letiště.
- (b) Vstup na pohybovou plochu by měl podléhat povolení stanoviště odpovědného za tuto plochu (ATC, řízení provozu na odbavovací ploše, provozovatele letiště, atd.) prostřednictvím příslušných prostředků (R/T, telefonu, atd.).
- (c) Jednotlivci provádějící údržbové práce by měli splňovat místní pravidla týkající se řízení a provozu vozidel na pohybové ploše.

GM2 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti

DROBNÉ STAVEBNÍ/ÚDRŽBOVÉ PRÁCE

- (a) Pro drobné práce na pohybové ploše by měl být zřízen systém pracovních povolení.
- (b) Cíli pracovních povolení by mělo být to, že:
 - (1) na pohybové ploše neprobíhají žádné práce bez vědomí personálu provozovatele letiště a letových provozních služeb;
 - (2) jsou striktně dodržovány povolené časy prací; a
 - (3) všichni jednotlivci podílející se na pracích jsou podrobně instruováni o následujícím:
 - (i) vymezených plochách, kde může práce probíhat;
 - (ii) přístupových komunikacích, které mají být dodržovány pro přístup a opuštění pracovní plochy;
 - (iii) používaných R/T postupech;

- (iv) bezpečnostních opatření, která mají být dodržována, udržování příposlechu a pozornosti; a
 - (v) postupech hlášení, podle nichž se má postupovat po ukončení práce.
- (c) Po ukončení práce by měl personál provozovatele letiště nebo jiný příslušný personál zkontrolovat pracovní plochu, aby se zajistilo, že byla předána v uspokojivém stavu.

GM3 ADR.OPS.B.070 Bezpečnost při pracích na letišti

VÝZNAMNÉ STAVEBNÍ PRÁCE/PRÁCE ÚDRŽBY

- (a) Před zahájením jakýchkoli zásadních prací na pohybové ploše by měla být zřízena styčná skupina sestávající ze zástupců provozovatele letiště, letových provozních služeb, služeb řízení provozu na odbavovací ploše, je-li to použitelné, a jednatelů subdodavatelů.
- (b) Skupina by se měla scházet podle potřeby s cílem vyhodnotit postup prací a zvážit potřebu jakékoli změny pracovních postupů, aby byly splněny provozní požadavky.
- (c) Pokud je to možné, měly by být plochy probíhajících prací odděleny od aktivních částí pohybové plochy vybudováním fyzických bariér.
- (d) Zváženo by mělo být i značení a osvětlení bariér.
- (e) Návěstidla pojezdových drah vedoucích na plochy probíhajících prací by měla být trvale vypnuta.
- (f) Před zahájením prací by mělo být stanoveno následující:
 - (1) doby prací;
 - (2) schválené přístupové komunikace;
 - (3) používaná komunikační zařízení;
 - (4) povolené výšky vozidel a vybavení a omezení vztahující se na provozní výšky jeřábů; a
 - (5) jakékoli omezení vztahující se na použití elektrického vybavení, které by mohlo způsobit interferenci s navigačními zařízeními nebo mít vliv na spojení letadel.
- (g) Dodavatelé by měli být informováni ohledně možných nebezpečí hrozících personálu pracujícím na letištích, zejména problému proudění za proudovými motory a hluku.
- (h) Tam, kde dodavatelé pracují nebo přejíždějí zpevněné plochy pro letadla, měly by být tyto plochy před opětovným otevřením pro použití letadla důkladně zkontrolovány, se zvláštní pozorností věnovanou přítomnosti cizích předmětů a celkové čistotě povrchu.
- (i) Tam, kde jsou plochy přístupné dodavatelům letadla nepřetržitě používány, jsou vyžadovány časté kontroly, aby se zajistilo zachování provozní bezpečnosti letiště.
- (j) Mělo by být přijata opatření pro dostatečné značení ramen jeřábu, pokud je považováno za žádoucí, aby bylo mimořádně nápadné.
- (k) Pokud práce probíhají delší dobu, je nutné ustanovit trvalou hlídku, aby se zajistilo, že značení a osvětlení překážek a provozu neschopných ploch nedegradovalo pod přípustné meze.
- (l) Ve spolupráci s osobami odpovědnými za elektronické přistávací prostředky by měly být v úvahu vzaty vlivy vysokých jeřábů na ILS a radar a přijata opatření snižující omezení na minimum.

