

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: 1. 12. 2025

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

První vydání
27. února 2014

Ve znění	Vydání / Amendment	Datum účinnosti
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2014/012/R ze dne 27. února 2014	1. vydání	06.03.2014
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2016/009/R ze dne 23. května 2016	Amendment 1	26.05.2016
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2017/017/R ze dne 10. července 2017	Amendment 2	12.07.2017
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2020/009/R ze dne 15. července 2020 (včetně opravy z 06.11.2020)	Amendment 3	16.07.2020
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2020/021/R ze dne 14. prosince 2020 (včetně oprav z 15.01.2021 a 02.06.2021)	Amendment 4	20.03.2022
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2021/003/R ze dne 4. března 2021	Amendment 5	05.03.2021*
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2022/013R ze dne 6. července 2022 (včetně opravy z 10.08.2022)	Amendment 6	01.08.2022
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2022/016R ze dne 23. srpna 2022	Amendment 7	30.08.2022
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2023/003/R ze dne 24. března 2023	Amendment 8	29.03.2023

* Použitelnost některých bodů odložena na 12.08.2021, 27.01.2022, resp. 20.03.2022 (viz článek 2 tohoto rozhodnutí).

Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2023/010/R ze dne 12. července 2023	Amendment 9	22.02.2026
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2024/004/R ze dne ze dne 19. června 2024 (opraveno rozhodnutím č. 2024/005/R)	Amendment 10	20.06.2024**
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2024/008/R ze dne ze dne 2. září 2024	Amendment 11	01.05.2025
Rozhodnutí výkonného ředitele č. 2025/009/R ze dne ze dne 7. července 2025	Amendment 12	27.03.2028

** Použitelnost Přílohy II odložena na 20.03.2025 a Přílohy III na 24.05.2025 (viz článek 2 tohoto rozhodnutí).

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	17
GM K NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 139/2014	17
GM1 k Článku 3.2 Dozor nad letišti	17
GM1 k Článku 8 Zabezpečení okolí letišť	17
PŘÍLOHA I PORADENSKÝ MATERIÁL K DEFINICÍM používaným v nařízení Komise (EU) č. 139/2014.....	18
GM1 4a Hustota [letištního] provozu	18
GM1 38 (b) Kód stavu dráhy	18
GM1 38 (g) Stav povrchu dráhy	18
GM1 38 (h) Deskriptory stavu povrchu dráhy	18
GM1 38h (c) Deskriptory stavu povrchu dráhy	18
GM1 38h (f) Deskriptory stavu povrchu dráhy	18
GM1 38h (g) Deskriptory stavu povrchu dráhy	19
GM1 41 (a) Dráha kluzká za mokra	19
GM2 41 (a) Dráha kluzká za mokra	19
GM1 41 (c) Speciálně upravená zimní dráha	19
GM1 Přílohy I Definice	19
PŘÍLOHA II PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-AR	21
HLAVA A – OBECNÉ POŽADAVKY (ADR.AR.A)	21
GM1 ADR.AR.A.010(b) Dokumentace dozoru	21
AMC1 ADR.AR.A.015(d)(3) Způsoby průkazu	21
GM1 ADR.AR.A.015 Způsoby průkazu	21
AMC1 ADR.AR.A.025(b) Informace poskytované Agentuře	21
AMC1 ADR.AR.A.030A Okamžitá reakce na incident nebo zranitelnost v oblasti bezpečnosti informací s dopadem na bezpečnost letectví [od 22.02.2026]	22
GM1 ADR.AR.A.030A Okamžitá reakce na incident nebo zranitelnost v oblasti bezpečnosti informací s dopadem na bezpečnost letectví [od 22.02.2026]	22
GM1 ADR.AR.A.040(b) Příkazy k zajištění bezpečnosti	22
HLAVA B – ŘÍZENÍ (ADR.AR.B)	23
AMC1 ADR.AR.B.005(a) Systém řízení	23
GM1 ADR.AR.B.005(a) Systém řízení.....	23
AMC1 ADR.AR.B.005(a)(1) Systém řízení	24
AMC2 ADR.AR.B.005(a)(1) Systém řízení.....	24
AMC1 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	25
AMC2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení.....	26
AMC3 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení.....	28
GM1 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	28
GM2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	30
GM3 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	30
GM4 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	30
GM5 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	31
GM6 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení	31
GM1 ADR.AR.B.005(a)(3) Systém řízení	31
AMC1 ADR.AR.B.005(a)(4) Systém řízení.....	32
AMC1 ADR.AR.B.005(c) Systém řízení.....	32

AMC1 ADR.AR.B.010(a)(1) Zadávání úkolů kvalifikovaným subjektům [do 22.02.2026]	32
AMC1 ADR.AR.B.010(a)(1) Zadávání úkolů [od 22.02.2026]	32
AMC1 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů	33
AMC1 ADR.AR.B.020(a)(1);(a)(2);(a)(3) Vedení záznamů	33
AMC1 ADR.AR.B.020(a)(2) Vedení záznamů	33
AMC1 ADR.AR.B.020(a)(4);(a)(5) Vedení záznamů	33
AMC1 ADR.AR.B.020(c) Vedení záznamů	34
GM1 ADR.AR.B.020 Vedení záznamů	35
GM1 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů	35
GM2 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů	35
HLAVA C – DOZOR, CERTIFIKACE A VYNUCOVÁNÍ (ADR.AR.C)	36
AMC1 ADR.AR.C.005 Dozor	36
GM1 ADR.AR.C.005 Dozor	36
AMC1 ADR.AR.C.010 Program dozoru	36
GM1 ADR.AR.C.010 Program dozoru	38
AMC1 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru	39
AMC1 ADR.AR.C.010(b);(c) Program dozoru	39
AMC2 ADR.AR.C.010(b);(c) Program dozoru	39
GM1 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru	40
GM2 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru	40
GM3 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru	41
AMC1 ADR.AR.C.015(a) Zahájení procesu certifikace	41
AMC1 ADR.AR.C.015(b) Zahájení procesu certifikace	41
AMC1 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace	41
AMC2 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace	42
GM1 ADR.AR.C.015 Zahájení procesu certifikace	42
GM1 ADR.AR.C.015(b) Zahájení procesu certifikace	42
GM1 ADR.AR.C.015(c) Zahájení procesu certifikace	43
AMC1 ADR.AR.C.020(a) Certifikační předpisová základna	43
AMC1 ADR.AR.C.020(b);(c) Certifikační předpisová základna	43
GM1 ADR.AR.C.020(b) Certifikační předpisová základna	43
GM1 ADR.AR.C.035(a) Vydávání osvědčení	44
GM2 ADR.AR.C.035(a) Vydávání osvědčení	44
GM3 ADR.AR.C.035(a) Vydávání osvědčení	45
GM1 ADR.AR.C.035(b)(1) Vydávání osvědčení	46
AMC1 ADR.AR.C.035(b)(2) Vydávání osvědčení	46
GM1 ADR.AR.C.035(b)(2) Vydávání osvědčení	47
AMC1 ADR.AR.C.035(c) Vydávání osvědčení	49
GM1 ADR.AR.C.035(c) Vydávání osvědčení	50
AMC1 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení	50
AMC2 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení	50
GM1 ADR.AR.C.035(d) Vydávání osvědčení	50
GM1 ADR.AR.C.035(e) Vydávání osvědčení	51
GM2 ADR.AR.C.035(e) Vydávání osvědčení	52
AMC1 ADR.AR.C.035(h) Vydávání osvědčení	52
AMC1 ADR.AR.C.040(a) Změny – provozovatel letiště	53
AMC2 ADR.AR.C.040(a) Změny – provozovatel letiště	53
AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f) Změny – provozovatel letiště	54

GM1 ADR.AR.C.040(c) Změny – provozovatel letiště.....	54
GM1 ADR.AR.C.040(d) Změny – provozovatel letiště	54
GM1 ADR.AR.C.050 Prohlášení organizací odpovědných za poskytování AMS a oznámení změny	55
GM1 ADR.AR.C.055 Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky	55
GM2 ADR.AR.C.055 Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky	55
GM3 ADR.AR.C.055 Nálezy, pozorování, nápravná opatření a vynucovací prostředky	55
PŘÍLOHA III PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-OR	56
HLAVA A – OBECNÉ POŽADAVKY (ADR.OR.A).....	56
AMC1 ADR.OR.A.015 Způsoby průkazu	56
HLAVA B – CERTIFIKACE – LETIŠTĚ A PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ (ADR.OR.B)	57
GM1 ADR.OR.B.015 Žádost o osvědčení	57
AMC1 ADR.OR.B.015(a) Žádost o osvědčení	57
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(1);(2);(3);(4) Žádost o osvědčení.....	57
GM1 ADR.OR.B.015(b)(2) Žádost o osvědčení	58
GM1 ADR.OR.B.015(b)(2)(3)(4) Žádost o osvědčení	58
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(4) Žádost o osvědčení	59
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(5) Žádost o osvědčení	59
GM1 ADR.OR.B.015(b)(5) Žádost o osvědčení	59
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(6) Žádost o osvědčení	60
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(7) Žádost o osvědčení	60
AMC1 ADR.OR.B.015(b)(9) Žádost o osvědčení	60
AMC1 ADR.OR.B.025(a)(1) Prokázání shody.....	60
AMC2 ADR.OR.B.025(a)(1) Prokázání shody.....	60
GM1 ADR.OR.B.025(a)(3) Prokázání shody.....	61
AMC1 ADR.OR.B.040(a);(b) Změny.....	61
GM1 ADR.OR.B.040(a);(b) Změny.....	62
GM1 ADR.OR.B.040(f) Změny	62
GM2 ADR.OR.B.040(f) Změny	63
GM3 ADR.OR.B.040(f) Změny	63
AMC1 ADR.OR.B.065 Ukončení provozu	63
HLAVA C – DALŠÍ ODPOVĚDNOSTI PROVOZOVATELE LETIŠTĚ (ADR.OR.C).....	64
AMC1 ADR.OR.C.005(c) Odpovědnosti provozovatele letiště.....	64
AMC1 ADR.OR.C.020(b) Nálezy.....	64
GM1 ADR.OR.C.020 Nálezy	64
[GM1 ADR.OR.C.020(d) Nálezy a nápravná opatření [od 27.03.2028]	64
AMC1 ADR.OR.C.030 Hlášení událostí	64
AMC1 ADR.OR.C.030(a) Hlášení událostí.....	65
AMC1 ADR.OR.C.040 Požární prevence.....	65
GM1 ADR.OR.C.045 Užívání alkoholu, psychoaktivních látek a léků.....	66
HLAVA D – ŘÍZENÍ – provozovatelé letišť (ADR.OR.D).....	67
[AMC1 ADR.OR.D.005 Systém řízení [od 27.03.2028]	67
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení	67
GM1 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení.....	68
GM2 ADR.OR.D.005(b)(1) Systém řízení.....	69
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) Systém řízení	69

GM1 ADR.OR.D.005(b)(2)	Systém řízení.....	70
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3)	Systém řízení	70
GM1 ADR.OR.D.005(b)(3)	Systém řízení.....	70
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4)	Systém řízení	73
GM1 ADR.OR.D.005(b)(4)	Systém řízení.....	73
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5)	Systém řízení	74
GM1 ADR.OR.D.005(b)(5)	Systém řízení.....	74
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6)	Systém řízení	75
GM1 ADR.OR.D.005(b)(6)	Systém řízení.....	75
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7)	Systém řízení	75
GM1 ADR.OR.D.005(b)(7)	Systém řízení.....	76
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8)	Systém řízení	76
GM1 ADR.OR.D.005(b)(8)	Systém řízení.....	76
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9)	Systém řízení	77
GM1 ADR.OR.D.005(b)(9)	Systém řízení.....	77
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10)	Systém řízení	78
GM1 ADR.OR.D.005(b)(10)	Systém řízení.....	78
AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11)	Systém řízení	78
GM1 ADR.OR.D.005(b)(11)	Systém řízení.....	80
AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11)	Systém řízení	80
AMC1 ADR.OR.D.005(c)	Systém řízení	81
AMC2 ADR.OR.D.005(c)	Systém řízení	81
GM1 ADR.OR.D.005(c)	Systém řízení	82
GM1 ADR.OR.D.007(a)	Správa leteckých dat a leteckých informací	82
AMC1 ADR.OR.D.007(b)	Správa leteckých dat a leteckých informací	82
GM1 ADR.OR.D.007(b)	Správa leteckých dat a leteckých informací	82
AMC1 ADR.OR.D.010	Smluvní činnosti	83
GM1 ADR.OR.D.010	Smluvní činnosti	83
GM2 ADR.OR.D.010	Smluvní činnosti	83
AMC1 ADR.OR.D.015(a)	Požadavky na personál	83
GM1 ADR.OR.D.015(a)	Požadavky na personál	84
AMC1 ADR.OR.D.015(b)	Požadavky na personál	85
GM1 ADR.OR.D.015(b)	Požadavky na personál	85
AMC1 ADR.OR.D.015(c)	Požadavky na personál	85
AMC1 ADR.OR.D.015(d)	Požadavky na personál	86
GM1 ADR. OR.D.015(d)	Požadavky na personál	86
AMC1 ADR.OR.D.015(d);(e)	Požadavky na personál.....	87
GM1 ADR.OR.D.015(d);(e)	Požadavky na personál.....	87
AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	87
[AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b);(g);(i)	Výcvik a přezkoušení odborné způsobilosti [od 27.03.2028]	88
AMC1 ADR.OR.D.017(c);(d)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	88
GM1 ADR.OR.D.017(a);(b);(c);(d)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	88
AMC1 ADR.OR.D.017(e)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	90
AMC2 ADR.OR.D.017(e)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	91
GM1 ADR.OR.D.017(e)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	91
AMC1 ADR.OR.D.017(f)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	92
AMC1 ADR.OR.D.017(g)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	92

GM1 ADR.OR.D.017(g)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	93
AMC1 ADR.OR.D.017(h)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti	93
GM1 ADR.OR.D.017(h)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	94
AMC1 ADR.OR.D.017(i)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	94
AMC2 ADR.OR.D.017(i)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	95
AMC3 ADR.OR.D.017(i)	Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti.....	95
GM1 ADR.OR.D.020(a)	Požadavky na vybavení/prostory.....	96
AMC1 ADR.OR.D.020(b)	Požadavky na zařízení [do 27.03.2028]	96
AMC1 ADR.OR.D.020(b)	Požadavky na zařízení [od 27.03.2028]	96
[GM1 ADR.OR.D.020(b)	Požadavky na zařízení [od 27.03.2028]	96
GM1 ADR.OR.D.025	Koordinace s jinými organizacemi.....	97
GM2 ADR.OR.D.025	Koordinace s jinými organizacemi.....	97
AMC1 ADR.OR.D.027(a);(b)(2)	Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště	97
AMC2 ADR.OR.D.027(a);(b)(2)	Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště	97
AMC1 ADR.OR.D.027(d)(1);(d)(2)	Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště ..	98
AMC2 ADR.OR.D.027(d)(1);(d)(2)	Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště ..	99
[GM1 ADR.OR.D.027(e)	Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště [od 27.03.2028]	99
AMC1 ADR.OR.D.030	Systém bezpečnostních hlášení	99
GM1 ADR.OR.D.030	Systém bezpečnostních hlášení	100
[AMC1 ADR.OR.D.030(b)(1)	Systém bezpečnostních hlášení	100
AMC1 ADR.OR.D.035	Vedení záznamů	101
AMC2 ADR.OR.D.035	Vedení záznamů	101
GM1 ADR.OR.D.035(b)	Vedení záznamů	102
HLAVA E – LETIŠTNÍ PŘÍRUČKA a dokumentace (ADR.OR.E)		103
AMC1 ADR.OR.E.005	Letištní příručka	103
GM1 ADR.OR.E.005	Letištní příručka	103
AMC2 ADR.OR.E.005(i)(2)	Letištní příručka	104
AMC3 ADR.OR.E.005	Letištní příručka	104
GM2 ADR.OR.E.005	Letištní příručka	111
GM1 ADR.OR.E.005(j)	Letištní příručka	111
HLAVA F – SLUŽBA ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE (AMS) (ADR.OR.F)		112
GM1 ADR.OR.F.005(a)	Prohlášení organizace odpovědné za poskytování AMS	112
GM2 ADR.OR.F.005(a)	Prohlášení organizace odpovědné za poskytování AMS	112
AMC1 ADR.OR.F.020(a)	Ukončení poskytování AMS	113
GM1 ADR.OR.F.025(d)	Změny	113
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(1)	Systém řízení.....	114
GM1 ADR.OR.F.045(b)(1)	Systém řízení	114
GM2 ADR.OR.F.045(b)(1)	Systém řízení	114
GM3 ADR.OR.F.045(b)(1)	Systém řízení	114
GM4 ADR.OR.F.045(b)(1)	Systém řízení	115
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(2)	Systém řízení.....	115
GM1 ADR.OR.F.045(b)(2)	Systém řízení	116
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(3)	Systém řízení.....	117
GM1 ADR.OR.F.045(b)(3)	Systém řízení	117
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(4)	Systém řízení.....	120
GM1 ADR.OR.F.045(b)(4)	Systém řízení	120
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(5)	Systém řízení.....	120

GM1 ADR.OR.F.045(b)(5)	Systém řízení	121
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(6)	Systém řízení	122
GM1 ADR.OR.F.045(b)(6)	Systém řízení	122
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(7)	Systém řízení	122
GM1 ADR.OR.F.045(b)(7)	Systém řízení	123
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(8)	Systém řízení	123
GM1 ADR.OR.F.045(b)(8)	Systém řízení	123
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(9)	Systém řízení	124
GM1 ADR.OR.F.045(b)(9)	Systém řízení	124
AMC1 ADR.OR.F.045(b)(10)	Systém řízení	125
GM1 ADR.OR.F.045(b)(10)	Systém řízení	126
AMC2 ADR.OR.F.045(b)(10)	Systém řízení	127
AMC1 ADR.OR.F.045(c)	Systém řízení	127
AMC2 ADR.OR.F.045(c)	Systém řízení	128
GM1 ADR.OR.F.045(c)	Systém řízení	128
AMC1 ADR.OR.F.055	Systém bezpečnostních hlášení	129
GM1 ADR.OR.F.055	Systém bezpečnostních hlášení	129
AMC1 ADR.OR.F.055(a)	Systém bezpečnostních hlášení	129
AMC1 ADR.OR.F.065(a)(1)	Požadavky na personál	130
GM1 ADR.OR.F.065(a)(1)	Požadavky na personál	131
AMC1 ADR.OR.F.065(a)(2)	Požadavky na personál	131
AMC1 ADR.OR.F.065(a)(3)	Požadavky na personál	132
GM1 ADR.OR.F.065(a)(2);(a)(3)	Požadavky na personál	132
AMC1 ADR.OR.F.065(a)(4)	Požadavky na personál	133
GM1 ADR.OR.F.065(a)(4)	Požadavky na personál	133
AMC1 ADR.OR.F.080	Vedení záznamů	133
GM1 ADR.OR.F.080	Vedení záznamů	134
AMC1 ADR.OR.F.095	Příručka systému řízení	134
AMC2 ADR.OR.F.095	Příručka systému řízení	134
GM1 ADR.OR.F.095	Příručka systému řízení	136
GM2 ADR.OR.F.095	Příručka systému řízení	137
AMC1 ADR.OR.F.095(g)(1)	Příručka systému řízení	137

PŘÍLOHA IV PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-OPS 138

HLAVA A – DATA O LETIŠTI (ADR.OPS.A).....	138
AMC1 ADR.OPS.A.005 Data o letišti	138
GM1 ADR.OPS.A.005 Data o letišti.....	139
GM2 ADR.OPS.A.005(a) Data o letišti	145
GM3 ADR.OPS.A.005(a) Data o letišti	159
GM4 ADR.OPS.A.005(a) Data o letišti	159
AMC1 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat	164
AMC2 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat	164
GM1 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat	165
GM2 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat	165
GM1 ADR.OPS.A.010(d) Požadavky na jakost dat.....	166
GM1 ADR.OPS.A.010(e) Požadavky na jakost dat.....	166
AMC1 ADR.OPS.A.015 Koordinace mezi provozovateli letišť a poskytovateli leteckých informačních služeb	166

GM1 ADR.OPS.A.020(a)	Společné referenční systémy	167
GM2 ADR.OPS.A.020(a)	Společné referenční systémy	167
AMC1 ADR.OPS.A.020(b)	Společné referenční systémy	167
GM1 ADR.OPS.A.020(b)	Společné referenční systémy	167
GM2 ADR.OPS.A.020(b)	Společné referenční systémy	167
GM1 ADR.OPS.A.020(c)	Společné referenční systémy	168
GM1 ADR.OPS.A.025	Detekce a ověřování chyb dat	168
GM2 ADR.OPS.A.025	Detekce a ověřování chyb dat	169
GM1 ADR.OPS.A.030	Katalog leteckých dat	169
AMC1 ADR.OPS.A.035	Validace a ověřování dat	169
GM1 ADR.OPS.A.035	Validace a ověřování dat	169
GM2 ADR.OPS.A.035	Validace a ověřování dat	170
GM1 ADR.OPS.A.040	Požadavky na odstraňování chyb	171
GM1 ADR.OPS.A.055	Nástroje a software	171
GM2 ADR.OPS.A.055	Nástroje a software	171
AMC1 ADR.OPS.A.057(a)(1)	Vytváření zpráv NOTAM	171
AMC1 ADR.OPS.A.057(a)(2);(3)	Vytváření zpráv NOTAM	172
GM1 ADR.OPS.A.057(a)(2);(3)	Vytváření zpráv NOTAM	172
GM1 ADR.OPS.A.057(b)	Vytváření zpráv NOTAM	172
GM2 ADR.OPS.A.057(b)	Vytváření zpráv NOTAM	174
GM1 ADR.OPS.A.057(d)(1)	Vytváření zpráv NOTAM	174
GM1 ADR.OPS.A.057(d)(4)	Vytváření zpráv NOTAM	174
GM2 ADR.OPS.A.057(d)(4)	Vytváření zpráv NOTAM	177
AMC1 ADR.OPS.A.065(a)	Hlášení stavu povrchu dráhy	178
AMC2 ADR.OPS.A.065(a)	Hlášení stavu povrchu dráhy	178
GM1 ADR.OPS.A.065(a)	Hlášení stavu povrchu dráhy	179
GM2 ADR.OPS.A.065(a)	Hlášení stavu povrchu dráhy	179
GM3 ADR.OPS.A.065(a)	Hlášení stavu povrchu dráhy	184
GM4 ADR.OPS.A.065(a)	Hlášení stavu povrchu dráhy	185
GM1 ADR.OPS.A.065(a)(18);(19)	Hlášení stavu povrchu dráhy	185
AMC1 ADR.OPS.A.065(b);(c)	Hlášení stavu povrchu dráhy	185
GM1 ADR.OPS.A.065(b);(c)	Hlášení stavu povrchu dráhy	186
GM1 ADR.OPS.A.065(d)	Hlášení stavu povrchu dráhy	187
GM1 ADR.OPS.A.070	Informace o systému osvětlení letiště	187
GM1 ADR.OPS.A.075	Mapy	187
AMC1 ADR.OPS.A.085	Informace o narušení plochy úseku vizuálního přiblížení (VSS)	187
GM1 ADR.OPS.A.085	Informace o narušení plochy úseku vizuálního přiblížení (VSS)	187
HLAVA B – LETIŠTNÍ PROVOZNÍ SLUŽBY, VYBAVENÍ A INSTALACE (ADR.OPS.B)		188
GM1 ADR.OPS.B.001	Poskytování služeb	188
AMC1 ADR.OPS.B.003(a)	Předávání činností – poskytování provozních informací	188
GM1 ADR.OPS.B.003(b)	Předávání činností – poskytování provozních informací	189
AMC1 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	189
AMC2 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	189
AMC1 ADR.OPS.B.005(c)	Letištní pohotovostní plánování	189
GM1 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	190
GM2 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	190
GM3 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	191
GM4 ADR.OPS.B.005(a)	Letištní pohotovostní plánování	195

GM1 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	195
GM 2 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	196
GM3 ADR.OPS.B.005(b)	Pohotovostní letištní plánování	196
GM4 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	197
GM5 ADR.OPS.B.005(b)	Letištní pohotovostní plánování	197
GM1 ADR.OPS.B.005(c)	Letištní pohotovostní plánování	198
GM2 ADR.OPS.B.005(c)	Letištní pohotovostní plánování	198
AMC1 ADR.OPS.B.010(a)	Záchranné a hasičské služby	199
GM1 ADR.OPS.B.010(a)(1)	Záchranné a hasičské služby	199
AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	199
AMC2 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	200
AMC3 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	202
AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	202
AMC5 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	204
AMC6 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	205
GM1 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	205
GM2 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	205
GM3 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	205
GM4 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	205
GM5 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	206
GM6 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	208
GM7 ADR.OPS.B.010(a)(2)	Záchranné a hasičské služby	210
AMC1 ADR.OPS.B.010(a)(4)	Záchranné a hasičské služby	210
GM1 ADR.OPS.B.010(a)(4)	Záchranné a hasičské služby	210
GM2 ADR.OPS.B.010(a)(4)	Záchranné a hasičské služby	214
GM3 ADR.OPS.B.010(a)(4)	Záchranné a hasičské služby	233
AMC1 ADR.OPS.B.010(c)	Záchranné a hasičské služby	235
AMC1 ADR.OPS.B.010(d)	Záchranné a hasičské služby	235
AMC2 ADR.OPS.B.010(d)	Záchranné a hasičské služby	235
GM1 ADR.OPS.B.011	Odstraňování letadel neschopných pohybu	236
GM2 ADR.OPS.B.011	Odstraňování letadel neschopných pohybu	236
GM3 ADR.OPS.B.011	Odstraňování letadel neschopných pohybu	239
AMC1 ADR.OPS.B.011(a)	Odstraňování letadel neschopných pohybu	239
AMC1 ADR.OPS.B.011(b)	Odstraňování letadel neschopných pohybu	239
AMC1 ADR.OPS.B.015	Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	240
AMC2 ADR.OPS.B.015	Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	240
GM1 ADR.OPS.B.015	Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	241
GM2 ADR.OPS.B.015	Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	242
GM3 ADR.OPS.B.015	Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	242
GM4 ADR.OPS.B.015	Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	242
GM5 ADR.OPS.B.015	Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	243
GM6 ADR.OPS.B.015	Sledování a kontrola pohybové plochy a souvisejících zařízení	243
AMC1 ADR.OPS.B.016(a)	Program kontroly cizích předmětů	243
AMC1 ADR.OPS.B.016(b)(1)	Program kontroly cizích předmětů	243
GM1 ADR.OPS.B.016(b)(1)	Program kontroly cizích předmětů	244
AMC1 ADR.OPS.B.016(b)(2)	Program kontroly cizích předmětů	244
GM1 ADR.OPS.B.016(b)(2)	Program kontroly cizích předmětů	245
AMC1 ADR.OPS.B.016(b)(3)	Program kontroly cizích předmětů	247