GM4 ADR.OPS.B.070

Bezpečnost při pracích na letišti

POUŽITÍ NÁVĚSTIDEL NEPOUŽITELNOSTI

Pokud jsou k označení dočasně provozu neschopných ploch v noci nebo za podmínek snížené dohlednosti použita návěstidla, označují tato návěstidla potenciálně nejvíce nebezpečné okraje plochy. Měla by být použita minimálně čtyři taková návěstidla, s výjimkou plochy trojúhelníkového tvaru, kde postačí tři návěstidla. Počet návěstidel může být zvýšen, pokud je plocha velká nebo má neobvyklý půdorys. Na každých 7,5 m obvodu plochy by mělo být instalováno nejméně jedno návěstidlo. Pokud jsou tato návěstidla směrová, měla by být orientována pokud možno do směru, ze kterého se letadla nebo vozidla budou přibližovat. V případech, že se letadla nebo vozidla budou běžně přibližovat z více směrů, mělo by být zváženo přidání dalších návěstidel nebo použití všesměrových návěstidel k označení plochy z těchto směrů. Návěstidla provozu neschopných ploch by měla být křehká. Jejich výška by měla být dostatečně nízká k zajištění světlé vzdálenosti pro vrtule a pro gondoly motorů proudových letadel.

[GM5 ADR.OPS.B.070

Bezpečnost při pracích na letišti

POUŽITÍ DOČASNÉHO ZNAČENÍ RWY

- (a) Mohou nastat okolnosti, kdy není praktické instalovat permanentní značení, například v době rekonstrukce povrchu RWY. Aby bylo zajištěno dostatečné vizuální vedení letadla, je vhodné zvážit instalaci následujícího značení:
 - (1) osově značení RWY;
 - (2) osově značení TWY v nájezdu/výjezdu z/na RWY;
 - (3) postranní dráhové značení;
 - (4) prahové značení; a
 - (5) značení dotykové zóny a zaměřovacího bodu.
- (b) Pokud je to nutné, lze dočasné osově a postranní značení zúžit z šířky 0,9 m na 0,6 m.
- (c) Značení dotykové zóny a zaměřovacího bodu by mělo být vyznačeno co možná nejdříve po rekonstrukci povrchu.
- (d) Prahové značení by mělo být vyznačeno co možná nejdříve, za použití dočasných materiálů, než bude možné jej vyznačit v permanentním provedení.]

[Rozhodnutí č. 2017/017/R; 12.07.2017]

AMC1 ADR.OPS.B.075

Ochrana letišť

VŠEOBECNĚ

- (a) Provozovatel letiště by měl mít zavedeny postupy sledování změn okolí překážek, jejich značení a osvětlení a změn lidských činností nebo využití krajiny na letišti a v prostorech okolo letiště, jak jsou vymezeny v koordinaci s příslušným úřadem. Rozsah, hranice, úkoly a odpovědnosti týkající se sledování by měly být definovány v koordinaci s příslušnými poskytovateli letových provozních služeb a v koordinaci s příslušným úřadem a jinými relevantními úřady.
- (b) Hranice okolí letiště, které by mělo být sledováno provozovatelem letiště, jsou definovány v koordinaci s příslušným úřadem a měly by zahrnovat prostory, které je možné vizuálně sledovat v průběhu kontrol pohybové plochy.
- (c) Provozovatel letiště by měl mít zavedeny postupy pro zmírnění rizik spojených se změnami na letišti a v jeho okolí identifikovanými pomocí postupů sledování. Rozsah, hranice, úkoly a odpovědnosti za snižování rizik souvisejících s překážkami nebo nebezpečími mimo obvodové oplocení letiště by měly být definovány v koordinaci s příslušnými poskytovateli letových provozních služeb a příslušným úřadem a jinými relevantními úřady.