GM1 ADR.OPS.B.016(b)(3) Program kontroly cizích předmětů	247
AMC1 ADR.OPS.B.016(c) Program kontroly cizích předmětů	248
GM1 ADR.OPS.B.016(c) Program kontroly cizích předmětů	248
AMC1 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	249
GM1 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	249
GM2 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	249
GM3 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	250
GM4 ADR.OPS.B.020 Snížení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty	251
GM1 ADR.OPS.B.024(a) Oprávnění pro řidiče vozidel	251
GM1 ADR.OPS.B.024(a)(1) Oprávnění pro řidiče vozidel	252
AMC1 ADR.OPS.B.024(a)(5) Oprávnění pro řidiče vozidel	252
AMC1 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel	252
GM1 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel	253
AMC2 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel	253
AMC3 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel	258
GM2 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel	259
GM1 ADR.OPS.B.024(c) Oprávnění pro řidiče vozidel	260
AMC1 ADR.OPS.B.024(d) Oprávnění pro řidiče vozidel	260
GM1 ADR.OPS.B.024(d) Oprávnění pro řidiče vozidel	260
AMC1 ADR.OPS.B.024(e) Oprávnění pro řidiče vozidel	261
AMC1 ADR.OPS.B.026(a)(1);(3) Schválení provozu vozidel	261
GM1 ADR.OPS.B.026(b) Schválení provozu vozidel	262
AMC1 ADR.OPS.B.026(c)(1) Schválení provozu vozidel	262
GM1 ADR.OPS.B.026(c)(1) Schválení provozu vozidel	262
GM1 ADR.OPS.B.026(d) Schválení provozu vozidel	262
AMC1 ADR.OPS.B.026(e) Schválení provozu vozidel	263
GM1 ADR.OPS.B.026(e) Schválení provozu vozidel	263
AMC1 ADR.OPS.B.026(f) Schválení provozu vozidel	264
GM1 ADR.OPS.B.027(e)(1) Provoz vozidel	265
[AMC1 ADR.OPS.B.027(g) Provoz vozidel [od 27.03.2028]	265
AMC1 ADR.OPS.B.027(h)(2) Provoz vozidel	265
AMC1 ADR.OPS.B.028 Vlečení letadla	266
GM1 ADR.OPS.B.028 Vlečení letadla	266
AMC1 ADR.OPS.B.029(b) Jazykové znalosti	267
AMC1 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti	270
AMC2 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti	270
AMC3 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti	270
AMC4 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti	271
GM1 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti	271
GM2 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti	272
GM3 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti	272
AMC1 ADR.OPS.B.029(f) Jazykové znalosti	273
GM1 ADR.OPS.B.029(f) Jazykové znalosti	273
AMC1 ADR.OPS.B.029(g) Jazykové znalosti	273
AMC1 ADR.OPS.B.030(a) Systém sledování a řízení pohybu na ploše	274
GM1 ADR.OPS.B.030(a) Systém sledování a řízení pohybu na ploše	274
AMC1 ADR.OPS.B.030(a)(3) Systém sledování a řízení pohybu na ploše	274
GM1 ADR.OPS.B.030(a)(3) Systém sledování a řízení pohybu na ploše	274

AMC1 ADR.OPS.B.030(b)	Systém sledování a řízení pohybu na ploše.....	275
GM1 ADR.OPS.B.030(b)	Systém sledování a řízení pohybu na ploše.....	275
AMC1 ADR.OPS.B.030(c)	Systém sledování a řízení pohybu na ploše.....	276
GM1 ADR.OPS.B.031(b)	Komunikace	276
AMC1 ADR.OPS.B.031(b)(4)	Komunikace	276
AMC1 ADR.OPS.B.033(a)	Řízení chodců [do 27.03.2028].....	276
AMC1 ADR.OPS.B.033(a); (a1)]	Řízení chodců [od 27.03.2028]	277
[GM1 ADR.OPS.B.033(a);(a1)	Řízení chodců [od 27.03.2028]	277
AMC1 ADR.OPS.B.033(b)	Řízení chodců.....	278
AMC1 ADR.OPS.B.035(a)	Provoz v zimních podmínkách.....	278
AMC2 ADR.OPS.B.035(a)	Provoz v zimních podmínkách.....	279
AMC1 ADR.OPS.B.035(a)(1)	Provoz v zimních podmínkách	279
AMC1 ADR.OPS.B.035(a)(2)	Provoz v zimních podmínkách	279
[GM1 ADR.OPS.B.035(a)(2)	Provoz v zimních podmínkách [od 27.03.2028]	280
GM1 ADR.OPS.B.035(b)(3)	Provoz v zimních podmínkách	280
AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(i)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	281
GM1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(i)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	281
AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(ii)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	282
GM1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(iii)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	282
AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(iv)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	282
GM1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(iv)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách.....	282
AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(2)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	283
GM1 ADR.OPS.B.036(b)(2)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách.....	283
AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(3)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	283
GM1 ADR.OPS.B.036(b)(3)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách.....	283
GM1 ADR.OPS.B.036(b)(4)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách.....	284
AMC1 ADR.OPS.B.036(c)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	284
GM1 ADR.OPS.B.036(c)	Provoz na speciálně upravených zimních drahách	284
AMC1 ADR.OPS.B.037(a)	Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy.....	285
GM1 ADR.OPS.B.037(a)	Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy.....	287
GM2 ADR.OPS.B.037(a)	Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy.....	289
AMC1 ADR.OPS.B.037(a);(b)	Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy.....	289
GM1 ADR.OPS.B.037(b)	Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy.....	290
GM2 ADR.OPS.B.037(b)	Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy.....	291
AMC1 ADR.OPS.B.037(c)	Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy.....	292
GM1 ADR.OPS.B.037(c)	Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy.....	292
AMC1 ADR.OPS.B.040	Noční provoz	292
AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(1)	Postupy za podmínek nízké dohlednosti	292
GM1 ADR.OPS.B.045(a)(1)	Postupy za podmínek nízké dohlednosti.....	293
AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(2)	Postupy za podmínek nízké dohlednosti	293
AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(3)	Postupy za podmínek nízké dohlednosti	294
AMC1 ADR.OPS.B.045(b)	Postupy za podmínek nízké dohlednosti	294
AMC2 ADR.OPS.B.045(b)	Postupy za podmínek nízké dohlednosti	295
AMC1 ADR.OPS.B.045(c)	Postupy za podmínek nízké dohlednosti	295
AMC1 ADR.OPS.B.050	Provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek	297
[AMC2 ADR.OPS.B.050	Provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek [od 27.03.2028]	297
AMC1 ADR.OPS.B.055	Kvalita paliva.....	298
GM1 ADR.OPS.B.055	Kvalita paliva [do 27.03.2028]	298

GM1 ADR.OPS.B.055	Kvalita paliva [od 27.03.2028]	298
AMC1 ADR.OPS.B.065	Vizuální prostředky a elektrické systémy letiště	299
GM1 ADR.OPS.B.065	Vizuální prostředky a elektrické systémy letiště	299
AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(1)	Bezpečnost při pracích na letišti	299
AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(2)	Bezpečnost při pracích na letišti	299
AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(3)	Bezpečnost při pracích na letišti	300
GM1 ADR.OPS.B.070(c)(3)	Bezpečnost při pracích na letišti	300
AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(5)	Bezpečnost při pracích na letišti	300
GM1 ADR.OPS.B.070(c)(2)	Bezpečnost při pracích na letišti	301
AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(6)	Bezpečnost při pracích na letišti	302
AMC1 ADR.OPS.B.070(d)	Bezpečnost při pracích na letišti	303
GM1 ADR.OPS.B.070(d)	Bezpečnost při pracích na letišti	304
GM2 ADR.OPS.B.070(d)	Bezpečnost při pracích na letišti	304
AMC1 ADR.OPS.B.071(a)	Uzavření drah a pojezdových drah nebo jejich částí	304
GM1 ADR.OPS.B.071(a)(2)	Uzavření drah a pojezdových drah nebo jejich částí	304
AMC1 ADR.OPS.B.071(d)	Uzavření drah a pojezdových drah nebo jejich částí	305
AMC1 ADR.OPS.B.075	Ochrana letišť	305
GM1 ADR.OPS.B.075(a)(1)	Ochrana letišť	305
GM2 ADR.OPS.B.075(a)(1)	Ochrana letišť	306
AMC1 ADR.OPS.B.080(a)	Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů	306
AMC2 ADR.OPS.B.080(a)	Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů	306
GM1 ADR.OPS.B.080(a)	Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů	307
GM1 ADR.OPS.B.090	Využívání letiště letadly, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště	307
GM2 ADR.OPS.B.090	Využívání letiště letadly, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště	307
GM3 ADR.OPS.B.090	Využívání letiště letadly, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště	308
AMC1 ADR.OPS.B.090(b)	Využívání letiště letadly, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště	309
GM1 ADR.OPS.B.095(b)	Kritické body	312
GM2 ADR.OPS.B.095(b)	Kritické body	313
GM1 ADR.OPS.B.100(a)	Pozastavení provozu dráhy a uzavření dráhy	316
GM2 ADR.OPS.B.100(a)	Pozastavení provozu dráhy a uzavření dráhy	316
AMC1 ADR.OPS.B.100(b)(5)	Pozastavení provozu dráhy a uzavření dráhy	316
HLAVA C – ÚDRŽBA LETIŠTĚ (ADR.OPS.C)		317
AMC1 ADR.OPS.C.005	Obecná ustanovení	317
GM1 ADR.OPS.C.005	Obecná ustanovení	317
[GM1 ADR.OPS.C.007	Údržba vozidel [od 27.03.2028]	317
AMC1 ADR.OPS.C.007(a)	Údržba vozidel	318
AMC1 ADR.OPS.C.007(a)(1)	Údržba vozidel	318
GM1 ADR.OPS.C.007(a)(2)	Údržba vozidel	318
AMC1 ADR.OPS.C.007(b)(1)	Údržba vozidel	319
AMC1 ADR.OPS.C.007(b)(2)	Údržba vozidel	319
AMC1 ADR.OPS.C.007(b)(3)	Údržba vozidel	319
AMC1 ADR.OPS.C.007(c)	Údržba vozidel	320
AMC2 ADR.OPS.C.007(c)	Údržba vozidel	320
GM1 ADR.OPS.C.007(d)	Údržba vozidel	320
AMC1 ADR.OPS.C.010	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody	320

GM1 ADR.OPS.C.010(b)(2)	Vozovky, jiné povrchy a odvod vody	321
AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(3)	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody.....	323
GM1 ADR.OPS.C.010(b)(3)	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody.....	324
AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(4)	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody.....	324
AMC2 ADR.OPS.C.010(b)(4)	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody.....	324
AMC3 ADR.OPS.C.010(b)(4)	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody.....	325
AMC4 ADR.OPS.C.010(b)(4)	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody.....	325
GM1 ADR.OPS.C.010(b)(4)	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody.....	325
GM2 ADR.OPS.C.010(b)(4)	Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody.....	326
AMC1 ADR.OPS.C.011	Provoz při přetížení.....	328
GM1 ADR.OPS.C.011	Provoz při přetížení	328
AMC1 ADR.OPS.C.015(a);(f)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	328
GM1 ADR.OPS.C.015(a);(f)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	329
GM2 ADR.OPS.C.015(a);(f)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	329
GM1 ADR.OPS.C.015(b)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů.....	329
GM2 ADR.OPS.C.015(b)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů.....	330
GM3 ADR.OPS.C.015(b)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů.....	331
GM1 ADR.OPS.C.015(b);(c)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	331
AMC1 ADR.OPS.C.015(b);(f)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	331
GM1 ADR.OPS.C.015(b);(f)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	332
AMC1 ADR.OPS.C.015(d)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	334
GM1 ADR.OPS.C.015(d)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů.....	334
AMC1 ADR.OPS.C.015(d);(f)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	336
GM1 ADR.OPS.C.015(d);(f)	Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů	336
HLAVA D – ČINNOSTI ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE (ADR.OPS.D)		337
AMC1 ADR.OPS.D.005	Hranice odbavovací plochy.....	337
AMC1 ADR.OPS.D.010(a)(2);(b)(2)	Koordinace vjezdu letadel na odbavovací plochu a jejich výjezdu z ní	337
AMC1 ADR.OPS.D.015(a)	Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše	337
GM1 ADR.OPS.D.015(b)	Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše.....	338
AMC1 ADR.OPS.D.015(c)	Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše.....	338
GM1 ADR.OPS.D.025	Přidělování stání letadel.....	338
AMC1 ADR.OPS.D.025(a)(3)	Přidělování stání letadla.....	338
GM1 ADR.OPS.D.025(b)(1)	Přidělování stání letadla.....	339
GM1 ADR.OPS.D.025(b)(2)	Přidělování stání letadla	340
GM1 ADR.OPS.D.025(b)(3)	Přidělování stání letadla	340
AMC1 ADR.OPS.D.035(a)	Parkování letadel.....	340
AMC1 ADR.OPS.D.035(b)	Parkování letadel.....	340
AMC2 ADR.OPS.D.035(b)	Parkování letadel.....	341
AMC3 ADR.OPS.D.035(b)	Parkování letadel.....	341
AMC1 ADR.OPS.D.035(c)	Parkování letadel	341
GM1 ADR.OPS.D.040	Odjezd letadla ze stání	342
GM1 ADR.OPS.D.040(e)	Odjezd letadla ze stání [do 27.03.2028]	342
GM1 ADR.OPS.D.040(e)	Odjezd letadla ze stání [od 27.03.2028]	342
GM1 ADR.OPS.D.045	Šíření informací organizacím působícím na odbavovací ploše	342
AMC1 ADR.OPS.D.050(a)(2)	Vyhlašování pohotovosti záchranných služeb	342
GM1 ADR.OPS.D.050(a)(2)	Vyhlašování pohotovosti záchranných služeb	343
AMC1 ADR.OPS.D.055(a)	Ochrana proti výfukovým plynům z proudových motorů	343

AMC1 ADR.OPS.D.055(d) Ochrana proti výfukovým plynům z proudových motorů	343
GM1 ADR.OPS.D.065 Zkouška motorů	343
AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(1);(2) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti signalistů a řidičů vozidel FOLLOW-ME	344
AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(2);(b)(2)(i) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti signalistů a řidičů vozidel FOLLOW-ME	344
AMC1 ADR.OPS.D.085(a)(2)(i) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie ..	345
AMC1 ADR.OPS.D.085(a)(2)(ii) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie ..	347
AMC1 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	347
AMC2 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	347
AMC3 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	348
AMC4 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	348
GM1 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	349
GM2 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	350
GM3 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	350
AMC1 ADR.OPS.D.085(g) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	350
GM1 ADR.OPS.D.085(g) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie	351

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 I

PORADENSKÝ MATERIÁL K DEFINICÍM POUŽÍVANÝM V NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) Č. 139/2014

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 4a Hustota letištního provozu

Pohyb je buď vzlet, nebo přistání.

Hustota [letištního] provozu je charakterizována jako:

- (a) malá, když počet pohybů letadel v typické špičkové hodině není větší než 15 na jedné RWY nebo obvykle menší než 20 na celém letišti;
- (b) střední, když počet pohybů letadel v typické špičkové hodině se pohybuje mezi 16 až 25 na jedné RWY nebo obvykle mezi 20 až 35 na celém letišti;
- (c) vysoká, když počet pohybů letadel v typické špičkové hodině je větší než 25 na jedné RWY nebo obvykle více než 35 na celém letišti.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 38 (b) Kód stavu dráhy

Účelem kódu stavu dráhy (RWYCC) je umožnit letové posádce výpočet provozní výkonnosti letounu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 38 (g) Stav povrchu dráhy

Podmínky povrchu RWY používané v hlášení stavu RWY (RCR) stanovují společnou řeč mezi provozovatelem letiště, výrobcem letounu a provozovatelem letounu. Rovněž jsou hlášeny chemikálie pro odmrazování letadel a jiná znečištění, které ale nejsou uvedeny v seznamu deskriptorů stavu povrchu dráhy, protože jejich vliv na charakteristiky tření povrchu RWY a RWYCC nelze standardizovaným způsobem hodnotit.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 38 (h) Deskriptory stavu povrchu dráhy

Deskriptory v bodech (a) až (h) se používají čistě ve spojitosti s RCR a nejsou určeny k tomu, aby rušily nebo nahrazovaly jakékoli existující definice organizace *World Meteorological Organization* (WMO).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 38h (c) Deskriptory stavu povrchu dráhy

„Námrazou“ je myšlen bod mrazu vody (0 stupňů Celsia). Za určitých podmínek může mráz způsobit, že je povrch velmi kluzký, a poté je odpovídajícím způsobem hlášen snížený RWYCC.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 38h (f) Deskriptory stavu povrchu dráhy

Na základě konvence je tekoucí voda o tloušťce vyšší než 3 mm hlášena jako „stojící voda“.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 38h (g) Deskriptory stavu povrchu dráhy

Mrznoucí srážky mohou vést ke stavům RWY, které se z pohledu výkonnosti letounu pojí s mokrým ledem. Mokrý led může způsobit, že je povrch velmi kluzký. Poté je odpovídajícím způsobem hlášen snížený RWYCC.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 41 (a) Dráha kluzká za mokra

Za značnou lze považovat část RWY v délce řádu 100 m.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM2 41 (a) Dráha kluzká za mokra

Charakteristiky tření (třecí vlastnosti) povrchu RWY jsou považovány za zhoršené, pokud jsou pod minimálními standardy.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 41 (c) Speciálně upravená zimní dráha

„Zmrzlý písek“ je metoda používaná ke zlepšení charakteristik tření povrchu pokrytého ledem s pomocí písku nebo štěrku fixovaného k povrchu prostřednictvím procesu tání/tuhnutí. Zmrzlého písku lze docílit využitím několika technik. Jedním z příkladů je navlhčení materiálu předem horkou vodou těsně před aplikací tak, aby horký písek rozpustil svrchní vrstvu ledu, která poté okamžitě znovu zmrazí a zafixuje materiál na povrchu. Jiná technika je navlhčit materiál předem pomocí vhodné chemikálie, aby se dosáhlo stejného efektu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 Přílohy I Definice

DEFINICE POJMŮ POUŽÍVANÝCH V PŘIJATELNÝCH ZPŮSOBECH PRŮKAZU A PORADENSKÉM MATERIÁLU

Pro účely Přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu k nařízení (EU) č. 139/2014 se použijí následující definice:

- (1) „Provozem se systémem pro zlepšení letové viditelnosti 200 (EFVS 200) (*Enhanced flight vision system 200 (EFVS 200) operation*)“ se rozumí provoz s provozním přínosem, kdy podmínky dohlednosti vyžadují použití systému EFVS až do 200 ft nad FATO nebo nad prahem RWY. Od tohoto vstupu do přistání se používá přirozené vidění. RVR není menší než 550 m.
- (2) „Systémem pro zlepšení letové viditelnosti (EFVS) – přiblížení (EFVS-A) (*Enhanced flight vision system (EFVS) - Approach (EFVS-A)*)“ se rozumí systém, u něž bylo prokázáno, že splňuje kritéria, která mají být použita pro přiblížení z nadmořské výšky/výšky rozhodnutí (DA/H) nebo minimální nadmořské výšky/výšky pro klesání (MDA/H) do 100 ft (30 m) nad výškou prahu dráhy nad mořem, přičemž všechny součásti systému pracují, jak bylo zamýšleno, ale mohou mít poruchové režimy, které by mohly vést ke ztrátě schopnosti EFVS. U EFVS-A by se mělo předpokládat, že:
 - (a) v případě poruchy systému EFVS pilot provede průlet ve výšce 100 ft nad prahem dráhy nad mořem nebo vyšší; a

- (b) klesání pod výškou 100 ft nad prahem dráhy nad mořem až po dosednutí a dojezd po přistání by měly být provedeny pomocí přirozeného vidění, tak aby porucha systému EFVS nebránila pilotovi v dokončení přiblížení a přistání.
- (3) „Systémem pro zlepšení letové viditelnosti – přistání (EFVS-L) (*Enhanced flight vision system - landing (EFVS-L)*)“ se rozumí systém, u něž bylo prokázáno, že splňuje kritéria, která mají být použita pro přiblížení a přistání, které závisí na dostatečných podmínkách dohlednosti, aby umožnily dojezd po přistání bez pomoci a zmírnily ztrátu funkce EFVS.
- (4) „Bezpečnou výškou nad překážkami (OCH) (*Obstacle clearance height (OCH)*)“ se rozumí nejnížší výška nad úrovní příslušného prahu dráhy nebo nad úrovní letiště stanovená k tomu, aby byla splněna kritéria bezpečné výšky nad překážkami. Bezpečná výška nad překážkami se vztahuje k výšce prahu dráhy nad mořem nebo v případě postupů pro nepřesné přístrojové přiblížení k výšce letiště nad mořem, nebo výšce prahu dráhy nad mořem, jestliže je více než 2 m (7 ft) níže než výška letiště nad mořem. Bezpečná výška nad překážkami pro postup pro přiblížení okruhem se vztahuje k výšce letiště nad mořem.
- (5) „Provozem I. kategorie se zvláštním schválením (SA CAT I) (*Special authorisation category I (SA CAT I) operation*)“ se rozumí přiblížení CAT I s výškou rozhodnutí ne nižší než 45 m (150 ft) a RVR ne nižší než 400 m a vyžadující zvláštní schválení.
- (6) „Provozem II. kategorie se zvláštním schválením (SA CAT II) (*Special authorisation category II (SA CAT II) operation*)“ se rozumí přiblížení CAT II na dráhu, která nesplňuje všechny požadavky na infrastrukturu CAT II, a které vyžaduje zvláštní schválení.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

PŘÍLOHA II PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL K ČÁSTI ADR-AR

POŽADAVKY NA ÚŘADY – LETIŠTĚ

HLAVA A – OBECNÉ POŽADAVKY (ADR.AR.A)

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

PŘÍSTUPNOST DOKUMENTACE TŘETÍM STRANÁM

Legislativní akty, standardy, pravidla, technické publikace a jiné obdobné dokumenty jsou včas zpřístupněny provozovatelům letišť, organizacím odpovědným za poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) a jakýmkoli ostatním stranám různými způsoby dotčeným a v různých formátech, jako prostřednictvím internetových stránek, úředního věstníku příslušné státní správy nebo jakýmkoli jiným 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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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.025(b) Informace poskytované Agentuře

VÝMĚNA INFORMACÍ VÝZNAMNÝCH Z HLEDISKA BEZPEČNOSTI S AGENTUROU

Každý příslušný úřad by měl jmenovat koordinátora, který bude působit jako kontakt pro výměnu informací významných z hlediska bezpečnosti mezi příslušným úřadem a Agenturou.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (20.03.2025)]

AMC1 ADR.AR.A.030A Okamžitá reakce na incident nebo zranitelnost v oblasti bezpečnosti informací s dopadem na bezpečnost letectví [od 22.02.2026]

- (a) Aby mohl příslušný úřad náležitě shromažďovat a analyzovat informace týkající se incidentů a zranitelností v oblasti bezpečnosti informací s možným dopadem na bezpečnost letectví, měl by zavést prostředky, které zajistí nezbytnou důvěrnost.
- (b) Při šíření informací týkajících se incidentů a zranitelností v oblasti bezpečnosti informací s možným dopadem na bezpečnost letectví by měl příslušný úřad pečlivě vybírat příslušné příjemce, aby zabránil zneužití obsahu hlášení na úkor bezpečnosti letectví tím, že by například odhalil zranitelnosti, u nichž doposud nedošlo k nápravě.

[Rozhodnutí č. 2023/010/R; 22.02.2026]

GM1 ADR.AR.A.030A Okamžitá reakce na incident nebo zranitelnost v oblasti bezpečnosti informací s dopadem na bezpečnost letectví [od 22.02.2026]

Je-li to považováno za nutné, lze použít dvoustupňový mechanismus: zprávu upozorňující na událost nebo incident v oblasti bezpečnosti informací a dostupnost dalších údajů, které by vyžadovaly kontrolovanou a důvěrnou distribuci. Tato zpráva by měla pouze upozornit příjemce na naléhavost a nutnost, aby organizace a příslušné úřady navázaly další komunikaci zabezpečnými prostředky.

Proto by zpráva měla sestávat ze dvou částí: jedna se omezuje na většinou veřejné informace a druhá obsahuje citlivé údaje, které by měly být vyhrazeny těm příjemcům, kteří je potřebují vědět. Kdykoli je to možné, zprávy by měly být založeny na dohodnuté taxonomii.

[Rozhodnutí č. 2023/010/R; 22.02.2026]

GM1 ADR.AR.A.040(b) Příkazy k zajištění bezpečnosti**PŘEDÁVÁNÍ PŘÍKAZŮ K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI**

Příkazy k zajištění bezpečnosti, jsou 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 nebo organizací odpovědné za poskytování AMS, aby se zdržel určité činnosti, nebo pozitivní opatření (např. vykácení stromů, u nichž bylo zjištěno, že narušují OLS, nebo odstranění určitých objektů na letišti, atd.), potřebné k udržení úrovně bezpečnosti. Takové příkazy se nepředávají Agentuře.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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

Cílem vstupního výcviku je obeznámit 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

Cílem 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 nebo organizace odpovědné (organizací odpovědných) za poskytování AMS, kteří budou podrobeni auditu/kontrole; 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/kontrole
 - (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/kontrole, jako sledování stavu otevřených nálezů auditu, následné audity/kontroly a uzavření nálezů poté, co byly provozovatelem letiště nebo organizací odpovědnou za poskytování AMS podniknuty příslušné kroky.

(b) Hodnocení inspektorů letišť ve výcviku

Hodnocení účastníků výcviku na inspektora letišť by mělo být prováděno inspektorem letišť, který provádí výcvik. Účastník výcviku na inspektora letišť 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 a audity letišť v reálném, provozním prostředí v souladu s platnými požadavky.

(c) Inspektoři letišť jmenovaní k provádění výcviku a hodnocení účastníků výcviku

Inspektoři letišť, kteří provádějí výcvik a kteří hodnotí inspektory 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 3 let před jeho jmenováním. Další činitele, které mají být při jmenování inspektorů letišť k provádění výcviku a hodnocení jejich účastníků zohledňovány, zahrnují: znalosti metod výcviku, profesionalita, vyzrálост, úsudek, charakternost, uvědomělost v oblasti bezpečnosti, komunikační dovednosti a osobní úroveň práce.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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 letišť 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 letišť 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 letišť 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 letišť a provozovatelů letišť osvědčených příslušným úřadem;
 - (iii) počet organizací odpovědných za poskytování AMS;
 - (iv) počet plánovaných auditů a kontrol letišť a organizací odpovědných za poskytování AMS; a
 - (v) počet očekávaných změn letištní infrastruktury.
 - (2) Kvalitativní elementy:
 - (i) velikost, povaha a složitost činností letišť a provozovatelů letišť, stejně jako organizací odpovědných za poskytování AMS:
 - (A) práva provozovatele letiště nebo organizace odpovědné za poskytování AMS;
 - (B) druh a rozsah oprávnění;
 - (C) možná certifikace podle průmyslových standardů;
 - (D) druhy provozovaných letišť;
 - (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 změn 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 jsou specificky pro každé letiště a každého provozovatele letiště, stejně jako pro organizace odpovědné za poskytování AMS, 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 letiště; a
 - (4) minimální počet a potřebná kvalifikace inspektorů letiště pro každý audit/kontrolu.
- (e) Standardní pracovní čas může být vyjádřen buď v pracovních hodinách na inspektora letiště, nebo v pracovních dnech na inspektora letiště. 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 organizace odpovědné za poskytování AMS je u každého kvalifikovaného inspektora letiště 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, může rovněž zohledňovat možné využití kvalifikovaných subjektů.
- (i) Na základě výše uvedených elementů bude 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 zachování aktuálnosti plánovacích údajů při změnách základních předpokladů plánování, přičemž je třeba se zaměřit hlavně na principy dozoru založeného na rizicích.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

INSPEKTOŘI LETIŠŤ – POVINNOSTI

- (a) Za inspektora letišť je považována jakákoliv osoba, které příslušný úřad formálně přidělili úkoly související s dozorem v oblasti bezpečnosti letišť, provozovatelů letišť a organizací odpovědných za poskytování AMS.
- (b) Vedle úkolů týkajících se dozoru letišť může inspektor letišť rovněž vykonávat jiné úkoly, které příslušný úřad shledá nezbytnými.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM3 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

KVALIFIKACE PERSONÁLU

Výraz „kvalifikace“ značí způsobilost pro určitý účel. Lze jí 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 náboru 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 (HZS) mohl zahrnovat části nebo být stejný, jako je výcvik personálu HZS 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 auditů/kontroly letišť. Pokud tohoto minimálního počtu auditů/kontrol není dosaženo z důvodu počtu letišť v členském státě, je možné rovněž vzít do úvahy auditů/kontrol provedené na jiných letištích, která jsou veřejná, ale nespádají 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 auditů/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 vzdálenosti, 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 [do 22.02.2026]**KVALIFIKACE PERSONÁLU**

- (a) Kvalifikovaný subjekt, kterému mají být zadány úkoly související s prvotní certifikací nebo úkoly průběžného dozor, 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)).

[Rozhodnutí č. 2023/010/R; 22.02.2026]

AMC1 ADR.AR.B.010(a)(1) Zadávání úkolů [od 22.02.2026]**KVALIFIKACE PERSONÁLU**

- (a) Kvalifikovaný subjekt, kterému mají být zadány úkoly související s prvotní certifikací nebo úkoly průběžného dozor, 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)).

[Rozhodnutí č. 2023/010/R; 22.02.2026]

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 LETIŠTĚ – ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS

Záznamy vztahující se k certifikovanému letišti a jeho provozovateli letiště nebo organizaci odpovědné za poskytování AMS, 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 jeho 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 organizace odpovědné za poskytování AMS, je-li to použitelné; a
- (j) kopie veškerých dalších dokumentů schválených příslušným úřadem.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.AR.B.020(c) Vedení záznamů

LETIŠTĚ – PROVOZOVATELÉ LETIŠTĚ – ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS

- (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) Záznamy, které jsou považovány za související s organizací odpovědnou za poskytování AMS a které mají být uchovávány po celou dobu platnosti prohlášení, zahrnují (mimo jiné) následující:
 - (1) podané žádosti;
 - (2) dokumentaci související s použitými alternativními způsoby průkazu;
 - (3) posouzení bezpečnosti

- (4) prohlášení učiněná žadatelem;
- (5) platná verze příručky systému řízení a doklad o jejím vyhodnocení; a
- (6) udělená oprávnění.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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 prováděny 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

DOKUMENTACE PRO LETIŠTĚ – PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ – ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS

Dokumentace, která má být vedena jako záznamy dokládající udělení osvědčení nebo oprávnění, zahrnuje dokumentaci systému řízení, včetně všech technických příruček, jako je letištní příručka, nebo pro organizaci odpovědnou za poskytování AMS – příručka systému řízení, které byly předloženy s prvotní žádostí, a veškeré jejich změny.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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 ORGANIZACÍ ODPOVĚDNÝCH ZA POSKYTOVÁNÍ AMS

- (a) Příslušný úřad by měl každému provozovateli letiště a každé organizaci odpovědné za poskytování AMS přidělit kontaktní osobu. V případě, že je jednomu provozovateli letiště nebo organizaci odpovědné za poskytování AMS přidělen více než jeden inspektor letiště, měl by být jeden z nich jmenován jako kontaktní osoba, která má celkovou odpovědnost za dohled nad vedením provozovatele letiště nebo vedením organizace odpovědné za poskytování AMS a spolupráci s ním a která je odpovědná za hlášení ohledně shody s požadavky pro jeho provoz.
- (b) Prohlídky a audity, v měřítku a četnosti odpovídajícím provozu, by měly, mimo jiné, pokrývat (podle vhodnosti) položky následujícího seznamu:

- (1) infrastruktura a vybavení letišť;
 - (2) vizuální prostředky a elektrické soustavy letišť, včetně programu jejich údržby;
 - (3) omezení a kontrola překážek;
 - (4) hlášení dat o letišti, včetně hlášení znečištění povrchu a stavu povrchu RWY a vytváření zpráv NOTAM;
 - (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 letišť;
 - (12) řízení provozu na odbavovací ploše;
 - (13) řízení bezpečnosti na odbavovací ploše;
 - (14) povolování a převoz vozidel na pohybové ploše, včetně programů údržby;
 - (15) řízení chodců;
 - (16) řízení nebezpečí střetu s divoce žijícími zvířaty;
 - (17) programy prevence narušení a vyjetí z dráhy provozovatele letišť, jako součást runway safety programu příslušného úřadu, včetně fungování a efektivnosti letištního místního pracovního týmu zabývajícího se problematikou bezpečnosti na RWY (LRST – *Local Runway Safety Team*), stejně jako zavádění identifikovaných opatření;
 - (18) program kontroly FOD provozovatele letišť;
 - (19) prohlídky pohybové plochy;
 - (20) údržba systémů letišť a pohybové plochy;
 - (21) práce na letišti;
 - (22) ochrana proti nebezpečným činnostem v okolí letišť;
 - (23) výcvik a záznamy personálu, včetně přezkumu programu výcviku ohledně prevence narušení a vyjetí z dráhy, stejně jako opravňování a hodnocení jazykových znalostí řidičů, programů výcviku a jejich implementace;
 - (24) letištní příručky a dokumentace;
 - (25) systém řízení provozovatele, včetně jeho systému řízení bezpečnosti a jeho jakosti a systém řízení ochrany před protiprávními činy v případě leteckých dat; a
 - (26) dohled provozovatele na vyhovování organizací, které prvotně nebo poskytují služby na letišti (třetích stran).
- (c) Kontroly nebo audity 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 letišť nebo organizací odpovědnou za poskytování AMS a měli by si být jisti, že přijaté nápravné činnosti jsou přiměřené tomu, aby napravily neshodu a zabránily jejímu opětovnému výskytu.
- (e) Kontroly a audity mohou být prováděny společně nebo odděleně. 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 letišť 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 ATS), včetně prevence narušení a vyjetí z dráhy.

- (f) Kontroly mohou být, podle vlastního uvážení příslušného úřadu, prováděny po předchozím oznámení provozovateli letiště nebo organizaci odpovědné za poskytování AMS nebo bez něj.
- (g) Pokud je inspektoru letišť zřejmé, že provozovatel letiště nebo organizace odpovědná za poskytování AMS nedokázali vyhovět platným požadavkům, což má za následek snížení nebo možné snížení bezpečnosti, měl by inspektor letišť 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 nepravdivé 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 letiště nebo organizace odpovědné za poskytování AMS. 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 ve způsobilost organizace odpovědné za poskytování AMS, nebo případně může vést k porušení této důvěry. V druhém případě by měl příslušný úřad přezkoumat veškeré identifikované nedostatky systému řízení a v případě potřeby podniknout příslušné kroky.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.AR.C.010 Program dozoru

POSTUPY PRO DOZOR PROVOZOVATELŮ LETIŠŤ A ORGANIZACÍ ODPOVĚDNÝCH ZA POSKYTOVÁNÍ AMS

Vedle svého regulatorního 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*). Takové skupiny by měly zahrnovat zástupce průmyslu, jako jsou provozovatelé letiště, organizace odpovědné za poskytování AMS, provozovatelé letadel, poskytovatelé letových provozních služeb, průmyslové bezpečnostní skupiny, členy (místní) komise pro runway safety a zástupce příslušného úřadu.

Rozsah kompetencí takovéto skupiny by mohl být:

- zabývat se specifickými nebezpečími, identifikovanými na národní úrovni, koordinací činností prostřednictvím podskupin nebo podle potřeby externích úřadů;
- podporovat zavedené praxe a sdílení informací a zvyšovat povědomí prostřednictvím publicity a vzdělávání lidí z průmyslu;
- aktivně podporovat iniciativy průmyslu;
- působit jako spojovací článek mezi průmyslem;
- identifikovat a prozkoumat, jaké technologie z těch, které jsou dostupné, by mohly snižovat rizika narušení dráhy a vyjetí z dráhy;
- přezkoumávat současné politiky provozu letišť, ATC a letadel a v případě potřeby vydávat doporučení ohledně budoucích politik 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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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 s cílem stanovit, zda provozovatel letiště nebo organizace odpovědná za poskytování AMS identifikuje prvotní příčiny a napravuje své problémy.
- (c) Po závěru auditu by měla být inspektorem letišť provádějícím audit připravena zpráva z auditu, která by měla obsahovat všechny zjištěné nálezy.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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

PLÁNOVACÍ CYKLUS DOZORU

- (a) Výkonnost v oblasti bezpečnosti provozovatele letiště a organizace odpovědné za poskytování AMS 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 nebo pro každou organizaci odpovědnou za poskytování AMS by měly být každoročně přezkoumávány.
- (c) Plánovací cyklus dozoru a související program dozoru, včetně jejich každoročního 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 bodem ADR.OR.B.040 pro provozovatele letiště a s bodem ADR.OR.F.025 pro organizace odpovědné za poskytování AMS;
 - (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 provozovaných na daném letišti nebo fyzické charakteristiky letiště.
- (d) V průběhu každého plánovacího cyklu dozoru by měl příslušný úřad svolat jednání s odpovědným vedoucím pracovníkem provozovatele letiště nebo organizace odpovědné za poskytování AMS nebo jejich zástupcem.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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

PLÁNOVACÍ CYKLUS DOZORU

- (a) U každého provozovatele letiště a u každé organizace odpovědné za poskytování AMS by měl být proveden kompletní audit všech procesů v intervalech nepřekračujících platný plánovací cyklus dozoru. Začátek prvního plánovacího cyklu dozoru je obvykle určen datem vydání prvního osvědčení nebo potvrzení přijetí prohlášení. 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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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

PRŮMYSLOVÉ STANDARDY

- (a) U provozovatelů letiště nebo u organizací odpovědných za poskytování AMS, kteří předvedli vyhovění použitelným průmyslovým standardům, může příslušný úřad upravit program dozoru tak, aby zamezil zdvojení auditu konkrétních položek.
- (b) Předvedení shody s použitelnými průmyslovými standardy by nemělo být uvažováno 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 procesu certifikace podle použitelných průmyslových standardů, bere se v úvahu následující:
 - (1) předvedení shody na základě schémat certifikačního auditu, která umožňují nezávislé a systematické ověření;
 - (2) byla ověřena existence akreditačního schématu a instituce pro certifikaci v souladu s použitelnými průmyslovými standardy;
 - (3) relevantnost certifikačních auditů pro požadavky definované v Části ADR.OR, Části ADR.OPS, nebo dalších předpisech, dle vhodnosti;
 - (4) zmapování rozsahu takových certifikačních auditů srovnáním s rozsahem dozoru;
 - (5) zpřístupnění výsledků auditu příslušným úřadem; a
 - (6) slučitelnost plánovacích intervalů certifikačních auditů s plánovacím cyklem dozoru.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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

FINANČNÍ SITUACE

Příkladem tendencí, které mohou ukazovat na finanční problémy nového provozovatele letiště nebo finanční problémy organizace odpovědné za poskytování AMS, mohou být:

- (a) nemalé propouštění nebo fluktuace personálu, snížené personální zdroje, nárůst souběžného provádění více různých úkolů, změny v systému směn a nárůst přesčasů;
- (b) zpoždění ve vyplácení mezd zaměstnancům;
- (c) omezování standardů bezpečnosti provozu;
- (d) snižování standardů výcviku;
- (e) zrušení dodávek organizaci na úvěr;
- (f) nedostatečná údržba letiště;
- (g) nedostatek zásob a náhradních dílů.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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 dostatečně 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 vznesl 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(b) Zahájení procesu certifikace**PROVOZ LETIŠTĚ PO DOBU PROCESU CERTIFIKACE**

Při rozhodování o podmínkách, za kterých bude letiště během procesu certifikace provozováno, by měl příslušný úřad také zvážit:

- (a) rozsah a hloubku organizačních změn (např. nové jmenované osoby, úroveň změn na vedoucích pozicích, restrukturalizace organizační struktury); a
- (b) možné změny druhu provozu na letišti nebo na letišti samotném.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024]

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 pracovním zaměření jmenovaných osob a jejich úrovni 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 poslání 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 bud:
 - (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.

[Rozhodnutí č. 2023/003/R; 29.03.2023]

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 unie¹**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 STÁTU²] tímto osvědčuje, že:

[NÁZEV A ADRESA SPOLEČNOSTI]

je oprávněna k provozu letiště [NÁZEV LETIŠTĚ (LETIŠŤ)]³ 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]

¹ V případě nečlenských států EU škrtněte.

² V případě nečlenských států EU škrtněte.

³ 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 unie¹**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 LETIŠTĚ²]

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]

¹ V případě nečlenských států EU škrtněte.

² 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 předvedení 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 PŘEKRAČUJÍCÍCH CERTIFIKOVANÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI 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 překračujícími certifikované konstrukční vlastnosti letiště v souladu s bodem ADR.OPS.B.090.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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 :	
Provoz na speciálně upravených zimních RWY ⁴ :	
RWY – vyhlášené délky ⁵ :	
Druhy přiblížení ⁶ :	
Kódové značení letiště ⁷ :	
Rozsah provozu letadel překračujících certifikované konstrukční vlastnosti letiště ⁸ :	
Poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše ⁹ :	
Úroveň ochrany pro účely záchranné a hasičské služby 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: (ano/ne). Viz ADR.OPS.B.036.

⁵ Má být specifikováno: ASDA, LDA, TODA, TORA v metrech pro každý směr každé RWY, včetně zbývající délky rozjezdu pro vzlet z křižovatky, je-li to použitelné.

⁶ 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):

- provoz EFVS 200;
- provoz EFVS-A;
- provoz EFVS-L;
- standardní I. kategorie;
- provoz I. kategorie se zvláštním schválením;

- přesné přiblížení II. kategorie;
- provoz II. kategorie se zvláštním schválením;
- přesné přiblížení III. kategorie.

⁷ Má být specifikováno: kódové značení letiště (kódové číslo/kódové písmeno).

⁸ Má být specifikováno: schválené typy letounů, které překračují kódové písmeno a/nebo vnější rozchod kol hlavního podvozku (OMGWS) certifikovaných konstrukčních vlastností letiště v souladu s ADR.OPS.B.090.

⁹ Má být specifikováno: název poskytovatele služeb, ať už jsou tyto služby nebo nejsou poskytovány provozovatelem letiště.

¹⁰ Má být specifikováno: úroveň ochrany poskytovaná záchrannými a hasičskými službami podle Přílohy IV (Část ADR.OPS) k tomuto nařízení.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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

PROVOZ EFVS 200

RWY je vhodná pro provoz EFVS 200, pokud:

- (a) je stanoven postup přiblížení podle přístrojů zajišťující přinejmenším boční vedení, při kterém je trať konečného přiblížení vychýlena od prodloužené osy RWY maximálně o 3 stupně; a
- (b) je buď zřízen bezpřekážkový prostor (OFZ), nebo plocha úseku vizuálního přiblížení (VSS) není narušena překážkami, a je stanoven postup přístrojového odletu.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

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 něž 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 – provozovatel letiště**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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC2 ADR.AR.C.040(a) Změny – provozovatel letiště**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) jakákoliv 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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f) Změny – provozovatel letiště

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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.AR.C.040(c) Změny – provozovatel letiště

ZMĚNY PODMÍNEK OSVĚDČENÍ

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

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.AR.C.040(d) Změny – provozovatel letiště

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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.AR.C.050 Prohlášení organizací odpovědných za poskytování AMS a oznámení změny**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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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 – LETIŠTĚ A PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ (ADR.OR.B)

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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.

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 měřítko 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) 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.

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, četností 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.

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).

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

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 podléhají 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) – Záchrané a hasičské služby.
- (g) Zavedení provozu letounů na speciálně upravených zimních RWY, jak je požadováno v ADR.OPS.B.036 – Provoz na speciálně upravených zimních drahách.
- (h) Změny v postupech za podmínek nízké dohlednosti, jak je požadováno v ADR.OPS.B.045(b) – Provoz za podmínek nízké dohlednosti.
- (i) Provoz letadla, které překračuje certifikované konstrukční vlastnosti letiště, jak je požadováno v bodě ADR.OPS.B.090(a).
- (j) Změny letových postupů.

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).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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 zabývajícího 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.

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.

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.

[GM1 ADR.OR.C.020(d) Nálezy a nápravná opatření *[od 27.03.2028]*

INFORMACE PRO ORGANIZACE ZAJIŠŤUJÍCÍ POZEMNÍ ODBAVENÍ

Informace mohou být distribuovány prostřednictvím stávajících prostředků nebo postupů, například prostřednictvím změn postupů letiště, revizí letištní příručky a jiné dokumentace.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

AMC1 ADR.OR.C.030 Hlášení událostí

POVINNÉ HLÁŠENÍ – VŠEOBECNĚ

- (a) Nařízení (EU) 2015/1018 uvádí seznam klasifikujících událostí v civilním letectví, které mají být povinně hlášeny podle nařízení (EU) č. 376/2014. Tento seznam by neměl být chápán jako vyčerpávající soubor všech problémů, které mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví, a proto by se podávání zpráv nemělo omezovat na položky uvedené v onom nařízení a další položky uvedené v písmenu c) bodu ADR.OR.C.030.
- (b) Provozovatel letiště by měl stanovit postupy, které mají být používány pro hlášení příslušnému úřadu a jakýmkoli dalším organizacím, kterým se musí podávat hlášení, které by měly zahrnovat:

- (1) popis příslušných požadavků vztahujících se na hlášení;
 - (2) popis mechanismu hlášení, včetně formulářů pro hlášení, prostředků a časových lhůt;
 - (3) záruky k zajištění důvěrnosti oznamovatele a ochrany osobních údajů; a
 - (4) povinnosti organizací a personálu odpovědných za hlášení.
- (c) Tyto postupy by měly být zahrnuty do letištní příručky a příslušné příručky poskytovatele služeb řízení na odbavovací ploše.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OR.C.030(a) Hlášení událostí

VŠEOBECNĚ

- (a) Pokud je provozovatel letiště rovněž osvědčen k poskytování dalších služeb v oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě:
- (1) provozovatel letiště může zavést integrovaný systém hlášení událostí pokrývajících všechna osvědčení, jichž je držitelem; a
 - (2) jediné hlášení o událostech pokrývajících všechna držená osvědčení by měla být poskytnuta pouze tehdy, jsou-li splněny všechny následující podmínky:
 - (i) hlášení obsahuje všechny relevantní informace z pohledu různých osvědčení, jichž je organizace držitelem;
 - (ii) hlášení se zabývá všemi příslušnými specifickými poli povinných údajů a jasně identifikuje všechny držitele osvědčení, pro které je hlášení zpracováno; a
 - (iii) příslušný úřad pro všechna osvědčení je stejný a toto jediné hlášení bylo dohodnuto s tímto příslušným úřadem.
- (b) Provozovatel letiště by měl přidělit odpovědnost jedné nebo více vhodně kvalifikovaným osobám s jasně definovanou pravomocí za koordinaci činnosti při událostech a za zahájení jakéhokoli dalšího nezbytného vyšetřování a následné činnosti.
- (c) Je-li taková odpovědnost přidělena více než jedné osobě, měl by provozovatel letiště určit jedinou osobu, která bude působit jako hlavní kontaktní místo pro zajištění toho, aby byl směrem k odpovědnému vedoucímu zřízení jediný kanál podávání hlášení. To by se mělo vztahovat zejména na provozovatele letišť, kteří jsou držiteli jednoho nebo více dalších osvědčení organizace v oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, pokud je systém hlášení událostí plně integrován do systému požadovaného podle dalšího (dalších) osvědčení, jehož (jichž) je organizace držitelem.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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 – PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ (ADR.OR.D)

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[AMC1 ADR.OR.D.005 Systém řízení *[od 27.03.2028]*

INTEGROVANÝ SYSTÉM ŘÍZENÍ

Aby bylo zajištěno zavedení integrovaného systému řízení, měl by provozovatel letiště ve struktuře a dokumentaci svého systému řízení identifikovat tyto prvky:

- (a) organizace osvědčené nebo ohlášené podle nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů, které jsou pokryty jeho systémem řízení;
- (b) oblasti, které jsou integrovány do jeho systému řízení, včetně jasných rozhraní umožňujících jejich účinné fungování a vzájemnou komunikaci; a
- (c) použitelné požadavky pro každou oblast.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

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 letišť 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 útvar 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; a
 - (v) uplatňovat zásady „spravedlivého posuzování (just culture)“ v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014, a zejména nepřístupňovat ani nepoužívat informace o událostech:
 - (A) k připisování viny nebo odpovědnosti personálu v první linii nebo jiným osobám za činy, opomenutí nebo rozhodnutí, která přijali, přičemž jsou úměrné jejich zkušenostem a výcviku; nebo
 - (B) pro jakýkoli jiný účel, než je zachování nebo zlepšování bezpečnosti letectví;
 - (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 zavedení; a
 - (3) stanovit bezpečnostní cíle a standardy výkonnosti.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OR.D.005(b)(2) Systém řízení

POLITIKA BEZPEČNOSTI

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. To odráží závazek vedení k bezpečnosti, demonstruje filozofii řízení bezpečnosti provozovatele letiště a stává se základem, na kterém je systém řízení provozovatele letiště postaven. Slouží jako připomínka toho, „jak zde děláme business“. Vytvoření pozitivní kultury bezpečnosti začíná vydáním jasného a jednoznačného směru.

Závazek uplatňovat zásady „spravedlivého posuzování (just culture)“ tvoří základ pro vnitřní pravidla provozovatele letiště popisující, jak jsou zásady „spravedlivého posuzování (just culture)“ zaručeny a realizovány, jak vyžaduje čl. 16 odst. 11 nařízení (EU) č. 376/2014.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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 nedílitelnou 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 kterákoliv 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 (prekursorové 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 prekursorové 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 kontrolaři
 - (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 součásti 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 funkce 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.
 - (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.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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.

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 [bodě] ADR.OR.D.015(b)[], s výjimkou méně složitých organizací/provozů, kdy ji může mít zároveň odpovědný vedoucí[].
- (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.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024]

AMC1 ADR.OR.D.005(c) Systém řízení**PŘÍRUČKA ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZOVATELE LETIŠŤ**

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 LETIŠŤ**

- (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.

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 INFORMAČNÍ BEZPEČNOSTI (SECURITY) PRO ČINNOSTI SOUVISEJÍCÍ S POSKYTOVÁNÍM LETECKÝCH DAT A LETECKÝCH INFORMACÍ**

- (a) Cíli řízení informační bezpečnosti 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 informační bezpečnosti splňují příslušné národní, evropské a mezinárodní požadavky týkající se kritické infrastruktury a zachování kontinuity provozu a mezinárodní standardy pro řízení informační bezpečnosti, 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 příslušně akreditovanou organizací.