- (d) Rizika zapříčiněná lidskými činnostmi a využitím krajiny, která by měla být posouzena a zmírněna, zahrnují:
- (1) překážky a možnost vyvolané turbulence;
 - (2) použití nebezpečných, klamavých světel;
 - (3) oslnění způsobené velkými a vysoce odrazivými plochami;
 - (4) zdroje neviditelného záření nebo přítomnost pohyblivých nebo pevných objektů, které mohou interferovat nebo negativně ovlivňovat výkonost leteckých radiokomunikačních, radionavigačních a přehledových systémů; a
 - (5) jiná než letecká pozemní zařízení (návěstidla) v blízkosti letiště, která mohou ohrozit bezpečnost letadel a která by měla být zhasnuta, zastíněna nebo jinak upravena tak, aby byl zdroj nebezpečí eliminován.

GM1 ADR.OPS.B.075(a)(1) Ochrana letišť

DALŠÍ PLOCHY

Další plochy související s letištěm jsou plochy, které je potřeba zřídit při provozu podle dokumentu ICAO PANS-OPS Doc 8168 (*Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations*), Volume II, jak byl převzat do vnitrostátního práva. Výraz „plochy (surfaces)“ v tomto významu není používán v různých zdrojích informací jednotně. Někdy jsou rovněž používány výrazy jako „prostor (area)“ nebo „pásmo/zóna (zone)“.

GM2 ADR.OPS.B.075(a)(1) Ochrana letišť

DALŠÍ PROSTORY, KTERÉ MAJÍ BÝT SLEDOVÁNY A CHRÁNĚNY

Letecké radiokomunikační, radionavigační a přehledové systémy by měly být zřízeny a chráněny v souladu s požadavky ICAO Annexu 10 (předpisů řady L 10).

AMC1 ADR.OPS.B.080 Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů

VŠEOBECNĚ

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, že jsou všechna vozidla pohybující se na pohybové ploše značena barevně nebo pomocí výstražných praporek.
- (b) Pokud jsou mobilní objekty značeny barevně, měly by být použity výrazné barvy;
- (c) Pokud jsou ke značení mobilních objektů použity praporky, měly by [být vyvěšeny kolem dokola, svrchu, nebo podél nejvyšší hrany objektu. Praporky by neměly zvyšovat riziko, které daný objekt již aktuálně představuje.
- (d) Pokud jsou k označení mobilního objektu použity praporky, obě hrany praporku by neměly být menší než 0,9 m a měly by sestávat z šachovnicového vzoru, kde každý čtverec nebude mít hrany menší než 0,3 m. Barvy vzoru by měly být kontrastní vzájemně i vůči pozadí, proti kterému budou pozorovány. Oranžová a bílá, nebo alternativně červená a bílá by měly být použity, až na případy, kdy by taková kombinace barev splývala s pozadím.]
- ([e]) Na vozidlech a jiných mobilních objektech s vlastním pohonem vyjma letadel by měla být použita překážková návěstidla nízké svítivosti typu C;
- ([f]) Na vozidlech follow-me by měla být použita překážková návěstidla nízké svítivosti typu D.

[Rozhodnutí č. 2017/017/R; 12.07.2017]

GM1 ADR.OPS.B.080

Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů

BARVY, KTERÉ MAJÍ BÝT POUŽITY

Pro značení pohotovostních vozidel by měla být přednostně použita červená nebo žlutozelená barva a pro vozidla servisní obsluhy žlutá barva.

AMC1 ADR.OPS.B.090

Využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem

PRVKY, KTERÉ MAJÍ BÝT POSOUZENY

Při posuzování možnosti provozu letadla, jehož kódové písmeno je vyšší než kódové písmeno kódového značení letiště by měl provozovatel letiště mezi jiným posoudit vliv charakteristik letadla na letiště, jeho zařízení, vybavení a jeho provoz a naopak.