GM1 ADR.OR.D.007(b) Správa leteckých dat a leteckých informací**HROZBA INFORMAČNÍ BEZPEČNOSTI**

Hrozbou informační bezpečnosti (security) může být jakákoli okolnost nebo událost, která může mít nepříznivý dopad na provoz, systémy a/nebo součásti v důsledku lidského jednání (náhodného, příležitostného nebo účelového, úmyslného nebo neúmyslného, omylu) vyplývajícího z neoprávněného přístupu, použití, zveřejnění, zamítnutí, přerušení, úpravy nebo zničení informací a/nebo rozhraní informačního systému. To zahrnuje malware a účinky externích systémů na závislé systémy, ale nezahrnuje fyzické hrozby.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

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 jednotlivce 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 bodě ADR.OR.D.015(b). Avšak v případě méně složitěho organizačního uspořádání/ provozu letiště může být vedoucím bezpečnosti odpovědný vedoucí pracovník, nebo jakákoli jiná osoba příslušné úrovně vedení (včetně osob uvedených v bodě ADR.OR.D.015(b)) pod podmínkou, že tato osoba může konat nezávisle na jiných vedoucích v rámci organizace provozovatele letiště, má odpovídající znalosti a zkušenosti v souladu s bodem (b) výše a má přímý přístup k odpovědnému vedoucímu pracovníkovi a k příslušnému vedení v otázkách bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024]

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

VÝCVIK LETIŠTNÍHO PERSONÁLU – 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, bez ohledu na úroveň jejich postavení v organizaci.
- (b) 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.
- (c) Program výcviku by měl sestávat z následujícího:
 - (1) procesu určení standardů výcviku, včetně:
 - (i) osnov, délky trvání, četnosti každého typu výcviku a oblasti činnosti u osob uvedených v bodě (a), včetně instruktorů a hodnotících osob;
 - (ii) metod(y) poskytování výcviku a hodnocení odborné způsobilosti; minimální výkonnosti, které má být účastníky výcviku dosaženo; a
 - (iii) sledování splnění požadovaného výcviku;
 - (2) validačního procesu, který měří efektivnost výcviku;
 - (3) vstupního výcviku pro konkrétní pracovní pozici;
 - (4) praktického výcviku;
 - (5) opakovacího výcviku;
 - (6) udržovacího výcviku; a
 - (7) průběžného výcviku.
- (d) Program výcviku by měl určovat úkoly výcviku a obsahovat postupy:
 - (1) pro výcvik a hodnocení odborné způsobilosti účastníků výcviku;
 - (2) které mají být použity v případě, kdy personál nedosahuje požadovaných standardů nebo si je neudržel.
- (e) Náplně, osnovy a délka trvání výcviku by měly splňovat požadavky předepsané v Části ADR.OPS.

- (f) Pro každé ho zaměstnance, včetně vedoucích pracovníků, by měla být vytvořena složka o výcviku a měl by být zaveden systém, které mají pomoci určit a vysledovat požadavky na výcvik zaměstnance a ověřit, že se personálu dostalo požadovaného/plánovaného výcviku.
- (g) Informace vztahující se k bodům (c) a (d), včetně stanovených standardů výcviku a souvisejících osnov a četností, by měly být zahrnuty do letištní příručky.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b);(g);(i) Výcvik a přezkoušení odborné způsobilosti [od 27.03.2028]

VÝCVIK V OBLASTI NEBEZPEČNÉHO ZBOŽÍ

Provozovatel letiště by měl zavést program výcviku pro manipulaci s nebezpečným zbožím v souladu s ICAO Technical instruction (Doc 9284), a to následujícím způsobem:

- (a) Školení k získání minimálního povědomí pro provozní personál vykonávající činnosti v prostorách letiště, kde se může nacházet nebezpečné zboží, ale který se přímo nepodílí na jejich odbavení. Takové školení by mělo zahrnovat alespoň:
 - (1) rozpoznávání označení a štítků na balících nebezpečného zboží;
 - (2) bezpečnostní opatření;
 - (3) hlášení událostí souvisejících s nebezpečným zbožím.
- (b) Pokud personál provozovatele letiště poskytuje služby cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM), měl by absolvovat školení týkající se odbavení nebezpečného zboží, které je součástí vybavení pro mobilitu.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

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

VÝCVIK PERSONÁLU JINÝCH ORGANIZACÍ – VŠEOBECNĚ

Pokud jde o výcvik personálu zaměstnaného jinými organizacemi, který pracuje nebo poskytuje služby na letišti a kterému je povolen bez doprovodu vstup na pohybovou plochu nebo do jiných provozních částí letiště, platí ustanovení AMC1 ADR.OR.D.017(a); (b), kromě toho, že školení systému řízení bezpečnosti může pokrývat pouze nezbytné prvky (např. příslušné postupy, systém bezpečnostních hlášení, programy bezpečnosti letiště, atd.).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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

VÝCVIK – VŠEOBECNĚ

- (a) Personál provozovatele letiště
 - (1) Účelem programu výcviku je zajistit počáteční a trvalou odbornou způsobilost personálu provozovatele letiště vykonávat své povinnosti, bez ohledu na jejich úroveň v organizaci letiště. Toho má být dosaženo zajištěním, že se každé osobě dostane vstupního, opakovacího a případně udržovacího výcviku (v důsledku absence ve služebních povinnostech) a jiného ad hoc školení (např. v důsledku plánované/zaváděné změny systému letiště, atd.), které souvisí s jeho nebo její funkcí a úkoly.

Jednou z metod, jak toho dosáhnout, je identifikovat úkoly zaměstnanců a zajistit, že se každému dostane školení, které odpovídá těmto úkolům.

Například zaměstnanec, jehož úkoly zahrnují řízení, by potřeboval absolvovat související školení řidičů (v závislosti na ploše letiště, na níž bude jezdit v rámci svých povinností). Kromě toho, pokud povinnosti této osoby zahrnují také provádění prohlídek pohybové plochy, pak by plán výcviku tohoto zaměstnance měl také zahrnovat související školení týkající se této plochy.

Kromě tohoto specifického typu výcviku by se také zvažovala potřeba, aby veškerý personál absolvoval školení týkající se systému řízení bezpečnosti související s jejich povinnostmi.

- (2) V rámci procesu vývoje programu výcviku existují rovněž další otázky, které je potřeba zvážit, jako např.:

- (i) obsah a délka trvání kurzů;
- (ii) minimální výkonnost požadovaná účastníky školení;
- (iii) metoda, která má být použita k poskytnutí výcviku;
- (iv) způsob, jakým bude prováděno hodnocení odborné způsobilosti účastníků školení; a
- (v) vývoj souvisejících postupů k zajištění toho, aby program výcviku dosahoval svých cílů a pokrýval okolnosti, k nimž může dojít (např. případ, kdy zaměstnanec nedosáhne potřebné úrovně odborné způsobilosti).

Je třeba vzít v úvahu skutečnost, že příslušné postupy by také měly řešit organizaci a provádění opakovacího, udržovacího a průběžného výcviku.

- (b) Personál dalších organizací, který pracuje nebo poskytuje služby na letišti

- (1) V prostředí letiště mohou existovat také další organizace, které pracují nebo poskytují své služby jiným organizacím nebo provozovateli letiště. Vzhledem k tomu, že tyto činnosti mohou mít vliv na bezpečnost a ovlivnit provoz letiště, je nutné zajistit, aby personál těchto organizací, kterým je umožněn bez doprovodu přístup na pohybovou plochu a další provozní části letiště, byl vyškolen v příslušných provozních postupech a požadavcích letiště tak, aby mohl bezpečně pracovat v prostředí letiště (např. na odbavovací ploše a někdy na provozní ploše), přičemž sdílí společné chápání řízení bezpečnosti.

Aby toho bylo dosaženo, je třeba, aby provozovatel letiště určil, které jsou příslušné provozní postupy a požadavky pro související školení tohoto typu personálu.

Pokud například zaměstnanec jiné organizace potřebuje řídit a pracovat na odbavovací ploše nebo na provozní ploše, pak je potřeba, aby předtím, než mu to bude umožněno, absolvoval příslušné školení. To by zahrnovalo příslušné školení řidičů. Na druhou stranu by stejná osoba podléhala určitým provozním postupům a požadavkům letiště, které se na tuto oblast vztahují, a tak by také musela absolvovat školení o těchto postupech a požadavcích (např. jako součást programu kontroly FOD). Kromě toho je také dále potřeba, aby tento zaměstnanec absolvoval školení týkající se systému řízení bezpečnosti související s jeho povinnostmi, např. jak podat hlášení události atd.

- (2) V rámci tohoto procesu by měl provozovatel letiště provést úvahy podobné těm v bodě (a)(2) výše, aby zajistil trvalou odbornou způsobilost a povědomí tohoto personálu v požadovaných oblastech.
- (3) Očekává se, že tímto způsobem bude provozovatel letiště schopen bezpečně spravovat rozhraní, která má s ostatními organizacemi přítomnými na letišti. Aby však byla zajištěna úspěšná implementace tohoto školení, měl by provozovatel letiště spolupracovat a mít příslušná ujednání s organizacemi, jejichž zaměstnanci potřebují toto školení absolvovat. V závislosti na situaci a zvolených řešeních v každém jednotlivém případě se obsah ujednání může lišit a pokrývat různé oblasti, jako je výměna příslušných informací o absenci personálu za účelem organizace udržovacího

výcviku, využití instruktorů nebo hodnotitelů navržených těmito organizacemi k realizaci příslušné části programu výcviku, atd.

- (4) Je třeba poznamenat, že školení související s plněním skutečných povinností tohoto typu personálu (např. jak používat vybavení vlastní organizace nebo vnitřní postupy této organizace, atd.) nespadá do oblasti působnosti této části výcviku požadovaného podle ADR.OR.D.017.

(c) Porozumění systému letiště jako celku

Je důležité, aby školení poskytlo všem účastníkům porozumění vzájemné závislosti mezi různými funkcemi a aktéry v prostředí letiště a jak jejich práce souvisí s funkcemi a prací jiného personálu a organizací, tak aby získali spíše „globální“ perspektivu (na rozdíl od „izolované“).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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

VSTUPNÍ VÝCVIK

(a) Teoretický výcvik

- (1) V programu výcviku by měla být identifikována a specifikována vhodná metoda (nebo vhodné metody) pro zajištění každé části požadovaného výcviku.
- (2) Teoretický výcvik by měl být poskytován ve vhodných školicích zařízeních a poskytování výcviku by mělo být podpořeno prostředky a vybavením, které jsou pro danou oblast výcviku vhodné.

Kde není nutná interakce účastníka (účastníků) školení s jinými osobami a kde byly školicí materiály připraveny, přezkoumány a aktualizovány instruktorem jmenovaným v souladu s AMC1 ADR.OR.D.017(h), lze rovněž využít školení na počítači. Je-li k dispozici, mělo by toto školení zohledňovat zásady lidských činitelů a, jako minimum, by mělo rovněž umožňovat, aby účastníci kladli otázky a dostalo se jim vysvětlení, stejně jako zpětné vazby.

- (3) Po vstupním výcviku by měla být posouzena získaná odborná způsobilost. Hodnocení odborné způsobilosti by mělo být provedeno s využitím určené metody (metod), vhodné pro část výcviku, který má být hodnocen. Měly by být stanoveny postupy hodnocení, které řeší minimálně místo (místa), kontrolu totožnosti a dozor u testu a systém hodnocení. Počítačové systémy mohou být k hodnocení účastníků využity pod podmínkou, že:
- (i) materiál hodnocení je připraven, přezkoumán a aktualizován hodnotitelem jmenovaným v souladu s AMC1 ADR.OR.D.017(h); a
- (ii) hodnocení je prováděno v kontrolovaném zařízení a prostředí a způsobem, který fyzicky zajišťuje identitu účastníků během procesu hodnocení.
- (4) Části výcviku vyžadující praktickou účast jednotlivce mohou být kombinovány s praktickými hodnoceními.

(b) Praktický výcvik

- (1) Praktický výcvik by měl následovat po úspěšném absolvování teoretického školení a měl by být poskytován instruktorem jmenovaným v souladu s AMC1 ADR.OR.D.017(h). Délka trvání praktického výcviku by měla být přiměřená oblasti, kterou pokrývá.
- (2) Hodnocení praktické odborné způsobilosti by mělo být prováděno hodnotitelem jmenovaným v souladu s AMC1 ADR.OR.D.017(h), po absolvování každého poskytovaného praktického výcviku. Měly by být stanoveny postupy hodnocení, které řeší minimálně místo (místa), kontrolu totožnosti a systém hodnocení.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC2 ADR.OR.D.017(e) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti**PROCES VSTUPNÍHO VÝCVIKU – NOVÍ ZAMĚSTNANCI**

Pokud provozovatel letiště zaměstnává personál uvedený v bodě (a) AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b), který již absolvoval program výcviku u jiného provozovatele letiště, může se současný zaměstnavatel při určování potřeb výcviku potřebného pro obsazení tohoto místa tímto zaměstnancem, rozhodnout započítat předměty školení, u nichž již tento jednotlivec absolvoval příslušné školení, jak jsou zdokumentovány v jeho záznamech o výcviku. V žádném případě nelze udělit zápočet v oblastech výcviku, které jsou specifické pro dané letiště.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OR.D.017(e) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti**METODY VSTUPNÍHO VÝCVIKU**

- (a) Metody, které mají být používány pro poskytnutí teoretické výuky, mimo jiné zahrnují následující:
- (1) přednášku;
 - (2) lekci/předvedení;
 - (3) případovou studii;
 - (4) cvičení, včetně praktických cvičení na počítači;
 - (5) facilitaci;
 - (6) práci ve skupině;
 - (7) interaktivní výuku; a
 - (8) praxi pod dohledem.
- (b) Metody, které mají být používány pro hodnocení odborné způsobilosti účastníků výcviku po absolvování teoretické výuky, mohou zahrnovat:
- (1) praktické předvedení,
 - (2) hodnocení pomocí počítače,
 - (3) ústní nebo písemná hodnocení,
- nebo kombinaci těchto metod, podle vhodnosti.

Při určování metod, které mají být použity (metody, která má být použita) pro hodnocení účastníků, by měly být vzaty v úvahu výhody a omezení každé metody, jakož i cíle školení.

Ústní hodnocení může být například použito k otestování porozumění účastníků v určitých otázkách, jakož i požadavkům, jimiž se řídí, aby bylo zřejmé, že účastník nejen ví, co by měl v daném případě dělat, ale také proč by to měl dělat. Ústní hodnocení však vyžaduje značné dovednosti a mělo by být prováděno způsobem, který zajistí konzistentnost mezi jednotlivými hodnotiteli. Na druhou stranu lze k ověření teoretických znalostí a v menší míře porozumění účastníků také použít písemná hodnocení. Písemné testy mohou být snazší z pohledu administrace a zajištění jejich konzistentnosti, zejména při použití otázek s výběrem odpovědí. Otázky s možností výběru z více odpovědí však mohou prověřit znalosti, ale nemusí být vhodné k určení toho, jak by člověk reagoval v provozní situaci. Písemné hodnocení může být také na počítači.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OR.D.017(f) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti**OPAKOVACÍ, UDRŽOVACÍ A PRŮBĚŽNÝ VÝCVIK****(a) Opakovací výcvik**

Opakovací výcvik může být pouze teoretický a měl by pokrývat oblasti, kterými se zabývá poskytovaný vstupní teoretický výcvik. Opakovací výcvik by měl být navržen tak, aby zopakoval, upevnil nebo rozšířil stávající znalosti a dovednosti účastníků, a rovněž by měl zohledňovat změny, které se udály v obsahu předmětů pokrytých vstupním výcvikem.

Po absolvování opakovacího výcviku by mělo být provedeno hodnocení účastníka.

(b) Udržovací výcvik

Udržovací výcvik může být pouze teoretický a kratší než opakovací výcvik a jeho obsah by měl zohledňovat délku absence dané osoby a velikost relevantních změn, k nimž došlo během nepřítomnosti zaměstnance.

Po absolvování udržovacího výcviku by mělo být provedeno hodnocení účastníka (proces hodnocení viz AMC1 ADR.OR.D.017(e)).

(c) Průběžný výcvik

Průběžný výcvik by měl být zajišťován v následujících případech:

(1) Osobě je přidělen nový/odlišný úkol

V případě, že má být osobě přidělen odlišný/dodatečný úkol, měla by absolvovat příslušný teoretický a praktický výcvik, který pokrývá jakékoli rozdíly mezi jeho nebo jejími předešlými a budoucími úkoly. Tento rozdílový výcvik by měl být určen na základě porovnání výcviku potřebného pro nové úkoly oproti výcviku touto osobou již absolvovaného, jak je zdokumentován v jeho nebo jejích záznamech o výcviku.

Po poskytnutém výcviku by mělo následovat příslušné hodnocení odborné způsobilosti (proces hodnocení viz AMC1 ADR.OR.D.017(e));

(2) V provozním prostředí osoby je zavedena změna, která je takové povahy a/nebo rozsahu, že si žádá školení personálu (např. dotčeným personálem má být používán nový systém).

Měla by být stanovena a zdokumentována metoda, která bude použita ke stanovení potřeby (či nikoli), jakož i typu (teoretických, praktických nebo obojího) výcviku, který má být zajištěn po změnách. Po poskytnutém školení by mělo následovat příslušné hodnocení odborné způsobilosti.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OR.D.017(g) Programy výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti**PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI****(a) Cílem přezkoušení odborné způsobilosti je určit schopnost jednotlivce vykonávat práci uspokojivě, v souladu s platnými požadavky a obsahem letištní příručky, jak souvisí s jeho nebo jejími úkoly.**

Přezkoušení odborné způsobilosti personálu provozovatele letiště by mělo zejména určit výkonnost jednotlivce s ohledem na úkoly, které mu byly přiděleny. Pokud jde o personál jiných organizací pracujících nebo poskytujících služby na letišti, cílem přezkoušení odborné způsobilosti by mělo být hodnocení výkonnosti jednotlivce s ohledem na použitelné provozní postupy a požadavky letiště.

Za tímto účelem by měly být určeny a zdokumentovány 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 ADR.OR.D.017(g).

V závislosti na situaci, specializaci a přezkušovaném prvku a za předpokladu, že to neovlivní kvalitu a úplnost přezkoušení odborné způsobilosti, může být jedno přezkoušení odborné způsobilosti použito k pokrytí více než jedné osoby. Osoba (osoby), která má být přezkoušena, by měla být o přezkoušení předem informována.

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

- (b) Program přezkoušení odborné způsobilosti by měl:
- (1) zahrnovat proces identifikace četnosti přezkoušení odborné způsobilosti, včetně instruktorů a hodnotitelů, a sledování dokončení požadovaných přezkoušení;
 - (2) určit odpovědnosti za přezkoušení a příslušné metody a postupy přezkoušení;
 - (3) zahrnovat postupy, které mají být použity v případě, že personál nedosáhne požadovaných standardů; a
 - (4) zahrnovat proces validace, který měří efektivnost programu.
- (c) Informace vztahující se k programu přezkoušení odborné způsobilosti by měly být uvedeny v letištní příručce.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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

PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

Přezkoušení odborné způsobilosti mohou být prováděna v kratších intervalech, např. po události nebo k zajištění toho, aby osoba byla schopna v praxi používat znalosti získané díky aktualizovanému výcviku.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OR.D.017(h) 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 nebo organizace, 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. Bez ohledu na zvolené řešení zůstává provozovatel letiště odpovědný za to, že je program výcviku a program přezkoušení odborné způsobilosti řádně implementován konzistentním způsobem a podle příslušných postupů a norem stanovených provozovatelem letiště.
- (b) Osoba může být kvalifikována a provozovatelem letiště určena zároveň jako instruktor i hodnotící osoba. Takováto osoba může provádět hodnocení vlastních školení, kurzů nebo materiálů pod podmínkou, že funkce sledování shody provozovatele letiště zajišťuje, že hodnocení nebo testy jsou založeny na objektivních důkazech a uplatňují se předem stanovená kritéria, která musí být hodnocenou osobou ve výcviku splněna.
- (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 instruktorům, 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 zběhlí v instruktážních technikách v oblastech, v nichž se plánuje, že budou provádět výcvik; a
 - (iv) absolvují související výcvik v souladu s programem výcviku, 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 související výcvik v souladu s programem výcviku, 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024]

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

KOMBINOVÁNÍ ROLÍ INSTRUKTORA A HODNOTÍCÍ OSOBY (HODNOTITELE) – HODNOCENÍ

Metodou k zajištění objektivního hodnocení osoby ve výcviku v případě, že je instruktor a hodnotitel tatáž osoba, je použití dotazníků s možností výběru z více odpovědí, aby se zabránilo jakémukoli riziku interpretace daných odpovědí. V případě hodnocení, které provádí přímo instruktor, např. praktický test, může objektivní hodnocení podpořit použití standardního kontrolního seznamu s jasnými hodnotícími kritérii.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024]

AMC1 ADR.OR.D.017(i) 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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

ZÁZNAMY O VÝCVIKU

- (a) rogram výcviku – všeobecně

Záznamy jednotlivých poskytnutých školeníby měly zahrnovat jako minimum následující:

- (1) druh školení, oblast školení a pokryté předměty;
- (2) jména účastníků/podepsaný seznam účastníků;
- (3) datum a délka trvání školení; a
- (4) jména instruktora a hodnotící osoby.

- (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 použitelné;
- (7) hodnocení výkonnosti účastníka výcviku, podle potřeby; a
- (8) jméno a podpis instruktora.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC3 ADR.OR.D.017(i) 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 provedeného přezkoušení;
- (d) jakékoli připomínky uvedené hodnotící osobou;
- (e) hodnocení výkonnosti přezkušované osoby; a
- (f) jméno a podpis hodnotící osoby.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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 zařízení [do 27.03.2028]

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.

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

AMC1 ADR.OR.D.020(b) Požadavky na zařízení [od 27.03.2028]

[SKLADOVACÍ ZAŘÍZENÍ (VYBAVENÍ/PROSTORY) PRO NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ]

Určené prostory [pro skladování nebezpečného zboží] se mohou měnit a [mohou] zahrnovat prostory pro nákladní dopravu (cargo)[].

[]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

[GM1 ADR.OR.D.020(b) Požadavky na zařízení [od 27.03.2028]

DOPLŇUJÍCÍ INFORMACE O SKLADOVACÍCH ZAŘÍZENÍCH (VYBAVENÍCH/PROSTORECH) PRO NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ

- (a) Při rozhodování o výstavbě a umístění skladovacích zařízení pro nebezpečné zboží se doporučuje, aby provozovatel letiště zvážil uplatnění bezpečnostních opatření zajišťujících dostatečnou vzdálenost od místností pro personál a kancelářských prostor a zároveň zohlednil geografické umístění těchto zařízení ve vztahu například k následujícím faktorům:
 - (1) geografickému reliéfu, jako jsou hory, kopce a roviny, a poloze lesů, řek, jezer a moře;
 - (2) oblastem s vysokou seismickou aktivitou;
 - (3) převládajícímu směru větru;
 - (4) veřejným nebo obytným oblastem či budovám v jejich blízkosti.
- (b) Provozovatelé letišť by si měli předem zajistit všechna potřebná povolení k umístění a výstavbě od příslušných orgánů státní správy, které se zabývají ochranou životního prostředí, bezpečností staveb, reakcí na mimořádné události, ochranou veřejného zdraví apod. Pokud výstavba skladovacího zařízení pro nebezpečné zboží vyžaduje dodržení dalších právních předpisů, včetně specifických kritérií pro skladování výbušných nebo radioaktivních materiálů, toxických či vysoce hořlavých plynů, kapalin nebo pevných látek, měly by být tyto předpisy a kritéria rovněž splněny.

- (c) Podrobnější informace o skladovacích prostorech pro nebezpečné zboží lze nalézt v AMC1 ORGH.MGM.215 k nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

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(a);(b)(2) Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště

SLOŽENÍ MÍSTNÍHO PRACOVNÍHO TÝMU ZABÝVAJÍCÍHO SE PROBLEMATIKOU BEZPEČNOSTI NA RWY (LRST)

Účastní by měli být zástupci s přímým zapojením do provozu na RWY na letišti, včetně, ale nikoli výhradně:

- (a) provozu letiště;
- (b) inženýringu a údržby letiště;
- (c) poskytovatelů letových provozních služeb;
- (d) provozovatelů letadel, kteří využívají letiště;
- (e) letištních záchranných a hasičských služeb;
- (f) řízení nebezpečí souvisejících se zvěří na letišti;
- (g) organizace odpovědné (organizací odpovědných) za poskytování AMS, je-li zřízeno.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC2 ADR.OR.D.027(a);(b)(2) Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště

SLOŽENÍ LETIŠTNÍHO VÝBORU (LETIŠTNÍCH VÝBORŮ) PRO BEZPEČNOST

- (a) Provozovatel letiště by měl zřídit výbor (výbory) pro bezpečnost na provozní / odbavovací ploše.
- (b) Účastní by měli být mimo jiné zástupci:

- (1) provozovatelů letadel, kteří využívají letiště;
- (2) poskytovatelů služeb pozemního odbavení;
- (3) letištních záchranných a hasičských služeb;
- (4) provozu letiště;
- (5) řízení nebezpečí souvisejících se zvěří na letišti;
- (6) údržby letiště;
- (7) poskytovatele (poskytovatelů) letových provozních služeb; a
- (8) organizace odpovědné (organizací odpovědných) za poskytování AMS, je-li zřízeno.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OR.D.027(d)(1);(d)(2) Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště

ÚKOLY LRST

- (a) LRST by měl podporovat provozovatele letiště ve snižování bezpečnostního rizika záležitostí souvisejících s bezpečností na dráze, mimo jiné včetně následujících:
 - (1) narušení RWY;
 - (2) vyjetí z RWY;
 - (3) záměny RWY;
 - (4) pozastavení nebo uzavření provozu RWY; a
 - (5) narušení spodního vzdušného prostoru uvnitř letiště nebo v blízkosti perimetru letiště neoprávněným UAS.
- (b) LRST by měl podporovat provozovatele letiště při posuzování potřeby zřízení kritických míst (hot spots) na letišti a přezkoumání přesnosti příslušných záznamů letecké informační příručky (AIP).
- (c) LRST by měl:
 - (1) monitorovat počet, druh a závažnost událostí týkajících se bezpečnosti na RWY;
 - (2) podporovat provozovatele letiště v šíření bezpečnostních doporučení poskytnutých úřady pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, jakož i dalších příslušných zkušeností získaných, např. z provozní praxe a osvědčených postupů v oblasti zmírňování rizik; a
 - (3) zajistit sdílení osvědčených postupů, aby se zabránilo událostem týkajícím se bezpečnosti RWY.
- (d) LRST by měl provozovateli letiště pomáhat:
 - (1) při ověřování, zda je komunikace mezi řídícími letového provozu nebo pracovníky jiných letových provozních služeb, piloty a řidiči vozidel dostatečná, nebo zda jsou nutná nějaká zlepšení;
 - (2) při pravidelném posuzování za různých povětrnostních a světelných podmínek, zda jsou vizuální prostředky na všech vjezdech na RWY dostatečné, správně umístěné a srozumitelné pro všechny zúčastněné strany, bez možné nejednoznačnosti jejich významu, nebo při zjišťování potenciálních problémů návrhu letiště.
- (e) LRST by měl provozovateli letiště poskytnout rady před implementací změn pohybové plochy letiště, nových postupů, a postupy k identifikaci jakéhokoli potenciálu pro vznik událostí týkajících se bezpečnosti na RWY.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC2 ADR.OR.D.027(d)(1);(d)(2) Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště

ÚKOLY LETIŠTNÍCH VÝBORŮ PRO BEZPEČNOST

Výbor (výbory) pro bezpečnost na provozní / odbavovací ploše by měl (měly):

- (a) přijímat a vyhodnocovat hlášení týkající se problémů provozní bezpečnosti;
- (b) přijímat hlášení a statistické informace o leteckých nehodách a incidentech a navrhnout řešení;
- (c) radit v otázkách bezpečnosti provozní / odbavovací plochy, jako jsou např.:
 - (1) podpora kázně na odbavovací ploše v oblasti bezpečnosti;
 - (2) prevence FOD;
 - (3) vytváření opatření pro bezpečný provoz;
 - (4) zvažování činností k vyřešení bezpečnostních problémů na pohybové/odbavovací ploše;
 - (5) záležitosti týkající se vybavení odbavovacích ploch;
 - (6) věnování se silničním pravidlům v neveřejné zóně letiště (airside);
 - (7) nové a/nebo aktualizované bezpečnostní instrukce;
 - (8) metody tvorby a podpory iniciativ týkajících se povědomí o bezpečnosti na odbavovací ploše;
 - (9) otázky odstraňování sněhu a námrazy;
 - (10) navrhované práce na letišti;
 - (11) navrhované změny/výstavba pohybové plochy;
 - (12) standardní provozní postupy atd.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

[GM1 ADR.OR.D.027(e) Bezpečnostní programy a výbory pro bezpečnost letiště **[od 27.03.2028]**

ÚKOLY VÝBORŮ PRO BEZPEČNOST LETIŠŤ

Výbor pro bezpečnost letiště může zvážit zavedení bezpečnostní platformy („*safety stack*“) nebo obdobného bezpečnostního programu pro spolupráci s cílem zlepšit bezpečnost provozu, snížit počet nehod a incidentů na letišti, zlepšit komunikaci mezi uživateli letiště navzájem i s provozovatelem letiště, a podpořit rozvoj kultury v oblasti bezpečnosti a hlášení událostí mezi uživateli letiště.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

AMC1 ADR.OR.D.030 Systém bezpečnostních hlášení

SYSTÉM BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

- (a) Systém bezpečnostních hlášení – všeobecně
 - (1) Účinný systém bezpečnostních hlášení by měl, kromě personálu provozovatele letiště, zahrnovat provozovatele letadel, poskytovatele služeb pozemního odbavení, organizace odpovědné za poskytování AMS, poskytovatele letových navigačních služeb a všechny ostatní organizace pracující na letišti nebo poskytující služby na letišti, stejně jako smluvní organizace v souladu s bodem ADR.OR.D.010.

- (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 poskytovat dostatečné způsoby pro hlášení, včetně formulářů, které mohou být k tomuto účelu použity.
- (4) Systém bezpečnostních hlášení by měl pro podání hlášení zahrnovat potvrzení přijetí osobě podávající hlášení.
- (5) Postup hlášení by měl být co možná nejjednodušší a řádně zdokumentovaný, včetně podrobností, jako jsou co, jak, kde, komu a kdy hlásit.
- (6) Bez ohledu na zdroj nebo způsob podání by měla jednou obdržená informace být uchovávána způsobem, který je vhodný pro snadné vyhledávání a analyzování.
- (7) Přístup k podaným hlášením by měl být omezen na osoby odpovědné za jejich uchovávání a analyzování.
- (8) 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.
- (9) Systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat systém zpětné vazby osobě podávající hlášení o závěru analýzy dané události.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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.030(b)(1) Systém bezpečnostních hlášení

HLÁŠENÍ JAKÝCHKOLI RELEVANTNÍCH NEHOD, VÁŽNÝCH INCIDENTŮ A DALŠÍCH UDÁLOSTÍ V RÁMCI SYSTÉMU BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ PROVOZOVATELE LETIŠŤ

- (a) Provozovatel letiště by měl určit seznam událostí, které mají být hlášeny jemu samotnému personálem organizací uvedených v bodě (a)(1) AMC1 ADR.OR.D.030. Seznam by měl obsahovat minimálně události související s bezpečností letiště:
 - (1) události povinně hlášené v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a nařízením (EU) č. 376/2014;
 - (2) události nezachycené systémem povinného hlášení nařízení (EU) č. 376/2014;
 - (3) další informace související s bezpečností, které jsou osobou podávající hlášení vnímány jako skutečné nebo potenciální riziko pro bezpečnost letectví.
- (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, stanovené v nařízení (EU) 2018/1139, nařízení (EU) č. 376/2014, v aktech v přenesené pravomoci nebo v prováděcích aktech přijatých na základě těchto nařízení, stejně jako v nařízení (EU) č. 996/2010, podle nichž událost podléhá povinnému hlášení příslušnému státu letiště, relevantnímu orgánu pro šetření nebo státu zápisu do rejstříku zainteresovaného letadla.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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 jakéhokoli 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.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA E – LETIŠTNÍ PŘÍRUČKA A DOKUMENTACE (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.

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 řízení, 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, či 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 jasně 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.

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 (pravomoc), 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 zabývajících 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 povinných a dobrovolných hlášení/ hlášení bezpečnostních hrozeb), související ujednání s organizacemi, které pracují nebo poskytují služby na letišti, a bezpečnostní 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 dalších 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, délky trvání každého druhu výcviku, metody poskytování výcviku a hodnocení odborné způsobilosti, minimální výkonnosti, které má být osobou ve výcviku dosaženo, 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 hodnocení odborné způsobilosti 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 příslušných odpovědností a četnosti přezkoušení odborné způsobilosti;
 - 3.2.1 metody a postupy přezkušování;
 - 3.2.2 postupy, které se použijí v případě, kdy personál nedosáhne úrovně požadovaných standardů;
 - 3.2.3 validační proces ke změření efektivnosti programu;
 - 3.2.4 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 zařízení 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 podrobností 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; 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 naváděcího 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 a sestupným proudem;
 - 15.2 vynucování bezpečnostních opatření během doplňování paliva letadel;
 - 15.3 prevence FOD, včetně čištění/zametání odbavovací plochy;
 - 15.4 sledování dodržování bezpečnostních postupů na odbavovací ploše personálem;
 - 15.5 doprovázení, řízení a ochrana cestujících na odbavovací ploše před provozem vozidel a pohybujícími se letadly, použití předem stanovených tras a vyhýbání se narušení činností souvisejících s pozemním odbavením stojících letadel.
- 16. Postupy pro kontrolu a omezení počtu vozidel pohybujících se na pohybové ploše, vydávání oprávnění a dočasných povolení vozidlům pohybujícím se na pohybové ploše, nebo v její blízkosti, včetně povinností řidičů, pravidel provozu, předností, omezení rychlosti, postupů vydávání řidičských oprávnění a povolení a donucovacích postupů. Postupy pro doprovázení vozidel příležitostně používaných v prostorech, kde je vyžadováno rádio a odpovídač nebo rovnocenné zařízení, jakož i pro vozidla s dočasným povolením k provozu na pohybové ploše. Postupy a odpovědnosti za stanovení a monitorování provádění programu údržby vozidel provozovaných na pohybové ploše a v dalších provozních prostorech.
- 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. Záchrané 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, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště, včetně pojezdových tras v souladu s bodem ADR.OPS.B.090.
29. Postupy a opatření požární ochrany na letišti.
30. Spojovací postupy, včetně: kmitočtů; jazyka a frazeologie používaných při komunikaci se službami letového provozu; volací znaky vozidel; komunikační signály používané v případě ztráty rádiového spojení; komunikace prostřednictvím poskytovatele letových provozních služeb; a šíření důležitých informací.
31. Postupy přetahování letadel, včetně: určených tras, které mají být použity; světel, která mají být letadlem rozsvícena; spojovacích postupů; vedení, které má být poskytnuto; opatření k zajištění bezpečnosti provozu přetahování za nepříznivých povětrnostních podmínek, včetně dohlednosti a povětrnostních jevů, za kterých je přetahování omezeno nebo není povoleno.
32. Postupy předávání činností mezi personálem letiště, včetně popisu systému poskytování provozních informací jiným organizacím působícím 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM2 ADR.OR.E.005 Letištní příručka

OBSAH

Systém číslování popsáný 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

HLAVA F – SLUŽBA ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE (AMS) (ADR.OR.F)

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.005(a) Prohlášení organizace odpovědné za poskytování AMS

ODPOVĚDNOST ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS OHLEDNĚ ÚSPĚŠNÉHO PŘEDLOŽENÍ PROHLÁŠENÍ

Je odpovědností organizace odpovědné za poskytování AMS úspěšně předložit prohlášení příslušnému úřadu. Pokud organizace odpovědná za poskytování AMS neobdrží potvrzení o přijetí prohlášení příslušným úřadem podle bodu ADR.AR.C.050 během přiměřené lhůty od podání prohlášení, kontaktuje příslušný úřad s cílem zjistit, zda bylo či nebylo podání prohlášení úspěšné.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM2 ADR.OR.F.005(a) Prohlášení organizace odpovědné za poskytování AMS

VZOROVÝ FORMULÁŘ PROHLÁŠENÍ O SHODĚ PRO ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS

Prohlášení o shodě organizace odpovědné za poskytování AMS V souladu s nařízením Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 14. února 2014, kterým se stanoví požadavky a postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008
Název a poštovní adresa společnosti: Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka organizace:
Letiště v daném členském státě, na kterém (kterých) jsou služby řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) poskytovány:
Letiště v jiném členském státě (jiných členských státech), na kterém (kterých) jsou služby řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) poskytovány:
Datum zahájení poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše na letišti:
Byly uzavřeny formální dohody mezi provozovatelem letiště a poskytovatelem letových provozních služeb (ATS).
Byla stanovena bezpečnostní politika a bude používána po dobu poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) pokrytých tímto prohlášením, v souladu s bodem ADR.OR.F.045(b)(2) Přílohy III (Část ADR.OR) k nařízení Komise (EU) č. 139/2014.
Služby řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) pokryté tímto prohlášením splňují a budou trvale splňovat podobu, po kterou jsou poskytovány, použitelné požadavky Přílohy VII k nařízení (EU) 2018/1139 a Přílohy III (Část ADR.OR) a Přílohy IV (Část ADR.OPS) k nařízení Komise (EU) č. 139/2014.
Jakákoliv změna v poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše, která má vliv na informace uvedené v tomto prohlášení, bude oznámena příslušnému úřadu.

Prohlašuji, že údaje uvedené v tomto prohlášení jsou správné.

Datum

Podpis odpovědného vedoucího pracovníka

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.020(a) Ukončení poskytování AMS

OZNÁMENÍ

Pokud organizace odpovědná za poskytování AMS plánuje ukončit poskytování těchto služeb, měla by to písemně oznámit příslušnému úřadu a provozovateli letiště. Předběžné upozornění na oznámení by mělo být takové, aby bylo možné v případě potřeby přijmout vhodná opatření pro pokračování služby a umožnit včasné zveřejnění změn a jejich oznámení prostřednictvím regulovaného systému řízení leteckých informací (AIRAC) v souladu s předepsaným časovým rámcem.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.025(d) Změny

POSOUZENÍ ZMĚN

(a) Posouzení bezpečnosti (bezpečnostních rizik) změny

Posouzení bezpečnosti (bezpečnostních rizik) změny zahrnuje:

- (1) identifikaci rozsahu změny;
- (2) identifikaci nebezpečí;
- (3) určení bezpečnostních kritérií použitelných pro změnu;
- (4) posouzení rizik v souvislosti se škodlivými účinky nebo zlepšeními bezpečnosti ve spojitosti se změnou a, je-li požadováno, zmírňující opatření rizik změny s cílem splnit použitelná bezpečnostní kritéria;
- (5) ověření, že změna odpovídá rozsahu, který byl předmětem posouzení bezpečnosti, a že splňuje bezpečnostní kritéria, dříve, než je změna uvedena do provozu; a
- (6) specifikace požadavků na sledování nezbytných k zajištění toho, že letiště a jeho provoz budou i nadále splňovat bezpečnostní kritéria poté, co byla změna uvedena do provozu.

(b) Rozsah posouzení bezpečnosti

Rozsah posouzení bezpečnosti zahrnuje následující součásti a jejich interakci:

- (1) měnící se letiště, jeho provoz, řízení a lidské zdroje;
- (2) rozhraní a interakce mezi měnícími se součástmi a zbytkem systému;
- (3) rozhraní a interakce mezi měnícími se součástmi a prostředím, ve kterém se plánuje jejich provoz; a
- (4) celý životní cyklus změny od koncepce po provoz.

(c) Bezpečnostní kritéria

Bezpečnostní kritéria použitá pro posouzení bezpečnosti změny:

- (1) jsou slučitelná nebo stejná jako bezpečnostní kritéria provozovatele letiště a poskytovatele letových provozních služeb (ATS);
- (2) jsou definována v souladu s postupy pro řízení změny obsaženými v příručce systému řízení; a

- (3) v závislosti na dostupnosti dat jsou specifikována s odkazem na explicitní kvantitativní přijatelné úrovně bezpečnostního rizika, uznávané standardy a/nebo kodexy postupů, bezpečnostní výkonnost v oblasti bezpečnosti stávajícího nebo podobného systému.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení

SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Systém řízení organizace odpovědné za poskytování AMS by měl zahrnovat bezpečnost stanovením organizační struktury pro řízení bezpečnosti, která je proporcionální a vhodná pro velikost organizace a složitost a druh jejího provozu.

V závislosti na velikosti organizace a druhu a složitosti jejího provozu by měl systém řízení bezpečnosti zahrnovat zřízení interních komisí pro bezpečnost.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení

INTERNÍ KOMISE PRO BEZPEČNOST

Organizace odpovědné za poskytování AMS mohou shledat přínosným zřízení výboru a akčních skupin pro bezpečnost (*Safety Review Board* a *Safety Action Group*), a v závislosti na složitosti a struktuře organizace také útvar provozní bezpečnosti (*Safety Services Office*) k podpoře vedoucího bezpečnosti (*Safety Manager*) při provádění přidělených úkolů, zejména v případech, kdy organizace poskytuje AMS na více letištích.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM2 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení

ÚTVAR PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI

- (a) Útvar provozní bezpečnosti (*Safety Services Office*) je řízen vedoucím bezpečnosti a je nezávislý a neutrální, pokud jde o přijaté procesy a rozhodnutí týkající se poskytování služeb provozním útvarům (provozními útvary).
- (b) Funkce útvaru provozní bezpečnosti obvykle podporují vedoucího bezpečnosti v následujícím:
- (1) řízení a dohled nad systémem identifikace nebezpečí;
 - (2) sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti provozního útvaru (provozních útvarů), který je přímo zapojen do poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS);
 - (3) poskytování poradní služby vrcholovému vedení v záležitostech řízení bezpečnosti; a
 - (4) poskytování pomoci vedoucím pracovníkům v záležitostech řízení bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM3 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení

VÝBOR PRO PŘEZKOUMÁVÁNÍ BEZPEČNOSTI A AKČNÍ SKUPINA PRO BEZPEČNOST

- (a) Výbor pro přezkoumání bezpečnosti (*Safety Review Board* – SRB):
- (1) je komise pro bezpečnost na vysoké úrovni, která zvažuje záležitosti strategické bezpečnosti na podporu odpovědnosti v oblasti bezpečnosti odpovědného vedoucího pracovníka; a

- (2) předsedá jí odpovědný vedoucí pracovník a je složena z ředitelů funkčních oblastí.
- (b) SRB sleduje:
 - (1) výkonnost organizace v oblasti bezpečnosti oproti bezpečnostní politice a cílům bezpečnosti;
 - (2) zda jsou veškeré bezpečnostní kroky přijaty včas; a
 - (3) účinnost procesů řízení bezpečnosti organizace.
- (c) SRB zajišťuje, aby byly organizaci přiděleny odpovídající zdroje k dosažení cílů bezpečnosti.
- (d) Vedoucí bezpečnosti nebo jakákoli jiná relevantní osoba, podle vhodnosti, se může zúčastnit zasedání SRB. Mohou odpovědnému vedoucímu pracovníkovi podle potřeby přednést veškeré relevantní informace, které umožní přijetí rozhodnutí na základě bezpečnostních dat.
- (e) V závislosti na velikosti organizace a druhu a složitosti jejího provozu mohou být odpovědnosti výboru SRB přeneseny na jiné komise na vysoké úrovni organizace.
- (f) Akční skupina pro bezpečnost (*Safety Action Group – SAG*)
 - (1) Skupina SAG může být zřízena jako stálá skupina nebo jako skupina ad hoc, která pomáhá výboru SRB nebo jedná jeho jménem;
 - (2) Zřízena může být více než jedna skupina SAG, v závislosti na rozsahu úkolu a konkrétní požadované odbornosti;
 - (3) Skupina SAG podává zprávy výboru SRB a přijímá od něj strategické řízení; skupina je tvořena vedoucími, kontrolními pracovníky a personálem z provozních oblastí.
 - (4) SAG:
 - (i) sleduje provozní bezpečnost;
 - (ii) řeší identifikovaná rizika;
 - (iii) hodnotí dopad provozních služeb na bezpečnost;
 - (iv) zajišťuje, že bezpečnostní kroky jsou zavedeny v rámci schválených časových harmonogramů.
 - (5) SAG přezkoumává účinnost předchozích bezpečnostních doporučení a činností propagujících bezpečnost.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM4 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení

ÚTVAR PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI, VÝBOR PRO PŘEZKOUMÁVÁNÍ BEZPEČNOSTI A AKČNÍ SKUPINA PRO BEZPEČNOST

Pro skupiny jako útvar provozní bezpečnosti, SRB nebo SAG mohou být použity rovněž jiné názvy.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(2) Systém řízení

BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA

- (a) Bezpečnostní politika by měla:
 - (1) být schválena odpovědným vedoucím pracovníkem;
 - (2) jasně identifikovat bezpečnost jako nejvyšší prioritu organizace;
 - (3) odrážet závazky organizace týkající se bezpečnosti a jejího proaktivního a systematického řízení;

- (4) být, s viditelnou podporou, komunikována napříč celou organizací;
 - (5) zahrnovat zásady bezpečnostních hlášení; a
 - (6) být pravidelně přezkoumávána, aby se zajistilo, že je i nadále relevantní a vhodná pro organizaci.
- (b) Bezpečnostní politika by měla:
- (1) obsahovat závazek:
 - (i) zlepšovat se směrem k vyšším standardům bezpečnosti;
 - (ii) vyhovovat všem použitelným právním požadavkům, splňovat všechny použitelné standardy a zohledňovat osvědčené postupy;
 - (iii) poskytovat odpovídající zdroje;
 - (iv) prosazovat bezpečnost jako primární odpovědnost všech vedoucích pracovníků a personálu; a
 - (v) uplatňovat zásady „spravedlivého posuzování (just culture)“ v souladu s nařízením (EU) č. 376/2014, a zejména nepřístupňovat ani nepoužívat informace o událostech:
 - (A) k připsování viny nebo odpovědnosti personálu v první linii nebo jiným osobám za činy, opomenutí nebo rozhodnutí, která přijali, přičemž jsou úměrné jejich zkušenostem a výcviku; nebo
 - (B) pro jakýkoli jiný účel, než je zachování nebo zlepšování bezpečnosti letectví;
 - (2) zahrnovat postupy bezpečnostních hlášení;
 - (3) s odkazem na spravedlivé posuzování (just culture), jasně uvádět, jaké typy chování v provozu jsou nepřijatelné, a obsahovat podmínky, za kterých by se nepoužilo disciplinární opatření; a
 - (4) být pravidelně přezkoumávána, aby se zajistilo, že je i nadále relevantní a vhodná pro organizaci.
- (c) Vrcholové vedení by mělo:
- (1) neustále podporovat bezpečnostní politiku u veškerého personálu a prokazovat, že se k ní zavázali;
 - (2) zajistit lidské a finanční zdroje pro její implementaci; a
 - (3) stanovit cíle a standardy výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(2) Systém řízení

BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA

Bezpečnostní politika – obecně

Bezpečnostní politika je prostředek, kterým organizace vyjadřuje svůj záměr udržovat a, kde je to proveditelné, zlepšovat úroveň bezpečnosti při všech svých činnostech a v nejvyšší rozumné míře minimalizovat riziko letecké nehody. To odráží závazek vedení k bezpečnosti, demonstruje filozofii řízení bezpečnosti organizace a stává se základem, na kterém je systém řízení organizace postaven. Slouží jako připomínka toho, „jak zde děláme business“. Vytvoření pozitivní kultury bezpečnosti začíná vydáním jasného a jednoznačného směru.

Závazek uplatňovat zásady „spravedlivého posuzování (just culture)“ tvoří základ pro vnitřní pravidla organizace popisující, jak jsou zásady „spravedlivého posuzování (just culture)“ zaručeny a realizovány, jak vyžaduje čl. 16 odst. 11 nařízení (EU) č. 376/2014.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(3) Systém řízení

PROCES IDENTIFIKACE NEBEPEČÍ

- (a) Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla proces identifikace nebezpečí koordinovat s provozovatelem letiště a v případě potřeby i poskytovatelem letových provozních služeb (ATS).
- (b) Identifikace nebezpečí by měla být založena na kombinaci reaktivních, proaktivních a prediktivních metod sběru bezpečnostních dat. Reaktivní, proaktivní a prediktivní schémata by měla být formálním prostředkem sběru, zaznamenávání, analyzování, jednání a tvorby zpětné vazby týkajících se nebezpečí a souvisejících rizik, která ovlivňují bezpečnost.
- (c) Všechny systémy hlášení, včetně systémů důvěrných hlášení, by měly zahrnovat efektivní proces zpětné vazby.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(3) Systém řízení

IDENTIFIKACE NEBEZPEČÍ

- (a) Identifikace nebezpečí – všeobecně
 - (1) Identifikace nebezpečí může zahrnovat následující činitele a procesy:
 - (i) činitele návrhu, včetně návrhu vybavení a úkolu;
 - (ii) postupy a provozní praxe, včetně související dokumentace a kontrolních seznamů, a jejich ověřování za skutečných provozních podmínek;
 - (iii) komunikace, včetně prostředků, terminologie a jazyka;
 - (iv) personální činitele, jako jsou politiky společnosti týkající se náboru, výcviku, odměňování a přidělování zdrojů;
 - (v) organizační činitele, jako je kompatibilita výrobních a bezpečnostních cílů, přidělování zdrojů, provozní tlak a firemní kultura v oblasti bezpečnosti;
 - (vi) činitele pracovního prostředí, jako jsou okolní hluk a vibrace, teplota, osvětlení a dostupnost ochranného vybavení a oděvů;
 - (vii) činitele regulačního dozoru, včetně použitelnosti a vymahatelnosti nařízení, certifikace vybavení, personálu a postupů a přiměřenost dozoru;
 - (viii) obranné systémy, včetně činitelů, jako je zajištění adekvátních detekčních a výstražných systémů, přípustnost chyb zařízení a odolnost zařízení vůči chybám a poruchám; a
 - (ix) lidská výkonnost, omezeno na zdravotní stav a fyzická omezení.
 - (2) Pro identifikaci nebezpečí mohou být použity interní a externí zdroje.
 - (i) Interní zdroje:
 - (A) systémy dobrovolných hlášení událostí;
 - (B) bezpečnostní průzkumy;
 - (C) audity v oblasti bezpečnosti;
 - (D) systémy sledování běžného provozu;
 - (E) analýza trendů;

- (F) zpětná vazba z výcviku; a
 - (G) vyšetřování incidentů a následné činnost.
 - (ii) Externí zdroje:
 - (A) zprávy z nehod;
 - (B) státní systém povinných hlášení událostí; a
 - (C) státní systém dobrovolných hlášení událostí.
 - (3) Metody použité pro identifikaci nebezpečí závisí na zdrojích a omezeních každé konkrétní organizace a na velikosti a složitosti jejího provozu. Nicméně identifikace nebezpečí, bez ohledu na implementaci, složitost a velikost, je součástí bezpečnostní dokumentace organizace. V kontextu vyzrálosti postupů řízení bezpečnosti je identifikace nebezpečí nepřetržitou, každodenní činností. Je nedělitelnou součástí procesů organizace. Existují tři specifické podmínky, za nichž by měla být identifikaci nebezpečí věnována zvláštní pozornost. Tyto tři podmínky by měly spouštět podrobnější a dalekosáhlejší činnosti identifikace nebezpečí a zahrnovat:
 - (i) kdykoli v organizaci dojde k nevysvětlitelnému nárůstu událostí souvisejících s bezpečností nebo porušení předpisů;
 - (ii) kdykoli se plánují velké provozní změny, včetně změn klíčových pracovníků nebo jiného významného vybavení nebo systémů; a
 - (iii) před a během období významných organizačních změn, včetně rychlého růstu nebo snižování, podnikových fúzí, akvizic nebo redukcí.
 - (4) Pro identifikaci nebezpečí mohou být využity následující nástroje a techniky:
 - (i) brainstorming, což je neomezená, ale zjednodušená diskuze se skupinou odborníků;
 - (ii) studie *nebezpečí a provozovatelnosti (hazard and operability)* (HAZOP), což je systematický a strukturovaný přístup s využitím klíčových slov, parametrů a odchylek. Tato technika se spoléhá na to, že je pro studii dostupný velmi podrobný popis systému, a obvykle zahrnuje rozdělení systému do dobře definovaných podsystémů a funkčních nebo procesních toků mez podsystémy. Každý prvek systému je pak předmětem diskuze v rámci multidisciplinární skupiny odborníků o různých kombinacích klíčových slov a odchylek;
 - (iii) kontrolní seznamy, což jsou seznamy známých nebezpečí nebo příčin nebezpečí, které byly odvozeny z minulých zkušeností. Minulé zkušenosti mohou být předchozí posouzení rizik nebo podobné systémy nebo provozu nebo ze skutečných incidentů, k nimž došlo v minulosti. Tato technika zahrnuje systematické používání vhodného kontrolního seznamu a zvážení každé položky na seznamu, co se týče možné použitelnosti na konkrétní systém. Použitelnost kontrolních seznamů je před použitím vždy ověřena;
 - (iv) *analýza možných poruch a jejich následků (failure modes and effects analysis)* (FMEA), což je technika „zdola-nahoru“ používaná k zohlednění možností, jak mohou základní složky systému selhat při provádění jí navrženého účelu. Tato technika se spoléhá na podrobný popis systému a bere do úvahy možnosti, jak by mohla kterákoli podsoučást systému selhat při plnění jí navrženého účelu a jaké následky by to mohlo mít pro celkový systém. Pro každou podsoučást systému FMEA bere do úvahy:
 - (A) všechny možné způsoby, jak by mohla součást selhat;
 - (B) dopady, které by každá z těchto poruch měla na chování systému;
 - (C) možné příčiny různých druhů poruch; a
 - (D) jak mohou být poruchy zmírněny v rámci systému nebo jeho prostředí.
- Úroveň systému, na kterém je analýza použita, se může lišit a je určena úrovní podrobností popisu systému použitého k podpoře analýzy. V závislosti na

povaze a složitosti systému by analýzu mohl provést jednotlivý odborník na systém nebo tým systémových odborníků, kteří působí v rámci jednání skupiny.