Charakteristiky letadla, které mají být posouzeny, zahrnují, kromě jiného:

- (a) délku trupu;
- (b) šířku trupu;
- (c) výšku trupu;
- (d) výšku svislé ocasní plochy;
- (e) rozpětí křídla;
- (f) výška konce křídla;
- (g) výhled z pilotního prostoru;
- (h) vzdálenost polohy očí pilota od předového podvozku a od hlavního podvozku;
- (i) rozchod vnějších kol hlavního podvozku;
- (j) rozvor kol podvozku;
- (k) systém směrového řízení hlavního podvozku;
- (l) geometrii podvozku;
- (m) údaje o motorech;
- (n) letovou výkonnost; a
- (o) vývoj technologie.

GM1 ADR.OPS.B.090

Využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem

PRVKY, KTERÉ MAJÍ BÝT POSOUZENY

Další poradenský materiál k této problematice je uveden v oběžnících *ICAO Circular 305-AN/177* a *ICAO Circular 301-AN/174*.

V každém případě jsou prvky, které musí být při bezpečnostním posouzení vzaty v úvahu, aniž jsou dotčena jiná posouzení, která může být nutné provést, v souladu s dalšími příslušnými požadavky obsaženými v Části ADR.OPS.

Takováto posouzení by měla zahrnovat, kromě jiného:

- (a) hodnoty hmotnosti letadla, huštění pneumatik a ACN – pokud se jedná o přetěžující provoz; a
- (b) maximální přepravní kapacitu cestujících a paliva – pokud se jedná o úroveň ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami, která má být zajišťována, a letištního pohotovostního plánování.

HLAVA C – ÚDRŽBA LETIŠTĚ (ADR.OPS.C)

AMC1 ADR.OPS.C.005 Obecná ustanovení

PROGRAM ÚDRŽBY

Provozovatel letiště by měl zajistit, že je vytvořen a prováděn program údržby zahrnující podle potřeby i preventivní údržbu, za účelem údržby zařízení na letišti v takovém stavu, který nenarušuje bezpečnost leteckého provozu. Rozsah programu údržby by měl zahrnovat, kromě jiného, následující položky:

- (a) vizuální prostředky a jiné světelné soustavy požadované pro bezpečnost provozu letiště;
- (b) zdroje elektrické energie a jiné elektrické soustavy;
- (c) vozovky, jiné povrchy a odvodňovací systémy;
- (d) oplocení a jiná zařízení kontroly vstupu;
- (e) vybavení a vozidla[, včetně těch, která jsou používána záchrannými a hasičskými službami], která jsou nezbytná pro bezpečnost provozu letiště; a
- (f) budovy, které jsou nezbytné pro bezpečnost provozu letiště.

[Rozhodnutí č. 2016/009/R; 26.05.2016]

GM1 ADR.OPS.C.005 Obecná ustanovení

LIDSKÉ ČINITELE

Návrh a použití programu údržby by měly dodržovat zásady lidských činitelů.

AMC1 ADR.OPS.C.010 Vozovky, jiné povrchy a odvod vody

VŠEOBECNĚ

- (a) Provozovatel letiště by měl udržovat povrch zpevněné RWY v takovém stavu, aby byly zajištěny dobré charakteristiky tření a malý valivý odpor. Bahno, prach, písek, olej, nánosy gumy a jiné nečistoty by měly být odstraněny co možná nejrychleji a nejúplněji, aby nedocházelo k jejich hromadění.
- (b) Pojezdové dráhy a odbavovací plochy by měly být udržovány bez nečistot v míře nezbytné k tomu, aby byla letadla schopna vstupovat a opouštět dráhu v užívání.
- (c) Odvodňovací systémy a systémy pro sběr dešťové vody by měly být pravidelně kontrolovány a případně čištěny nebo udržovány, s cílem zajistit účinný odtok vody.
- (d) Provozovatel letiště by měl pro účely údržby měřit charakteristiky tření povrchu RWY pomocí zařízení pro kontinuální měření se samoskrápěním. Četnost těchto měření by měla být dostatečná k určení trendu vývoje charakteristik tření povrchu RWY.
- (e) Provozovatel letiště by měl přijmout taková nápravná údržbová opatření, která zajistí, že charakteristiky tření povrchu celé RWY nebo její části neklesnou pod minimální úroveň tření určenou státem.
- (f) Pokud je zjištěno, že je tření důležité části RWY pod hodnotou minimální úrovně tření, měl by provozovatel letiště tuto informaci hlásit, aby byla vyhlášena v oznámení NOTAM určujícím, která část RWY je pod minimální úrovní tření a jaké je její umístění na RWY, a aby byla přijata okamžitá nápravná opatření.