- (v) *strukturovaná technika co kdyby (structured what-if technique) (SWIFT)* je jednoduchá a efektivní technika, alternativní ke studii HAZOP, zahrnující multidisciplinární tým odborníků. Jedná se o zjednodušenou činnost brainstormingové skupiny, která je ale obvykle prováděna s pomocí popisu systému na vyšší úrovni, který má méně dílčích prvků než studie HAZOP a s redukováným souborem podnětů.
- (5) Identifikovaná nebezpečí jsou zapsána do zápisníku nebezpečí (rejstříku nebezpečí). Povaha a formát takového zápisníku se může lišit od jednoduchého seznamu nebezpečí po mnohem sofistikovanější relační databázi pojící nebezpečí se zmírňujícími opatřeními, odpovědnostmi a činnostmi. V zápisníku nebezpečí jsou uvedeny následující informace:
 - (i) jedinečné referenční číslo nebezpečí pro každé nebezpečí;
 - (ii) popis nebezpečí;
 - (iii) indikace možných příčin nebezpečí;
 - (iv) kvalitativní posouzení možných výsledků a závažností následků plynoucích z nebezpečí;
 - (v) kvalitativní posouzení rizika souvisejícího s možnými následky nebezpečí;
 - (vi) popis stávajících kontrol rizika pro nebezpečí; popis dodatečných činností požadovaných ke snížení bezpečnostních rizik, stejně jako cílové datum jejich splnění; a
 - (vii) indikace odpovědností ve vztahu k řízení kontrol rizik.
- (6) Navíc mohou být zápisníku nebezpečí rovněž uvedeny následující informace:
 - (i) kvantitativní posouzení rizika souvisejícího s možnými následky nebezpečí;
 - (ii) záznam skutečných incidentů nebo událostí souvisejících s nebezpečím nebo jeho příčin;
 - (iii) uvedení přípustnosti rizika;
 - (iv) uvedení formálních požadavků na monitorování systému;
 - (v) indikace, jak bylo nebezpečí identifikováno;
 - (vi) vlastník nebezpečí;
 - (vii) předpoklady; a
 - (viii) zainteresované třetí strany.
- (b) Identifikace nebezpečí – indikátory
 - (1) Reaktivní indikátory (se zpožděním):

Metriky, které měří události, ke kterým už došlo a které ovlivňují výkonnost v oblasti bezpečnosti.

Protože reaktivní indikátory (se zpožděním) odrážejí pouze selhání systému, jejich použití může vést pouze k určení reaktivní reakce. Přestože měří selhání s cílem kontrolovat nebezpečí, obvykle neodhalí, proč systém selhal, nebo zda existují latentní nebezpečí.
 - (2) Proaktivní indikátory (s předstihem):

Metriky, které měří vstupy do systému bezpečnosti (buď v rámci organizace, sektoru nebo napříč celkovým leteckým systémem) za účelem řízení a zlepšení výkonu v oblasti bezpečnosti.

Proaktivní indikátory (s předstihem) naznačují, že jsou zaváděny, vyvíjeny a přizpůsobovány osvědčené bezpečnostní postupy, které svým začleněním usilují o vytvoření proaktivního bezpečnostního prostředí, které přináší neustálé zlepšování. Poskytují užitečné informace, když je míra nehod a incidentů nízká, k identifikaci latentních nebezpečí a potenciálních hrozeb a následných příležitostí ke zlepšení.

Mezi proaktivním indikátorem a nechtěnými výsledky (nebo reaktivními indikátory), před nimiž má jejich monitorování varovat, by vždy mělo existovat spojení.

(3) Prediktivní indikátory (předzvěsti):

Tyto metriky lze považovat za indikátory, které se při nehodách nebo vážných incidentech samy neprojevují. Indikují méně závažná selhání systému nebo „těsná vedle“, které v kombinaci s jinými událostmi mohou vést k nehodě nebo vážnému incidentu.

Ve velké organizaci vyspělý systém řízení bezpečnosti zahrnuje všechna tato opatření. Úsilí v oblasti řízení rizik je však zaměřeno na proaktivní indikátory (s předstihem) a prediktivní indikátory (předzvěsti).

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(4) Systém řízení

POSUZOVÁNÍ A ZMÍRŇOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK

- (a) Měl by být vytvořen a udržován formální postup pro posuzování a zmírňování bezpečnostních rizik, který zajišťuje analýzu rizik (ve smyslu pravděpodobnosti a závažnosti události), posuzování rizik (ve smyslu přípustnosti) a kontrolu rizik (ve smyslu zmírnění).
- (b) Úroveň vedení, které jsou oprávněny rozhodovat o přípustnosti bezpečnostních rizik, v souladu s bodem (a) výše, by měly být specifikovány v příručce řízení. Rozhodnutí by měla být koordinována s provozovatelem letiště a v případě potřeby s poskytovatelem letových provozních služeb (ATS).

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(4) Systém řízení

POSUZOVÁNÍ A ZMÍRŇOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK

Posuzování bezpečnostních rizik je analýza bezpečnostních rizik následků nebezpečí, která byla určena.

Analýza bezpečnostních rizik rozděluje rizika na dvě složky:

- pravděpodobnost výskytu škodlivé události nebo stavu; a
- závažnost škodlivé události nebo stavu, pokud k němu dojde.

Rozhodování o bezpečnostních rizicích a jejich přijímání by měla být specifikována prostřednictvím matice přípustnosti rizika. Definice a konečná konstrukce matice je ponechána na návrhu provozovatele letiště, je zdokumentována v příručce letiště a podléhá schválení příslušným úřadem.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(5) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ A MĚŘENÍ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI

- (a) Sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti by měl představovat proces, kterým se ověřuje výkonnost organizace odpovědné za poskytování AMS v oblasti bezpečnosti

v porovnání se stanovenou bezpečnostní politikou a cíli, identifikovanými bezpečnostními riziky a opatřeními ke zmírnění rizik.

- (b) Tento proces by měl zahrnovat nastavení indikátorů výkonnosti v oblasti bezpečnosti a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti a měření výkonnosti organizace v oblasti bezpečnosti oproti nim.
- (c) Indikátory a cíle výkonnosti v oblasti bezpečnosti by měly být odsouhlaseny s provozovatelem letiště a neměly by být v rozporu s indikátory a cíli výkonnosti v oblasti bezpečnosti provozovatele letiště a případně poskytovatele letových provozních služeb (ATS).

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(5) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ A MĚŘENÍ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI

- (a) Proces sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti zahrnuje:
 - (1) bezpečnostní hlášení, zabývající se rovněž stavem shody organizace s platnými požadavky;
 - (2) bezpečnostní studie, které jsou spíše většími analýzami zahrnujícími široké bezpečnostní obavy;
 - (3) bezpečnostní přezkumy, včetně přezkoumání trendů, které jsou prováděny při zavádění a spouštění nových technologií, změn nebo implementaci postupů, nebo s cílem prozkoumat nárůst incidentů nebo bezpečnostních hlášení;
 - (4) bezpečnostní audity, které se zaměřují na integritu systému řízení organizace a pravidelně posuzují stav kontrol bezpečnostních rizik;
 - (5) bezpečnostní průzkumy, které zkoumají konkrétní prvky nebo postupy specifického provozu, jako jsou problémové oblasti nebo zúžená místa v každodenním provozu, postřehy a názory provozního personálu a oblasti nesouhlasu nebo záměny; a
 - (6) interní bezpečnostní vyšetřování událostí.
- (b) V úvahu lze vzít následující obecné aspekty/oblasti:
 - (1) odpovědnost za řízení provozních činností a jejich konečné splnění;
 - (2) pravomoc nařídít, řídit nebo měnit postupy, stejně jako činit klíčová rozhodnutí, jako jsou rozhodnutí o přijetí bezpečnostního rizika;
 - (3) postupy pro provozní činnosti;
 - (4) ovládací prvky, včetně hardwaru, softwaru, zvláštních postupů nebo procedurálních kroků, a postupy dohledu určené k udržení provozních činností na správné cestě;
 - (5) rozhraní, včetně pravomocí mezi odděleními, komunikačních kanálů mezi zaměstnanci, konzistence postupů a jasného vymezení odpovědnosti mezi organizacemi, pracovními jednotkami a zaměstnanci; a
 - (6) procesní opatření k poskytnutí zpětné vazby odpovědným stranám, že probíhají požadované kroky, vytvářejí se požadované výstupy a dosahují se očekávané výsledky.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(6) Systém řízení**ŘÍZENÍ ZMĚNY**

Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla řídit bezpečnostní rizika související se změnou. Řízení změny by měl být dokumentovaný proces, aby byly identifikovány externí a interní změny, které by mohly mít negativní vliv na bezpečnost.

Řízení změny by mělo využívat stávající identifikaci nebezpečí, posuzování bezpečnostních rizik a zmírňující procesy organizace.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(6) Systém řízení**ŘÍZENÍ ZMĚNY**

- (a) Změna může přinést nová nebezpečí a mít dopad na vhodnost a/nebo účinnost stávajících strategií pro zmírnění bezpečnostních rizik. Změna může být z pohledu organizace externí nebo interní.
- (b) Formální proces řízení změny bere do úvahy následující:
 - (1) kritičnost systémů a činností;
 - (2) stabilitu systémů a provozních prostředí; a
 - (3) dřívější výkonnost organizace.
- (c) Popis systému je jednou z elementárních přípravných činností při plánování systému řízení bezpečnosti k určení základní analýzy nebezpečí pro systém.

Jako součást formálního procesu řízení změny jsou popis systému a základní analýza nebezpečí pravidelně přezkoumávány, dokonce i v nepřítomnosti změny, aby se určila jejich neustálá platnost.

Při provádění změn v systému a pravidelně poté organizace odpovědná za poskytování AMS prochází svůj systém a skutečné provozní prostředí, aby se ujistila, že je i nadále plně informována o okolnostech, za kterých poskytování AMS probíhá.

Pokud jde o řízení změny a posuzování bezpečnosti (bezpečnostních rizik) související se změnami, viz rovněž ADR.OR.F.025 a GM1 ADR.OR.F.025(d).

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(7) Systém řízení**NEUSTÁLÉ ZLEPŠOVÁNÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI**

Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla neustále usilovat o zlepšování své výkonnosti v oblasti bezpečnosti. V tomto ohledu by měla organizace vytvořit a udržovat související formální proces. Neustálého zlepšování by mělo být dosaženo prostřednictvím:

- (a) proaktivním a reaktivním hodnocením zařízení, vybavení, dokumentace a postupů;
- (b) proaktivním hodnocením výkonnosti jednotlivců s cílem ověřit, zda si plní své odpovědnosti v oblasti bezpečnosti; a
- (c) reaktivních hodnocení s cílem ověřit účinnost systému, pokud jde o kontrolu a zmírňování bezpečnostních rizik.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(7) Systém řízení

NEUSTÁLÉ ZLEPŠOVÁNÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Neustálého zlepšování systému řízení bezpečnosti, jako součásti zajištění bezpečnosti, je dosaženo prostřednictvím následujícího:

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

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(8) Systém řízení

VÝCVIK V OBLASTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

- (a) Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla stanovit program výcviku v oblasti systému řízení bezpečnosti pro veškerý personál zapojený do poskytování AMS, včetně všech zaměstnanců vedení (např. kontrolních pracovníků, vedoucích, pracovníků vrcholového vedení a odpovědného vedoucího pracovníka), bez ohledu na jejich pozici v hierarchii organizace.
- (b) Rozsah a úroveň podrobnosti výcviku v oblasti systému řízení bezpečnosti by měly být úměrné a vhodné odpovědnostem jednotlivce a jeho zapojení do systému řízení bezpečnosti organizace.
- (c) Program výcviku v oblasti systému řízení bezpečnosti by měl být vypracován v souladu s AMC1 ADR.OR.D.017(a);(b) a být začleněn do v něm uvedeného programu výcviku.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(8) Systém řízení

VÝCVIK V OBLASTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI – POŽADAVKY NA PERSONÁL

- (a) Provozní personál a personál údržby
 - (1) Výcvik v oblasti systému řízení bezpečnosti řeší všechny odpovědnosti související s bezpečností, včetně dodržování všech provozních a bezpečnostních postupů a identifikace a hlášení nebezpečí.
 - (2) Cíle výcviku zahrnují základy a přehled bezpečnostní politiky a systému řízení bezpečnosti organizace.
 - (3) Obsah výcviku zahrnuje následující:
 - (i) definici nebezpečí;
 - (ii) následky nebezpečí a rizik;
 - (iii) proces řízení bezpečnostních rizik, včetně rolí a odpovědností; a
 - (iv) bezpečnostní hlášení a systém (systémy) bezpečnostních hlášení organizace.
- (b) Vedoucí a kontrolní pracovníci
 - (1) Výcvik v oblasti systému řízení bezpečnosti řeší odpovědnosti související s bezpečností, včetně podpory systému řízení bezpečnosti (SMS) a angažovanosti provozního personálu v hlášení nebezpečí.
 - (2) Vedle cílů výcviku stanovených pro provozní personál zahrnují cíle výcviku pro vedoucí a kontrolní pracovníky podrobné znalosti bezpečnostního procesu, identifikace nebezpečí a řízení a zmírňování bezpečnostních rizik a řízení změn.

- (3) Vedle obsahu stanoveného pro provozní personál obsah výcviku pro kontrolní a vedoucí pracovníky zahrnuje analýzu bezpečnostních dat.
- (c) Pracovníci vrcholového vedení
 - (1) Výcvik v oblasti systému řízení bezpečnosti by měl zahrnovat odpovědnosti související s bezpečností, včetně shody s bezpečnostními požadavky Evropské unie, národními a vlastními organizace, přidělování zdrojů, zajišťování efektivní bezpečnostní komunikace mezi odděleními a aktivní podpory systému řízení bezpečnosti.
 - (2) Vedle cílů výcviku stanovených pro dvě předchozí skupiny zaměstnanců zahrnuje výcvik v oblasti systému řízení bezpečnosti rovněž zajištění bezpečnosti a podporu bezpečnosti, role a odpovědnosti v oblasti bezpečnosti a stanovení přijatelné úrovně bezpečnosti.
- (d) Odpovědný vedoucí pracovník

Výcvik by měl odpovědnému vedoucímu pracovníkovi poskytnout všeobecné povědomí o systému řízení bezpečnosti organizace, včetně rolí a odpovědností v oblasti systému řízení bezpečnosti, bezpečnostní politiky a cílů, řízení bezpečnostních rizik a zajištění bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(9) Systém řízení

BEZPEČNOSTNÍ KOMUNIKACE

- (a) Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla cíle a postupy v oblasti systému řízení bezpečnosti sdělit veškerému provoznímu personálu a systém řízení bezpečnosti a jeho uplatňování by měly být zřejmé ve všech aspektech provozu organizace.
- (b) Mezi vedoucím bezpečnosti a provozním personálem napříč organizací by měl existovat komunikační tok. Vedoucí bezpečnosti by měl informovat o výkonnosti systému řízení bezpečnosti organizace prostřednictvím vhodných prostředků. Vedoucí bezpečnosti by měl rovněž zajistit, že poznatky získané s vyšetřování, událostí nebo jiných zkušeností souvisejících s bezpečností, jak interních, tak od jiných organizací, jsou napříč organizací široce distribuovány.
- (c) Bezpečnostní komunikace by měla mít za cíl:
 - (1) zajistit, že si je veškerý personál plně vědom systému řízení bezpečnosti organizace;
 - (2) tlumočit informace kritické z pohledu bezpečnosti;
 - (3) vysvětlit, proč jsou přijaty konkrétní kroky; a
 - (4) vysvětlit, proč jsou zaváděny nebo měněny bezpečnostní postupy.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(9) Systém řízení

BEZPEČNOSTNÍ KOMUNIKACE

- (a) Ke sdělování bezpečnostních informací mohou být využity následující prostředky:
 - (1) příručka systému řízení bezpečnosti (SMS);
 - (2) bezpečnostní procesy a postupy;
 - (3) bezpečnostní oběžníky, oznámení a bulletiny; a
 - (4) internetové stránky nebo e-maily.
- (b) Ke sdělování bezpečnostních informací lze rovněž využít pravidelná setkání s personálem, kde jsou prodiskutovávány informace, činnosti a postupy.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(b)(10) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ SHODY

- (a) Sledování shody
- (1) Zavedení a používání procesu sledování shody by mělo organizaci odpovědné za poskytování AMS umožnit sledovat vyhovění organizace souvisejícím požadavkům této Části, Části ADR.OPS, stejně jako jakýmkoli dalším použitelným regulačním požadavkům nebo požadavkům stanoveným provozovatelem letiště nebo poskytovatelem letových provozních služeb (ATS).
 - (2) Proces sledování shody by měl být řádně zaveden, udržován a průběžně přezkoumáván a podle potřeby zlepšován.
 - (3) Sledování shody by mělo zahrnovat systém zpětné vazby odpovědnému vedoucímu pracovníkovi o nálezech, aby bylo podle potřeby zajištěno účinné zavedení nápravných opatření.
 - (4) Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla sledovat důsledné uplatňování svých postupů a shodu s použitelnými postupy provozovatele letiště a poskytovatele ATS, s cílem zajistit bezpečné provádění činností. Při tom by měl poskytovatel AMS minimálně, a kde je to vhodné, sledovat shodu se:
 - (i) svými právy;
 - (ii) příručkami, deníky a záznamy;
 - (iii) standardy pro výcvik;
 - (iv) požadovanými zdroji;
 - (v) postupy a příručkami systému řízení; a
 - (vi) činnostmi organizace prováděnými pod dozorem osoby jmenované v souladu s bodem ADR.OR.F.065(a)(2).
- (b) Organizační uspořádání
- (1) K zajištění toho, že organizace trvale splňuje požadavky této Části a jiných použitelných částí, by měl odpovědný vedoucí pracovník jmenovat osobu odpovědnou za sledování shody.
 - (2) Sledování shody by měla být nezávislá funkce. Pokud osoba odpovědná za sledování shody plní rovněž jinou funkci, měla by být nezávislost této osoby prokázána zajištěním, že audity a kontroly jsou prováděny personálem, který není odpovědný za daný úkol, postupy, atd., které jsou auditovány.
 - (3) Personál zapojený do sledování shody by měl mít přístup do 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 organizace.
 - (2) Navíc by měla související dokumentace rovněž zahrnovat následující:
 - (i) terminologii;
 - (ii) standardy stanovené činnosti;
 - (iii) popis organizace;
 - (iv) rozdělení povinností a odpovědností;
 - (v) postupy k zajištění vyhovění regulačním požadavkům;

- (vi) program sledování shody, který odráží:
 - (A) plán programu sledování;
 - (B) postupy auditu, včetně auditního plánu, který je zaveden, udržován a průběžně revidován a zlepšován;
 - (C) postupy hlášení;
 - (D) postupy týkající se následných a nápravných opatření; a
 - (E) systém vedení záznamů;
 - (vii) osnovu výcviku uvedeného v bodě (d)(2) níže; a
 - (viii) kontrolu dokumentů.
- (d) Výcvik
- (1) Pro optimalizaci shody je nezbytný správný a podrobný výcvik. Aby bylo dosaženo optimálních výsledků takového výcviku, měl by poskytovatel AMS zajistit, že veškerý personál porozuměl cílům, jak byly stanoveny v dokumentaci systému řízení poskytovatele AMS.
 - (2) člen personálu odpovědný 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 auditovanou oblast by měly být stanoveny jasně vymezené plány auditu, které mají být provedeny během určeného období, stejně jako cyklus pravidelného přezkoumávání. Samo sledování shody by mělo být rovněž podrobeno auditu v souladu s jasně vymezeným plánem auditu. Plán by měl umožňovat neplánované auditu, pokud data neshody ukazují na rostoucí trend. Plánovány by měly být následné auditu, 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) Klíčové procesy systému řízení, postupy a provoz organizace odpovědné za poskytování AMS by měly být auditovány během 12 měsíců od data, kdy bylo poprvé zaregistrováno prohlášení.
 - (3) Poté by měla organizace odpovědná za poskytování AMS zvážit výsledky svých posouzení bezpečnosti (bezpečnostních rizik) a svých minulých činností sledování shody, s cílem přizpůsobit časové období, během něhož by měl být proveden audit nebo série auditů, tak aby byly pokryty jeho klíčové procesy systému řízení, postupy a jeho provoz způsobem a v intervalech stanovených v příručce systému řízení. Toto časové období by mělo odpovídat relevantnímu plánovacímu cyklu 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 organizace odpovědná za poskytování AMS má v pořádku záznamy o řešení nálezů v řádném termínu.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(b)(10) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ SHODY – VŠEOBECNĚ

- (a) Osoba odpovědná za sledování shody může provádět všechny auditu a kontroly sama, nebo jmenovat jednoho nebo více auditorů tak, že vybere personál, buď v rámci organizace, nebo

mimo ni, který má související odbornou způsobilost, jak je uvedeno v bodě (d) AMC2 ADR.OR.F.045(b)(10).

- (b) Bez ohledu na řešení vybrané v bodě (a) organizace zajišťuje, že není ovlivněna nezávislost úkolu auditu, zejména v případech, kdy je personál provádějící audit nebo kontrolu zároveň odpovědný za jiné úkoly v rámci organizace.
- (c) Je-li pro provádění auditů nebo kontrol shody využíván externí personál:
 - (1) tyto audity nebo kontroly by byly prováděny v rámci odpovědnosti osoby odpovědné za sledování shody; a
 - (2) organizace odpovědná za poskytování AMS zůstává odpovědná za zajištění toho, že externí personál má související znalosti, zkušenosti a praxi s ohledem na auditované nebo kontrolované činnosti, včetně znalostí a zkušeností se sledováním shody.
- (d) Konečnou odpovědnost za efektivitu sledování shody nese i nadále organizace odpovědná za poskytování AMS, zejména za účinnost zavedení následných a nápravných opatření.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC2 ADR.OR.F.045(b)(10) 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 mít jedna z osob jmenovaných v souladu s bodem ADR.OR.F.065(a)(2).
- (b) V závislosti na velikosti organizace a druhu a složitosti jejího provozu může být úkol sledování shody prováděn odpovědným vedoucím, pokud prokázal, že má související odborné znalosti stanovené v bodě (d) níže.
- (c) Pokud stejná osoba plní funkci vedoucího sledování shody i vedoucího bezpečnosti, měl by odpovědný vedoucí, s ohledem na jejich přímou odpovědnost co se týká bezpečnosti, zajistit, aby byly oběma funkcím přiděleny dostatečné zdroje, s přihlédnutím k velikosti organizace a druhu a složitosti jejího provozu.
- (d) Osoby, jimž byla rozdělena odpovědnost za sledování shody, by měly mít:
 - (1) adekvátní praktické zkušenosti a odborné znalosti v oblasti provozu letiště nebo poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) nebo letových provozních služeb (ATS);
 - (2) adekvátní znalosti a praxi v oblasti řízení bezpečnosti a zajištění kvality;
 - (3) znalosti letištní příručky, a pokud jde o organizaci odpovědnou za poskytování AMS, její příručky řízení; a
 - (4) komplexní znalosti platných požadavků v oblasti letišť, AMS nebo ATS.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.045(c) Systém řízení

DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ

Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla zajistit, že zdokumentované klíčové procesy jejího systému řízení zahrnují proces, jak spravit personál o jeho povinnostech, stejně jako postup jeho změny.

Dokumentovaný systém řízení organizace odpovědné za poskytování AMS by měl zahrnovat alespoň následující informace:

- (a) prohlášení podepsané odpovědným vedoucím pracovníkem potvrzující, že organizace bude neustále pracovat v souladu s platnými požadavky, s požadavky provozovatele letiště a poskytovatele letových provozních služeb (ATS) a dokumentovaným systémem řízení organizace;
- (b) rozsah činností organizace;
- (c) funkce a jména osob uvedených v bodě ADR.OR.F.065 a v AMC2 ADR.OR.F.045(b)(10);
- (d) organizační schéma znázorňující linie odpovědnosti mezi jmenovanými osobami;
- (e) postupy stanovující, jak organizace zajišťuje vyhovění platným požadavkům;
- (f) postup změnování dokumentace systému řízení organizace; a
- (g) výstupy systému řízení bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC2 ADR.OR.F.045(c) Systém řízení

PŘÍRUČKA ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

- (a) V případech, kdy je řízení bezpečnosti stanoveno v příručce řízení bezpečnosti, měla by být klíčovým nástrojem pro sdělování informací týkajících se přístupu organizace odpovědné za poskytování AMS k bezpečnosti. Příručka řízení bezpečnosti by měla dokumentovat veškeré aspekty řízení bezpečnosti, včetně bezpečnostní politiky, cílů, postupů a odpovědností jednotlivců v oblasti bezpečnosti.
- (b) Obsah příručky řízení bezpečnosti by měl zahrnovat:
 - (1) rozsah systému řízení bezpečnosti;
 - (2) bezpečnostní politiku a její cíle;
 - (3) odpovědnosti v oblasti bezpečnosti klíčového personálu 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 vyšetřování;
 - (9) řízení změn (včetně organizačních změn s ohledem na odpovědnosti v oblasti bezpečnosti);
 - (10) podpora bezpečnosti; a
 - (11) výstupy systému řízení bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.045(c) Systém řízení

DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ

Není zapotřebí duplikovat informace v několika příručkách. Příručka řízení bezpečnosti je považována za součást příručky řízení organizace odpovědné za poskytování AMS.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.055 Systém bezpečnostních hlášení

SYSTÉM BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

- (a) Systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat personál organizace, který je odpovědný za poskytování AMS.
- (b) Systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat možnost dobrovolného hlášení určeného pro bezpečnostní nebezpečí identifikovaná osobou podávající hlášení, která by mohla mít možné následky na bezpečnost.
- (c) Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla určit, které události mají být hlášeny povinně.
- (d) Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla stanovit způsob a formát hlášení, který by měl být takový, aby splňoval existující požadavky na hlášení stanovené v platné legislativě, pokud jde o čas, formát a požadované informace, které mají být hlášeny.
- (e) Systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat potvrzení osobě podávající hlášení o úspěšném podání hlášení.
- (f) Postup hlášení by měl být co možná nejjednodušší a řádně zdokumentovaný, včetně podrobností, jako jsou co, jak, kde, komu a kdy hlásit.
- (g) Bez ohledu na prostředek nebo způsob podání hlášení by měla jednou obdržená informace být uchovávána způsobem, který je vhodný pro snadné vyhledávání a analyzování.
- (h) Přístup k podaným hlášením by měl být omezen na osoby odpovědné za jejich uchovávání a analyzování.
- (i) Měla by být zajištěna ochrana totožnosti osoby podávající hlášení a tento princip by měl být součástí postupů stanovených organizací odpovědnou za poskytování AMS za účelem sběru dalších informací pro další analýzy nebo vyšetřování.
- (j) Systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat proces zpětné vazby osobě podávající hlášení o závěru analýzy dané události.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.055 Systém bezpečnostních hlášení

POTŘEBA BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

- (a) Obecným smyslem systému bezpečnostních hlášení je využít hlášené informace ke zlepšení výkonnosti organizace v oblasti bezpečnosti, a ne přisuzovat někomu vinu.
- (b) Konkrétní cíle systému bezpečnostních hlášení jsou:
 - (1) umožnit provedení posouzení dopadů každé relevantní události, vážného incidentu a nehody na bezpečnost, včetně podobných událostí v minulosti, tak aby mohly být zahájeny veškeré nezbytné kroky; a
 - (2) zajistit, že jsou poznatky o relevantních událostech, vážných incidentech a nehodách šířeny, tak aby si z nich mohly vzít ponaučení další osoby a organizace.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.055(a) Systém bezpečnostních hlášení

VŠEOBECNĚ

Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla stanovit postupy, které mají být používány pro hlášení příslušnému úřadu a jakýmkoli dalším organizacím, jak je požadováno, které by měly zahrnovat následující:

- (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 kořenových příčin a opatření, která může být nezbytné přijmout, aby se zabránilo vzniku podobných událostí v budoucnu, je-li to vhodné.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.065(a)(1) Požadavky na personál

ODPOVĚDNÝ VEDOUcí PRACOVNÍK

- (a) Odpovědný vedoucí pracovník – všeobecně
 - (1) Odpovědný vedoucí pracovník by měl:
 - (i) zajistit, že jsou dostupné všechny zdroje nezbytné pro poskytování služeb 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 ve spolupráci s provozovatelem letiště a poskytovatelem letových provozních služeb (ATS) zavedeno potřebné snížení úrovně provozu na letišti;
 - (iii) stanovit, zavést a podporovat bezpečnostní politiku; a
 - (iv) zajistit vyhovění souvisejícím platným požadavkům a systému řízení bezpečnosti organizace.
 - (2) Odpovědný vedoucí pracovník by měl:
 - (i) mít odpovídající úroveň pravomoci v rámci organizace, aby se zajistilo, že jsou jeho činnosti financovány a prováděny na požadované úrovni;
 - (ii) znát a chápat dokumenty, které předepisují standardy bezpečnosti pro letiště a ATS;
 - (iii) rozumět požadavkům, pokud jde o odbornou způsobilost personálu vedení, tak aby zajistil, že jsou klíčové pozice obsazeny kvalifikovanými osobami;
 - (iv) znát a chápat principy a postupy související se systémy řízení bezpečnosti a kvality, a jak se aplikují v rámci organizace;
 - (v) znát úlohu odpovědného vedoucího; a
 - (vi) znát a chápat klíčové otázky řízení rizik, pokud jde o provoz 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 těchto 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 provozu organizace 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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.065(a)(1) 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 práva a odpovědnosti, vyžaduje, aby měl jednotlivec nezbytné kompetence pro plnění této úlohy. Odpovědný vedoucí může mít v organizaci více než jednu funkci. Přesto však je úlohou odpovědného vedoucího vštěpovat personálu bezpečnost jako stěžejní hodnotu organizace a zajistit, že je prostřednictvím rozdělování zdrojů a úkolů řádně zaváděn a udržován systém řízení bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.065(a)(2) Požadavky na personál

JMENOVANÁ OSOBA ODPOVĚDNÁ ZA ŘÍZENÍ PROVOZNÍCH SLUŽEB TÝKAJÍCÍCH SE ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE A DOHLED NAD NIMI – PROVOZNÍ VEDOUcí

- (a) Všeobecně
 - (1) V příručce řízení by měl být uveden popis funkcí provozního vedoucího, tj. osoby odpovědné za řízení provozních služeb týkajících se řízení provozu na odbavovací ploše a dohled nad nimi. Tato osoba by měla mít k dispozici nezbytné a dostatečné zdroje pro výkon svých povinností.
 - (2) Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla přijmout opatření k zajištění dostatečné kontinuity dohledu za nepřítomnosti provozního vedoucího.
 - (3) Provoznímu vedoucímu by měla být stanovena dostatečná pracovní doba k plnění řídicích funkcí, s přihlédnutím k rozsahu a složitosti provozu.
 - (4) Provozní vedoucí může zastávat více než jeden post, pokud je takovéto uspořádání považováno za vhodné a je řádně sladěno se strukturou organizace odpovědné za poskytování AMS a složitostí jejího provozu.
- (b) Odborná způsobilost

Vedoucí provozu by měl mít:

 - (1) dobré praktické zkušenosti a příslušné odborné znalosti v oblasti provozu letiště, řízení provozu na odbavovací ploše a/nebo letových provozních služeb (ATS);
 - (2) komplexní znalosti platných požadavků v oblasti letišť, řízení provozu na odbavovací ploše a/nebo ATS;
 - (3) odpovídající znalosti v oblasti řízení bezpečnosti a kvality; a
 - (4) znalosti letištní příručky a příručky systému řízení organizace.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.065(a)(3) Požadavky na personál

VEDOUCÍ BEZPEČNOSTI (SAFETY MANAGER)

- (a) Vedoucí bezpečnosti by měl být kontaktní osobou a odpovědný za efektivní vytvoření, koordinaci, správu a udržování systému řízení bezpečnosti.
- (b) Úlohou vedoucího bezpečnosti by mělo být:
 - (1) usnadnit identifikaci nebezpečí, analýzu rizik a řízení rizik;
 - (2) sledovat zavádění a fungování systému řízení bezpečnosti, včetně nezbytných bezpečnostních opatření;
 - (3) řídit systém bezpečnostních hlášení organizace odpovědné za poskytování AMS;
 - (4) koordinovat s provozovatelem letiště a poskytovatelem letových provozních služeb (ATS), co se týče jejich systémů řízení bezpečnosti;
 - (5) vydávat pravidelné zprávy o výkonnosti organizace v oblasti bezpečnosti;
 - (6) zajišťovat udržování dokumentace řízení bezpečnosti;
 - (7) zajistit, že je k dispozici školení v oblasti řízení bezpečnosti a že toto školení splňuje stanovené standardy;
 - (8) poskytovat doporučení v otázkách bezpečnosti; a
 - (9) zahájit a účastnit se vyšetřování interních událostí/incidentů/nehod.
- (c) Vedoucí bezpečnosti by měl mít:
 - (1) relevantní praktické zkušenosti a příslušné odborné znalosti v oblasti provozu letiště, řízení provozu na odbavovací ploše a/nebo ATS;
 - (2) odpovídající znalosti v oblasti řízení bezpečnosti a kvality;
 - (3) znalosti letištní příručky a příručky systému řízení organizace;
 - (4) komplexní znalosti platných požadavků v oblasti letišť, řízení provozu na odbavovací ploše a/nebo ATS.
- (d) Vedoucí bezpečnosti by neměl být osobou uvedenou v bodě ADR.OR.F.065(a)(2). Avšak v závislosti na velikosti organizace a druhu a složitosti jejího provozu může být vedoucím bezpečnosti odpovědný vedoucí pracovník, nebo jakákoli jiná osoba s provozní úlohou v rámci organizace, pokud může konat nezávisle na jiných vedoucích v rámci organizace provozovatele letiště a má přímý přístup k odpovědnému vedoucímu pracovníkovi a k příslušné úrovni vedení v otázkách bezpečnosti.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.065(a)(2);(a)(3) Požadavky na personál

KOMBINOVANÉ ODPOVĚDNOSTI

- (a) Pokud jde o přijatelnost jediné osoby zastávající více než jeden post, pravděpodobně v kombinaci s pozicí odpovědného vedoucího pracovníka, závisí na velikosti organizace a druhu a složitosti jejího provozu. Dvě hlavní oblasti zájmu jsou přidělení dostatečných zdrojů, stejně jako schopnost a odborná způsobilost jednotlivce plnit své povinnosti.
- (b) Odborná způsobilost v různých oblastech odpovědnosti se neliší od požadavků na odbornou způsobilost platných pro osoby zastávající pouze jeden post.
- (c) Složitost organizace nebo jejích provozů může bránit kombinacím postů nebo jejich kombinace omezovat.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.065(a)(4) Požadavky na personál**URČENÍ PERSONÁLU POTŘEBNÉHO PRO PLÁNOVANÉ ÚKOLY A KVALIFIKACÍ PERSONÁLU**

Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla určit:

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

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.065(a)(4) 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 odbornou způsobilost, schopnost, 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 držetím určitých kvalifikací v konkrétním oboru (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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.080 Vedení záznamů**DOKUMENTACE, KTERÁ MÁ BÝT UCHOVÁVÁNA**

- (a) Systém pro vedení záznamů používaný organizací odpovědnou za poskytování AMS by měl po celou požadovanou dobu uchovávání zabezpečovat adekvátní postupy, ukládací zařízení a spolehlivou výsledovatelnost, opětovné vyvolání a přístupnost záznamů souvisejících s jejími činnostmi, které jsou předmětem nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů.
- (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 naposledy změněn.
- (c) Papírové systémy by měly využívat odolný materiál, který je schopen odolat běžné manipulaci a archivaci.
- (d) Elektronické systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován každých 24 hodin nebo pokaždé po provedení jakéhokoliv nového záznamu. Elektronické systémy by měly zahrnovat ochrany bránící neoprávněnému personálu ve změně údajů.
- (e) 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 5 let.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OR.F.080 Vedení záznamů

ZÁZNAMY

Přenos záznamů na mikrofilm nebo optické úložné zařízení může být prováděn kdykoli. Je potřeba, aby kopie záznamů měly stejnou čitelnost jako originální záznamy a zachovaly si ji po celou požadovanou dobu uchovávání.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.095 Příručka systému řízení

VŠEOBECNĚ

- (a) Příručka systému řízení se může lišit v detailech v závislosti na složitosti a velikosti organizace.
- (b) Příručka systému řízení nebo její části mohou mít jakoukoliv podobu, včetně elektronické. Ve všech případech by měla být zajištěna dostupnost, použitelnost a spolehlivost příručky systému řízení.
- (c) Příručka systému řízení by měla být vypracována tak, aby:
 - (1) všechny její části byly jednotné a kompatibilní ve formě i obsahu;
 - (2) byly snadno proveditelné její změny; a
 - (3) obsah a stav změn příručky je řízen a srozumitelně uveden.
- (d) Příručka systému řízení by měla obsahovat popis postupu jejich změn a revizí, který stanovuje:
 - (1) osobu nebo osoby oprávněné ke schvalování změn nebo revizí;
 - (2) podmínky pro dočasné revize a/nebo okamžité změny nebo revize požadované v zájmu bezpečnosti; a
 - (3) metody, kterými jsou personál a organizace informováni o jejich změnách.
- (e) Příručka systému řízení může obsahovat části jiných řízených dokumentů, které jsou v organizaci pro potřeby jejího personálu dostupné, nebo se na ně odkazovat.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC2 ADR.OR.F.095 Příručka systému řízení

OBSAH A STRUKTURA

- (a) Příručka systému řízení by měla mít následující strukturu a měla by zahrnovat alespoň následující informace (*pokud se položka nepoužije, mělo by být spolu s příslušným odůvodněním uvedeno „Nepoužije se (Not applicable)“ nebo „Záměrně nepoužito (Intentionally left blank)“*):

A. ČÁST A – VŠEOBECNÁ ČÁST

- 0. Správa a řízení příručky systému řízení, včetně následujícího:

0.1. Úvod:

- 0.1.1. prohlášení podepsané odpovědným vedoucím pracovníkem, že příručka systému řízení splňuje všechny platné požadavky, a obsah prohlášení;
- 0.1.2. seznam a stručný popis různých částí, jejich obsah, platnost a použití; a
- 0.1.3. vysvětlivky, zkratky, a definice pojmů potřebných pro používání příručky systému řízení.

- 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 daty účinnosti;
 - 0.2.3. prohlášení, že ručně psané změny a revize nejsou povoleny;
 - 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 diagramů); a
 - 0.2.7. popis systému distribuce a rozdělovník pro příručku systému řízení a její změny a revize.
- 1. Všeobecné informace
Všeobecné informace, včetně následujícího:
 - 1.1. účel a rozsah příručky systému řízení;
 - 1.2. zákonné požadavky na organizaci odpovědnou za poskytování AMS předložit příslušnému úřadu prohlášení a příručku systému řízení, jak je stanoveno v Části ADR.OR; a
 - 1.3. povinnosti organizace odpovědné za poskytování AMS, práva příslušného úřadu a poradenský materiál pro personál organizace odpovědné za poskytování AMS, jak usnadnit audity/kontroly prováděné personálem příslušného úřadu.

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

- 2. Popis systému řízení, včetně následujícího:
 - 2.1. Organizační struktura a 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 (pravomoc), odpovědnosti a povinnosti vedoucích pracovníků a jmenovaných osob; odpovědnosti a povinnosti ostatního provozního personálu, stejně jako bezpečnostních výborů a jejich fungování.
 - 2.2. Popis systému řízení bezpečnosti, včetně:
 - 2.2.1. rozsahu systému řízení bezpečnosti;
 - 2.2.2. bezpečnostní politiky a jejích cílů;
 - 2.2.3. odpovědností v oblasti bezpečnosti klíčového bezpečnostního personálu;
 - 2.2.4. postupy kontroly 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 výkonnosti v oblasti bezpečnosti;
 - 2.2.8. bezpečnostní hlášení (včetně povinných a dobrovolných hlášení/hlášení bezpečnostních hrozeb), související ujednání s organizacemi, které pracují nebo poskytují služby na letišti, a bezpečnostní vyšetřování;

- 2.2.9. řízení změn (včetně organizačních změn s ohledem na odpovědnosti v oblasti bezpečnosti);
- 2.2.10. propagace v oblasti bezpečnosti; a
- 2.2.11. výstupů systému řízení bezpečnosti.
- 2.3. Popis sledování shody a související postupy.
- 2.4. Postupy pro hlášení příslušnému úřadu a provozovateli letiště, zahrnující postupy odbavování, oznamování a hlášení nehod, vážných incidentů a dalších událostí. Tato část by měla zahrnovat alespoň následující:
 - 2.4.1. definici „nehody“, „vážného incidentu“ a „události“, stejně jako definici příslušných odpovědností všech zainteresovaných osob;
 - 2.4.2. názorné příklady formulářů, které mají být pro tento účel použity (nebo kopie samotných formulářů), pokyny k jejich vyplnění, příslušné adresy (poštovní nebo elektronické), kam mají být zaslány, a určení doby, ve které by mělo být toto provedeno; a
 - 2.4.3. postupy a opatření k zajištění důkazů, včetně záznamů, které následují po události podléhající hlášení.
- 2.5. Postupy vztahující se k užití alkoholu, psychotropních látek a léků personálem zapojeným do poskytování AMS.
- 2.6. Postupy týkající se:
 - 2.6.1. zajištění vyhovění bezpečnostním příkazům;
 - 2.6.2. reakce na bezpečnostní problémy; a
 - 2.6.3. zacházení s bezpečnostními doporučení vydávanými úřady pro odborné zjišťování příčin v oblasti bezpečnosti.
- 3. Požadované kvalifikace a odpovědnosti personálu AMS.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OR.F.095 Příručka systému řízení

PŘÍRUČKA SYSTÉMU ŘÍZENÍ

(a) Forma příručky

Příručka systému řízení je klíčovým dokumentem jak pro organizaci odpovědnou za poskytování AMS, tak pro příslušný úřad. Příručka by měla přesně odrážet každodenní fungování systému řízení bezpečnosti organizace a její kultury v oblasti bezpečnosti. Bude zapotřebí prezentovat, jakým způsobem organizace zamýšlí měřit svou výkonnost vzhledem ke stanoveným bezpečnostním cílům a úkolům. Čtenáři nebo uživateli příručky by měl být poskytnut jasný obraz, jakým způsobem je v organizaci bezpečnost vytvářena, řízena a udržována. Všechny bezpečnostní politiky a pokyny by měly být obsaženy v podrobnostech, pokud je to relevantní, nebo uvedeny prostřednictvím křížového odkazu na jiné řízené, oficiálně uznávané nebo přijaté, publikace.

(b) Účel příručky

Příručka obsahuje veškeré relevantní informace, aby dostatečně popisovaly strukturu systému řízení. Je jedním z prostředků, kterým lze veškerý příslušný provozní personál informovat o jeho povinnostech a odpovědnostech ve vztahu k bezpečnosti.

Odpovědnost za bezpečnost musí začínat na samém vrcholu každé organizace. Jedním z klíčových prvků při zavádění bezpečných pracovních postupů je přístup „shora dolů“, kde všichni zaměstnanci chápou bezpečnostní cíle organizace, systém subordinační a své vlastní povinnosti a odpovědnosti v rámci organizace. Při uplatňování principů řízení bezpečnosti je

příručka rozšířena tak, aby jasně popisovala, jak má být bezpečnost provozu řízena. Uživatel příručky by nikdy neměl mít pochybnost ohledně „odpovědnosti za bezpečnost“ každé popsané domény, nebo činnosti. Každá část by měla definovat, kdo je odpovědný, či je to povinnost, kdo má pravomoc, kdo má odborné znalosti a kdo skutečně vykonává úkoly popsané v kterékoli z těchto částí.

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

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM2 ADR.OR.F.095 Příručka systému řízení

OBSAH A STRUKTURA

Systém číslování popsaný v AMC2 ADR.OR.F.095 lze zachovat, i když existují části, které se nepoužijí.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OR.F.095(g)(1) Příručka systému řízení

JAZYK PŘÍRUČKY

Přeložená verze příslušných částí 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.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

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.
- (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) Vizualní prostředky pro postupy přiblížení, značení a osvětlení RWY, pojezdových drah a odbavovacích ploch, další vizualní naváděcí a řídicí prostředky na pojezdových drahách a odbavovacích plochách, včetně vyčkávacích míst RWY, mezilehlých vyčkávacích míst a stop příček, a umístění a typu vizualních 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

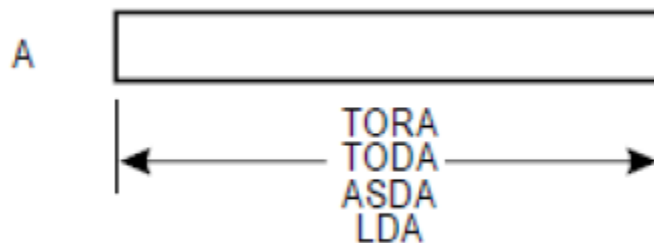
- (a) Mělo by být zřízeno jedno nebo více míst pro předletovou zkoušku výškoměru.
- (b) Výška místa pro předletovou zkoušku výškoměru nad mořem by měla být udána jako průměrná výška plochy nad mořem, na které je umístěno, zaokrouhlená na metr nebo stopu. Výška jakékoliv části místa pro předletovou zkoušku 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 přerušeného vzletu (ASDA); a
 - (4) Použitelná délka přistání (LDA).

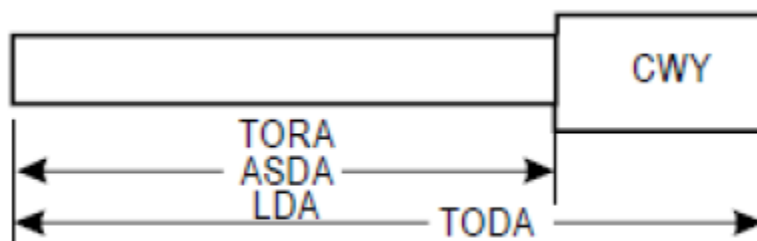
- (b) Použitelná délka rozjezdu (TORA), použitelná délka vzletu (TODA), použitelná délka přerušeného vzletu (ASDA) a použitelná délka přistání (LDA) by měly být vypočítány podle následujícího (všechny vyhlášené délky jsou znázorněny pro provoz zleva doprava):

- (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.



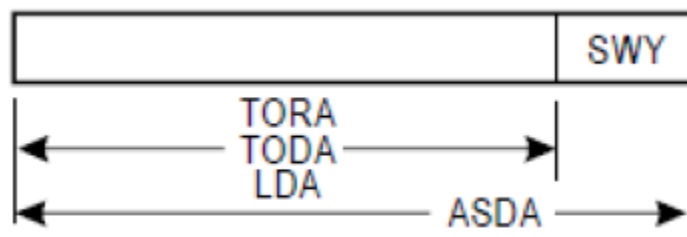
Obrázek 1

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



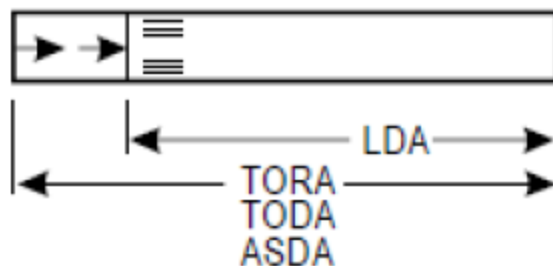
Obrázek 2

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



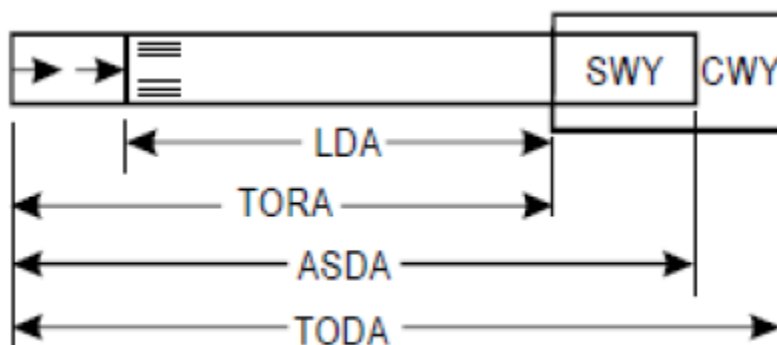
Obrázek 3

- (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 závětrné hrany pojezdové dráhy, jak je znázorněno na obrázku níže:



Obrázek 7

STAV POHYBOVÉ PLOCHY A SOUVISEJÍCÍCH ZAŘÍZENÍ

Je potřeba, aby stav pohybové plochy a provozní stav souvisejících zařízení byly 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) jiná dočasná nebezpečí, včetně parkujících letadel;
- (d) porucha nebo nepravdivý provoz části nebo celého světelného systému letiště; a
- (e) porucha hlavního nebo záložního zdroje elektrické energie.

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 stanovištěm letových provozních služeb a leteckým informačním službám, aby tato stanoviště mohla poskytnout nezbytné informace přilétajícím 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 PŘIBLÍŽENÍ

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“.