- [(g) Povrch zpevněné RWY by měl být podroben novému přezkoumání při výstavbě nového povrchu či výměně stávajícího povrchu, aby došlo k potvrzení, že charakteristiky tření povrchu dosahují požadovaných hodnot.]

[Rozhodnutí č. 2017/017/R; 12.07.2017]

GM1 ADR.OPS.C.010(b)(3) Vozovky, jiné povrchy a odvod vody

URČENÍ CHARAKTERISTIK TŘENÍ MOKRÝCH ZPEVNĚNÝCH POVRCHŮ

- (a) Charakteristiky tření povrchu zpevněné RWY by měly být:
- (1) vyhodnoceny, aby se ověřily charakteristiky tření povrchu na nových nebo obnovených površích zpevněných RWY; a
 - (2) pravidelně vyhodnocovány, aby se určila kluzkost zpevněných RWY;
- (b) Stav vozovky RWY je obecně vyhodnocen za sucha pomocí samoskrápěcího měřicího zařízení pro kontinuální měření charakteristik tření. Hodnotící zkoušky charakteristik tření povrchu RWY po jejich vybudování nebo opatření novým povrchem jsou prováděny na čistém povrchu RWY.
- (c) Měření tření stávajících povrchů jsou prováděna pravidelně za účelem zamezení narušení minimální úrovně tření stanovené státem. Jestliže je zjištěno, že tření RWY je v jakémkoli části RWY pod touto hodnotou, pak by taková informace měla být vyhlášena prostřednictvím oznámení NOTAM, které specifikuje, které části RWY jsou pod minimální úrovní tření a jejich umístění na RWY. Neprodleně musí být zahájena nápravná údržbová opatření. Měření tření by se měla provádět v intervalech, které zajistí určení RWY vyžadujících údržbu nebo speciální ošetření povrchu před vznikem závažné situace. Časové intervaly a střední doba mezi měřeními závisí na takových činitelích, jako jsou: typy letadel a frekvence jejich provozu, klimatické podmínky, typ vozovky a požadavky na vozovku a její údržbu.
- (d) Měření tření stávajících, nových a novým povrchem opatřených RWY by se měla provádět zařízením pro kontinuální měření tření s hladkým běhounem pneumatiky. Zařízení by mělo být vybaveno samoskrápěním umožňujícím měření charakteristik tření povrchu s vrstvou vody o tloušťce 1 mm.
- (e) Je-li podezření, že charakteristiky tření RWY mohou být sníženy kvůli špatnému odvodnění z důvodu nepřiměřených sklonů nebo prohlubenin, mělo by být provedeno dodatečné měření, ale tentokrát v přírodních podmínkách místního deště. Toto měření se liší od předchozího v tom, že vrstvy vody špatně odvodněných ploch jsou v podmínkách místního deště obvykle větší. Výsledky měření jsou tedy výstižnější pro zjištění možnosti aquaplaningu než při předchozím měření. Jestliže okolnosti nedovolují, aby se měření prováděla v přírodních podmínkách představovaných deštěm, mohou být tyto podmínky simulovány.
- (f) Při kontinuálním měření tření RWY s využitím zařízení se samoskrápěním je důležité si povšimnout, že zatímco při podmínkách uježděného sněhu a ledu je změna koeficientu tření s rychlostí velmi omezená, na mokré RWY dochází se zvýšením rychlosti k poklesu tření. Avšak, jak se rychlost zvyšuje, poměr, kterým se tření snižuje, klesá. Mezi činiteli ovlivňujícími koeficient tření mezi pneumatikou a povrchem RWY je zvláště důležitá textura. Jestliže má RWY dobrou makrotexturu umožňující vodě zpod pneumatiky uniknout, pak hodnota tření bude méně ovlivněna rychlostí. Naopak malá makrotextura povrchu způsobí větší pokles tření se zvýšením rychlosti.
- (g) Návrhové cíle pro nové povrchy RWY a plánování údržby a minimální úrovně tření povrchu RWY v používání by měly být v souladu s následující tabulkou:

Měřicí zařízení	Zkušební pneumatika		Rychlost měření (km/h)	Tloušťka vrstvy vody při měření (mm)	Návrhový cíl pro nový povrch	Úroveň plánování údržby	Minimální úroveň tření
	Typ	Tlak (kPa)					
<i>Mu-meter Trailer</i>	A	70	65	1,0	0,72	0,52	0,42
	A	70	95	1,0	0,66	0,38	0,26
<i>Skiddometer Trailer</i>	B	210	65	1,0	0,82	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,74	0,47	0,34
<i>Surface Friction Tester Vehicle</i>	B	210	65	1,0	0,82	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,74	0,47	0,34
<i>Runway Friction Tester Vehicle</i>	B	210	65	1,0	0,82	0,60	0,50
	B	210	95	1,0	0,74	0,54	0,41
<i>TATRA Friction Tester Vehicle</i>	B	210	65	1,0	0,76	0,57	0,48
	B	210	95	1,0	0,67	0,52	0,42
<i>Grip Tester Trailer</i>	B	140	65	1,0	0,74	0,53	0,43
	B	140	95	1,0	0,64	0,36	0,24

Tabulka 1

- (h) Jiná zařízení pro měření tření je možné použít pod podmínkou, že byla korelována s nejméně jedním z měřících zařízení uvedených v tabulce výše.

GM2 ADR.OPS.C.010(b)(1) Vozovky, jiné povrchy a odvod vody

PŘETĚŽUJÍCÍ PROVOZ

- (a) Přetěžování vozovek může být výsledkem velkých zatížení nebo podstatně zvýšené míry užívání nebo obojího. Zatížení větší než stanovená (návrhem nebo ohodnocením) způsobují zkrácení návrhové životnosti, zatímco menší zatížení ji prodlužují. S výjimkou masivního přetížení, nejsou vozovky díky svému strukturálnímu chování závislé na zvláštním limitujícím zatížení, při jehož překročení se náhle nebo zcela zničí. Chování je takové, že vozovka může během své návrhové životnosti přenášet určené zatížení po předpokládaný počet opakování. Výsledkem příležitostného malého přetěžování, pokud je účelné, je pouze omezená ztráta předpokládané životnosti vozovky a relativně malé zrychlení její degenerace. Pro takový provoz, při kterém velikost přetížení a/nebo četnost používání neospravedlňují podrobné analýzy, se navrhuje následující kritéria:
- (1) na netuhou vozovku by neměly nepříznivě působit příležitostné pohyby letadel s ACN nepřevyšujícím o více než 10 % vyhlášené PCN;
 - (2) na tuhou nebo na kombinovanou vozovku, u které tvoří tuhá vrstva vozovky základní prvek konstrukce, by neměly nepříznivě působit příležitostné pohyby letadel s ACN nepřevyšujícím o více než 5 % vyhlášené PCN;
 - (3) jestliže je konstrukce vozovky neznámá, mělo by se aplikovat omezení 5 %; a
 - (4) roční počet pohybů přetěžujících vozovku by neměl překročit přibližně 5 % z celkového ročního počtu pohybů letadel.
- (b) Takové pohyby přetěžující vozovku by neměly být obvykle připuštěny na vozovkách vykazujících znaky přetížení nebo poruch. Kromě toho by mělo být přetěžování zabráněno v jakémkoliv období tání po předchozím promrznutí, nebo když by odolnost vozovky nebo jejího podloží mohla být oslabena vodou. Jestliže je prováděn přetěžující provoz, provozovatel letiště by měl často sledovat stav vozovky a také pravidelně kritéria pro tento provoz, protože nadměrné opakování přetěžování může mít za následek zkrácení životnosti vozovky nebo požadavek na její větší obnovu.

GM3 ADR.OPS.C.010(b)(2) Vozovky, jiné povrchy a odvod vody

ROVNOST POVRCHU RWY

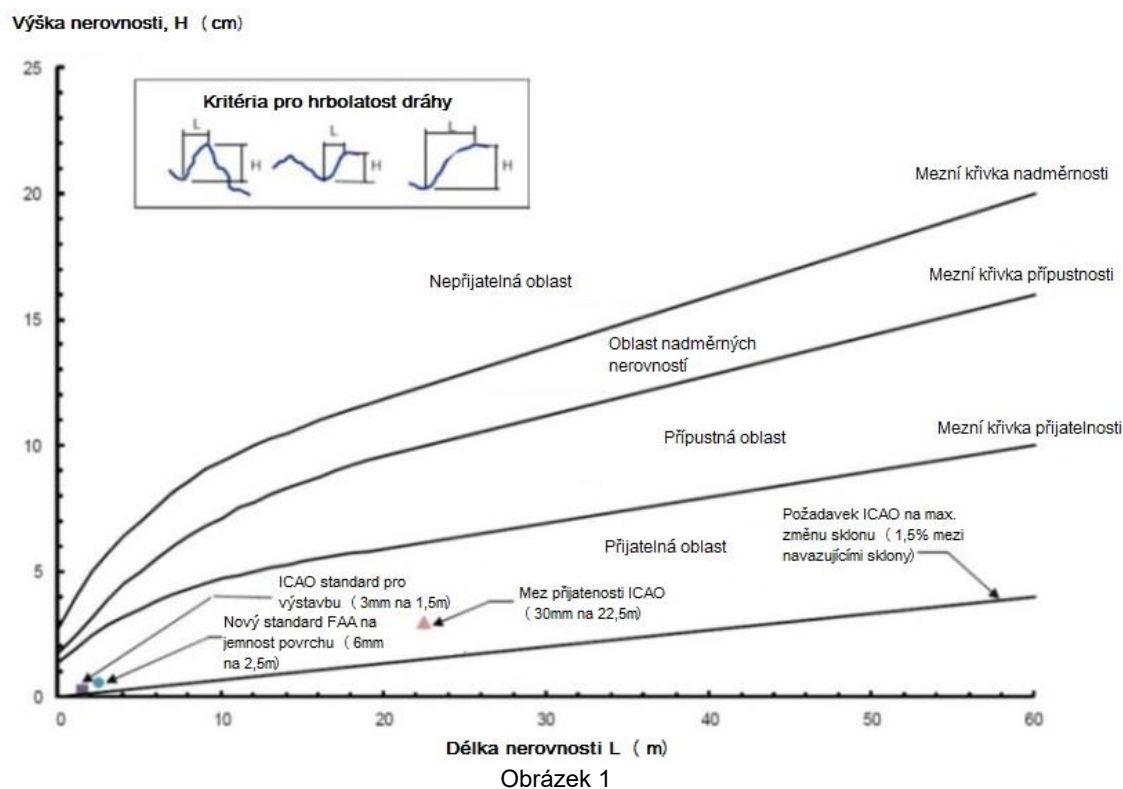
- (a) Ke zvětšování nerovností povrchu vede také provoz letadel a různé sedání podloží vozovky. Malé odchylky od výše uvedených tolerancí letecký provoz vážně neomezí. Všeobecně jsou přijatelné jednotlivé nerovnosti v řádu od 2,5 do 3 cm na vzdálenost 45 m[, jak je vidět z Obrázku 1]. Přestože velikosti maximální přijatelné nerovnosti povrchu závisí na typu a rychlosti letadla, do určité míry je lze odhadnout. Následující tabulka stanovuje maximální [přijatelné, přípustné a nadměrné limity:

Nerovnost povrchu	Délka nerovnosti (m)								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Výška přijatelné nerovnosti (cm)	2,9	3,8	4,5	5,	5,4	5,9	6,5	8,5	10
Výška přípustné nerovnosti povrchu (cm)	3,9	5,5	6,8	7,8	8,6	9,6	11	13,6	16
Výška nadměrné nerovnosti (cm)	5,8	7,6	9,1	10	10,8	11,9	13,9	17	20

Tabulka 1

- (1) Pokud nerovnosti povrchu při dané minimální přijatelné délce překračují výšky stanovené mezní křivkou přijatelnosti, ale jsou menší než výšky stanovené mezní křivkou přípustnosti, zde vyznačené přípustnou oblastí, měla by být plánována činnost údržby. RWY může zůstat i nadále v provozu. Tato oblast je začátkem možného nepohodlí cestujících a pilotů.
 - (2) Pokud nerovnosti povrchu při dané minimální přijatelné délce překračují výšky stanovené mezní křivkou přípustnosti, ale jsou menší než výšky stanovené mezní křivkou nadměrnosti, zde vyznačené oblastí nadměrných nerovností, je potřeba povinně provést taková nápravná opatření údržby, aby byl obnoven stav odpovídající přijatelné oblasti. RWY může zůstat v provozu, ale musí být opravena během rozumné doby. Tato oblast by mohla vést k riziku možného poškození konstrukce letadla v důsledku jednotlivé události nebo únavové poruchy v průběhu času.
 - (3) Pokud nerovnosti povrchu při dané minimální přijatelné délce překračují výšky stanovené mezní křivkou nadměrnosti, zde vyznačené nepřijatelnou oblastí, potom oblast RWY, kde byla tato nerovnost zjištěna, vyžaduje uzavření. Musí být provedeny opravy obnovující stav RWY na úroveň přijatelné oblasti a provozovatelé letadel mohou být v souladu s tímto vyznačením od jejího použití. Tato oblast ukazuje na mimořádné riziko konstrukčního poškození a situace musí být okamžitě řešena.]
- (b) Termín „nerovnost povrchu“ je zde definován jako skoková změna výšky, která netvoří navazující jednotnou plochu v žádné části RWY. Pro účely tohoto textu je „část RWY“ definována jako úsek dráhy s obecně klesajícím, stoupajícím nebo rovným profilem. Délka takového úseku je běžně mezi 30 a 60 m, ale s ohledem na stav povrchu a podélný sklon může být i větší.
- (c) [Maximální přípustná skokovitá nerovnost, jako je nerovnost, která by existovala mezi sousedními deskami, je jednoduše výška nerovnosti odpovídající nerovnosti nulové délky na horní hranici přípustné oblasti kritérií hrboлатosti povrchu na Obrázku 1.
- (d)] Deformace RWY v průběhu času mohou rovněž zvýšit možnost vytváření kaluží vody. Kaluže o hloubce přibližně 3 mm, zvláště jestliže se vytváří v místech, kde mají přistávající letouny vysokou rychlost, mohou vyvolat aquaplaning, který může dále trvat na povrchu RWY s mnohem menší vrstvou vody. Předmětem dalšího zkoumání je zdokonalená metoda zjišťování závislosti aquaplaningu na délce a hloubce kaluží. Samozřejmě, zvláště nezbytné je předcházet tvoření kaluží v místech, kde mohou zamrznout.
- ([e]) Za účelem získání požadovaných charakteristik tření je vzata v potaz makrotextura i mikrotextura. Obvykle si to žádá některý druh speciálního ošetření povrchu.

[



]

[Rozhodnutí č. 2017/017/R; 12.07.2017]

AMC1 ADR.OPS.C.015 Vizuální prostředky a elektrické systémy

VŠEOBECNĚ

- Provozovatel letiště by měl stanovit systém nápravné a preventivní údržby, který zajistí, že návěstidlo je považováno za neprovozuschopné, pokud je svítivost jeho hlavního světelného svazku menší než 50 % hodnoty stanovené příslušnými CS. U návěstidel, u kterých je návrhová průměrná svítivost hlavního světelného svazku vyšší než hodnota uvedená v příslušných CS, by se měla 50% hodnota svítivosti vztahovat k návrhové hodnotě svítivosti.
- Pro zajištění požadované spolehlivosti a provozuschopnosti soustav návěstidel a značení pro zamýšlený provoz, by měl provozovatel letiště stanovit systém preventivní údržby vizuálních prostředků.