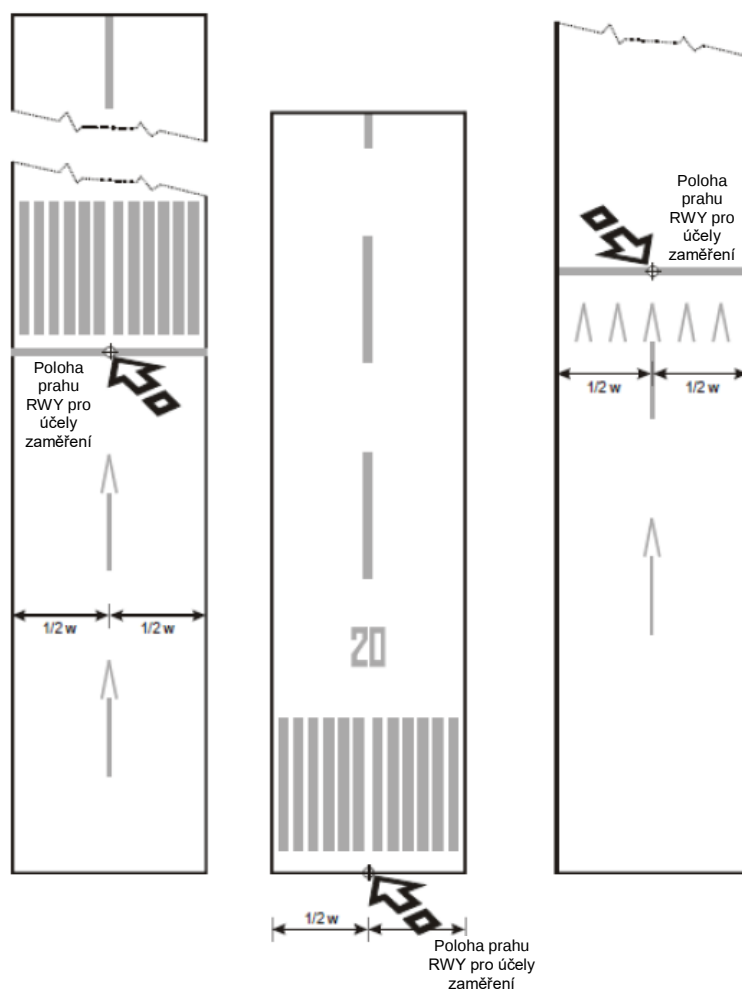
[Rozhodnutí č. 2017/017/R; 12.07.2017]

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

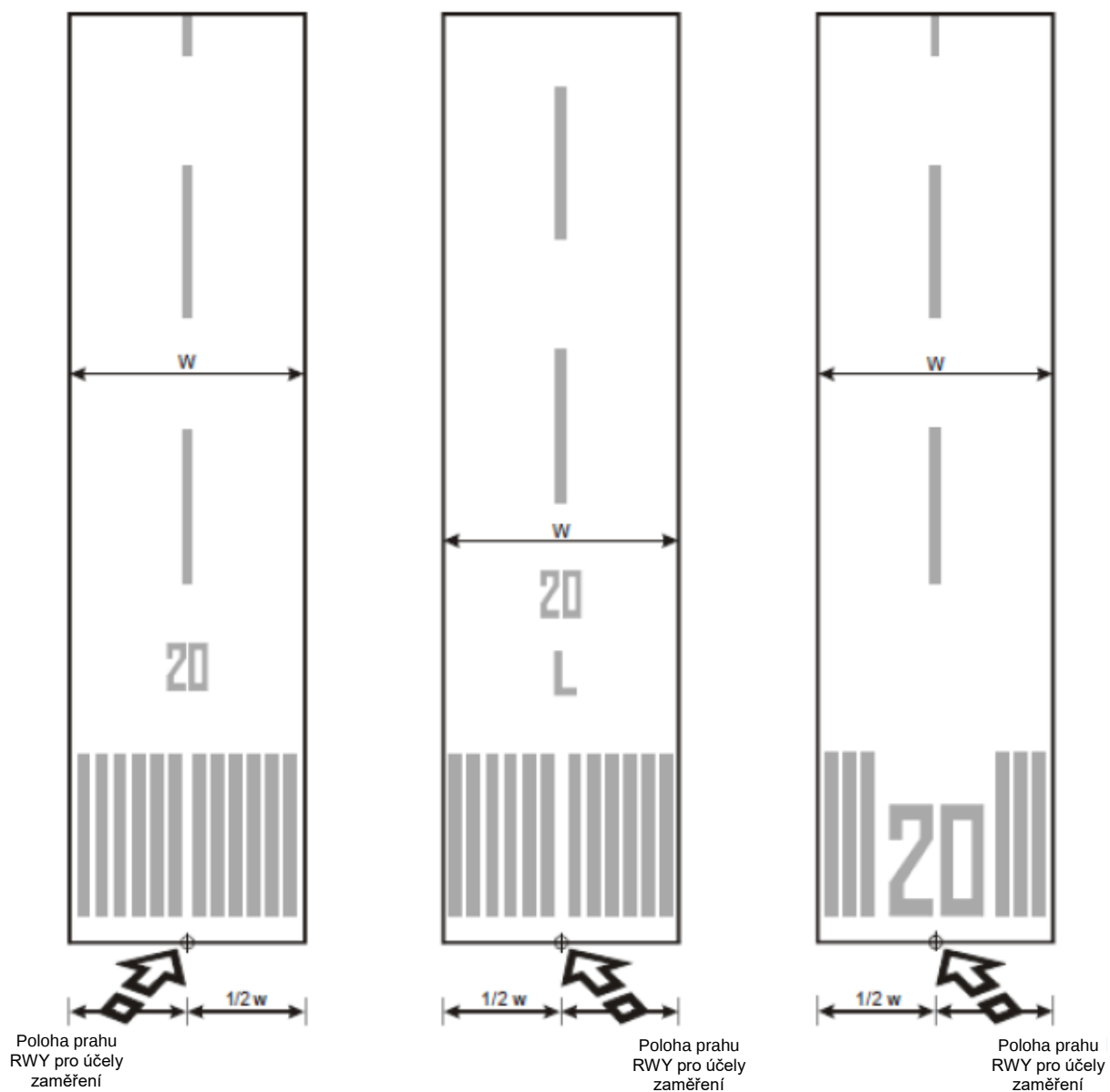
GM2 ADR.OPS.A.005(a) Data o letišti

POŽADAVKY NA ZAMĚŘENÍ PRAHŮ DRÁHY, POJEZDOVÝCH DRAH A STÁNÍ LETADLA

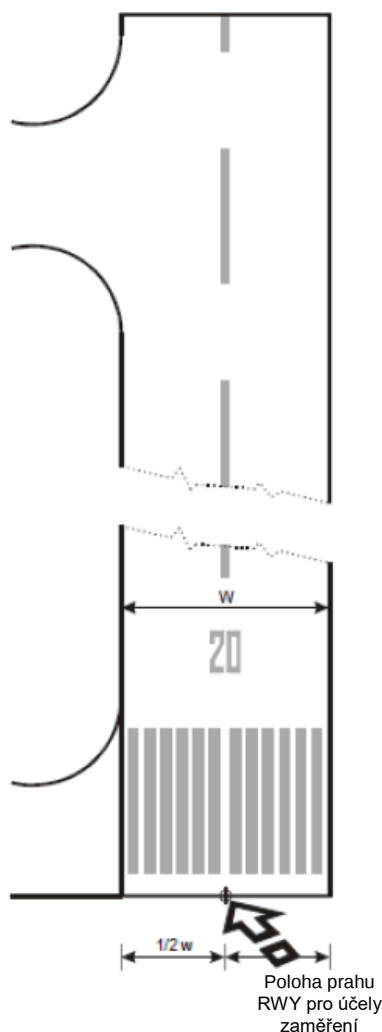
- (a) Prahy dráhy
 - (1) Pro účely zaměření se za polohy prahu dráhy musí považovat geometrický střed RWY na začátku zpevněného povrchu, tj. začátku té části RWY, která je použitelná pro přistání. Kde jsou prahy dráhy označeny příslušným značením prahu dráhy (např. posunuté prahy dráhy), musí být za 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 tětiny 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

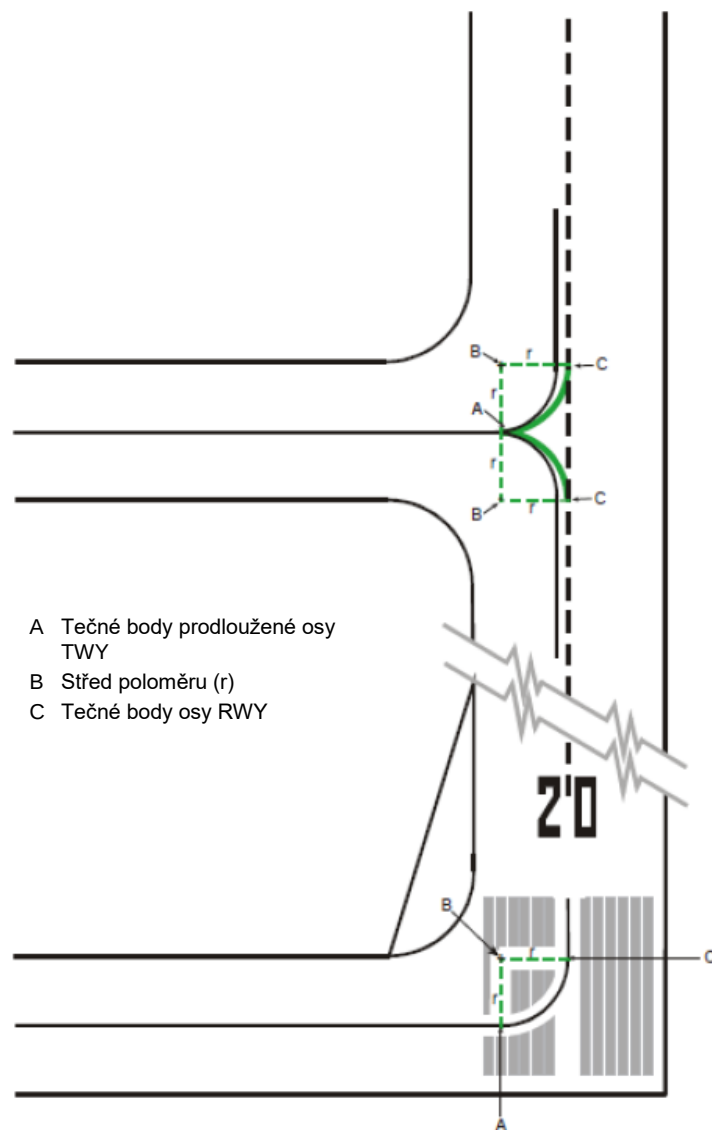
(d) Body stání letadla

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

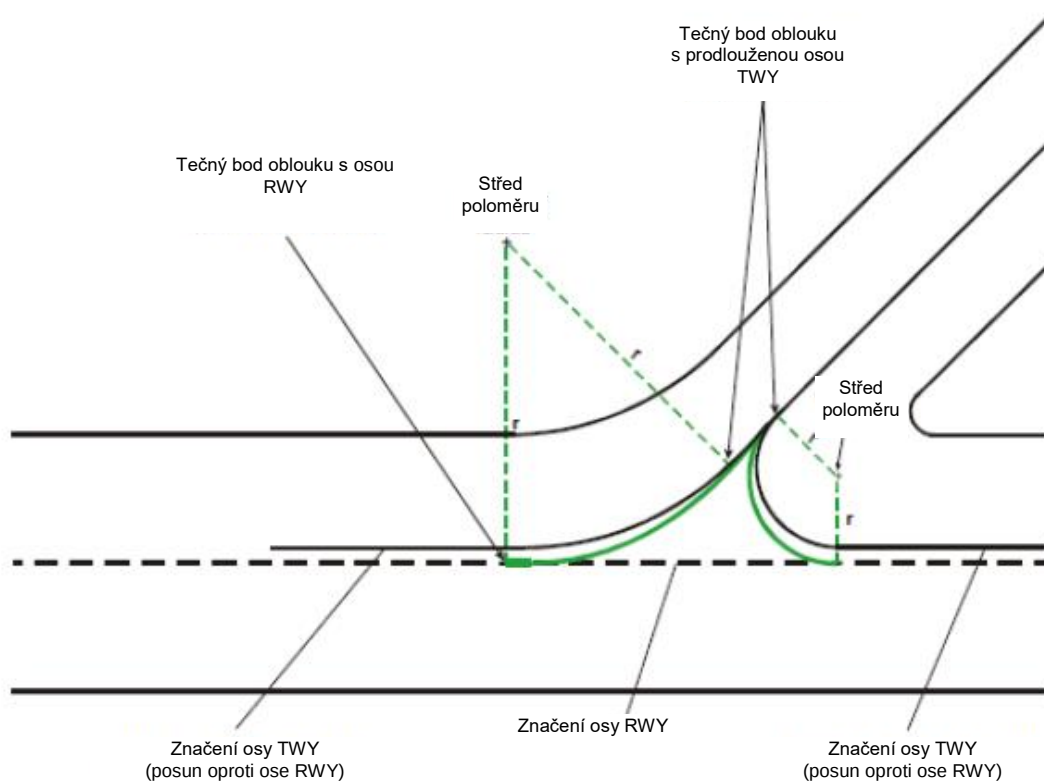
- (i) osově značení pojezdových pruhů;
- (ii) vjezdového značení;
- (iii) značení otáčení;
- (iv) přímé části značení otáčení;
- (v) polohy zastavení předového podvozku;
- (vi) zeměpisného kurzu vyrovnávacího značení; a
- (vii) výjezdového značení.

- (2) Kde jsou stání letadla používána více než jedním typem letadel a existují odlišná osová značení, musí být zeměměřičem vypracován náčrtek znázorňující uspořádání značení, které je použito, spolu s uvedením zaměřených bodů. Pokud jsou všechna stání na letišti/heliportu značena jednotně, stačí vypracovat pouze jeden náčrtek.

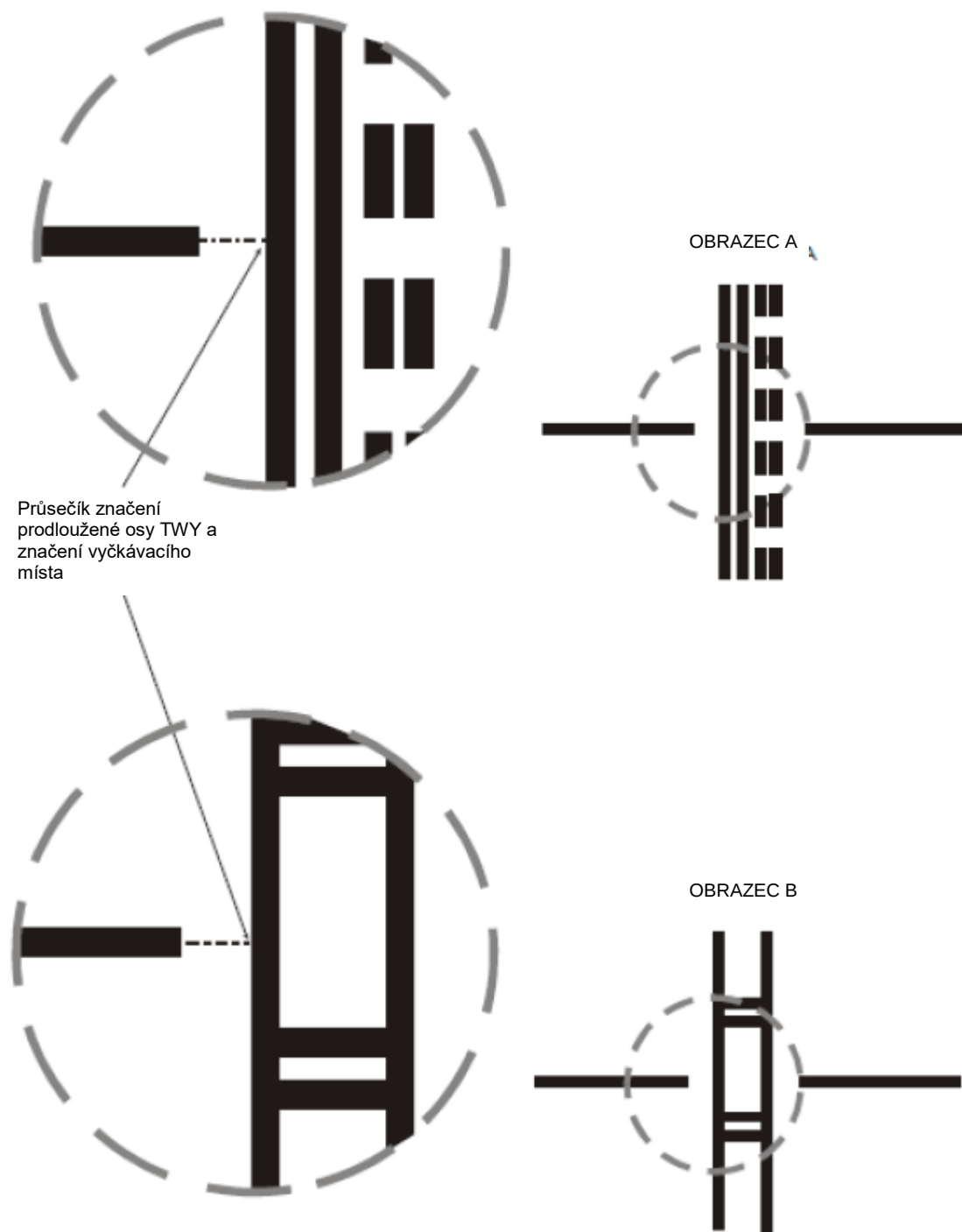
Body, které by měly být u pojezdové dráhy nebo stání letadla zaměřeny, jsou znázorněny na následujících nákresech:



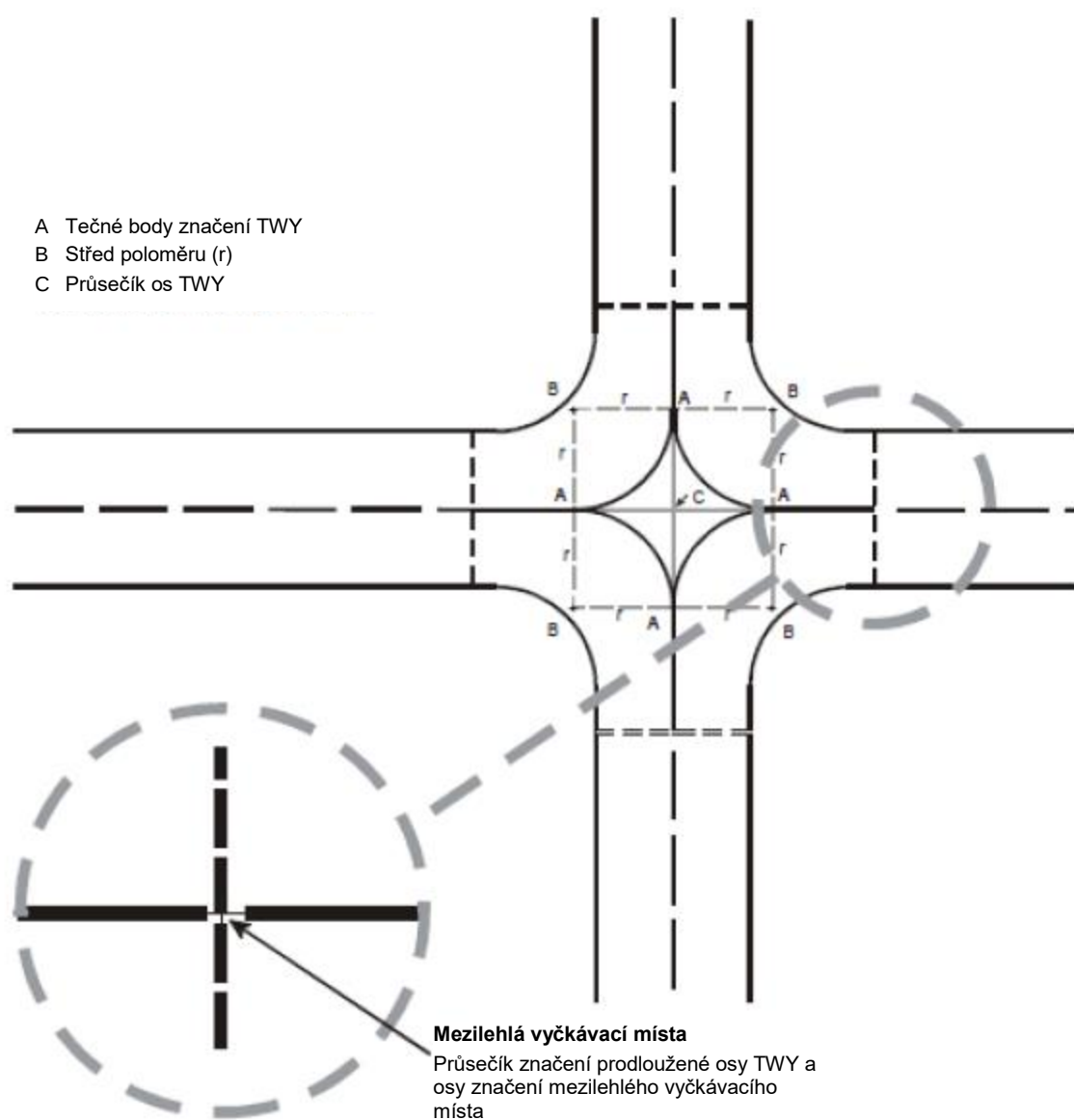
Obrázek 4 – Průsečíky RWY a TWY, které mají být zaměřeny



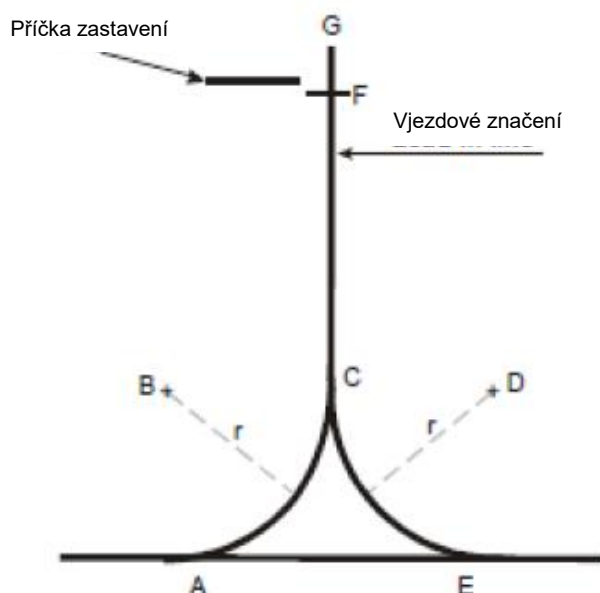
Obrázek 5 – Průsečíky RWY a TWY, které mají být zaměřeny



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



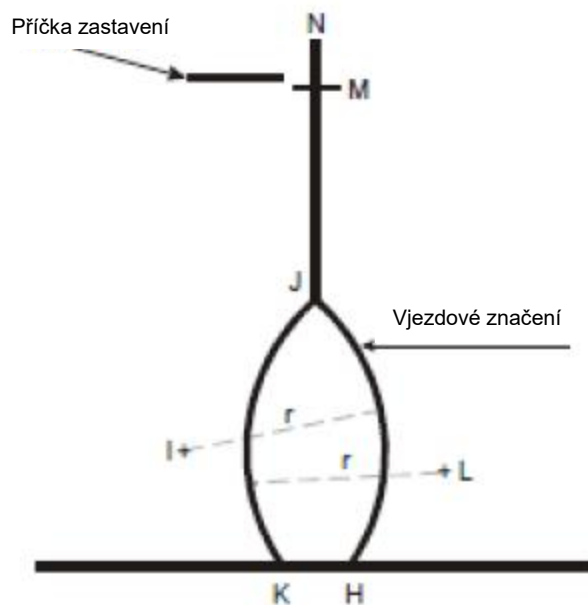
Obrázek 7 – Průsečíky TWY, které mají být zaměřeny



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 rádiusu
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

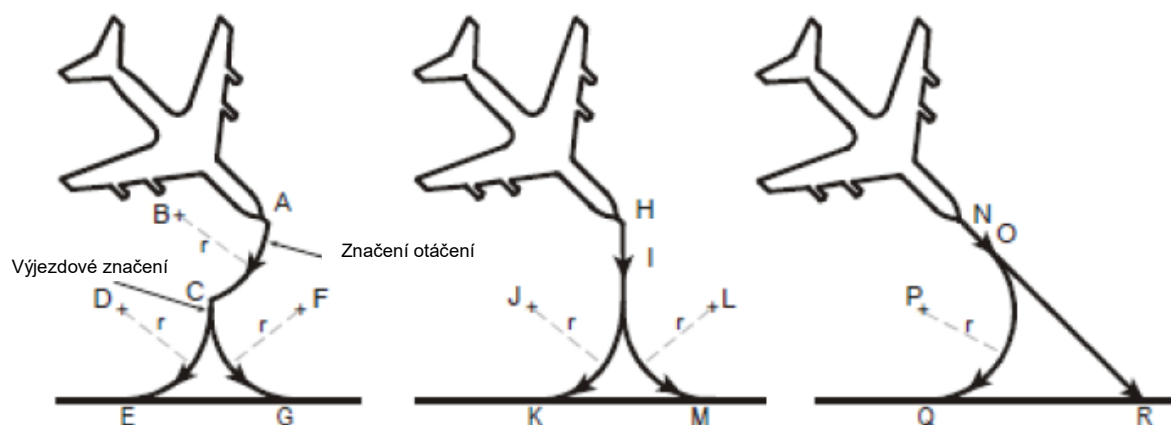
Tabulka 1



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 předového podvozku zaparkovaného letadla
N	Konec vjezdového značení

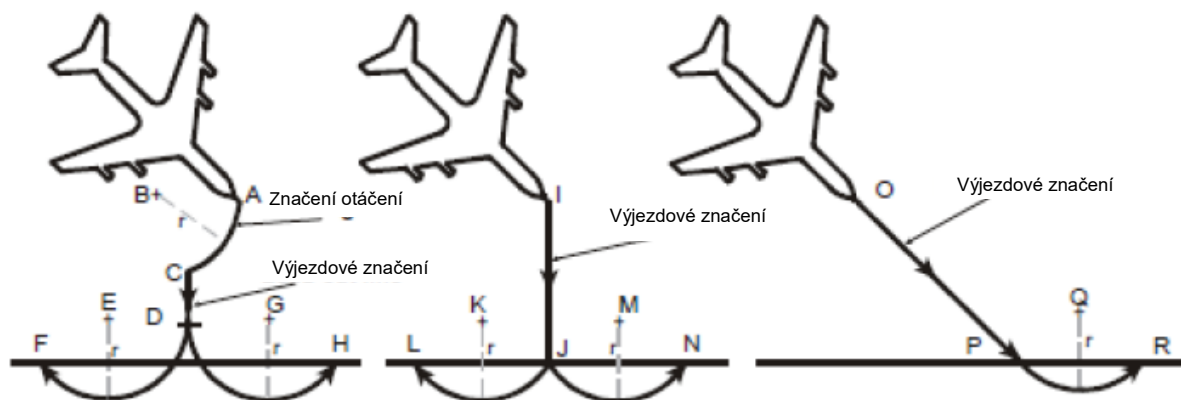
Tabulka 2



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

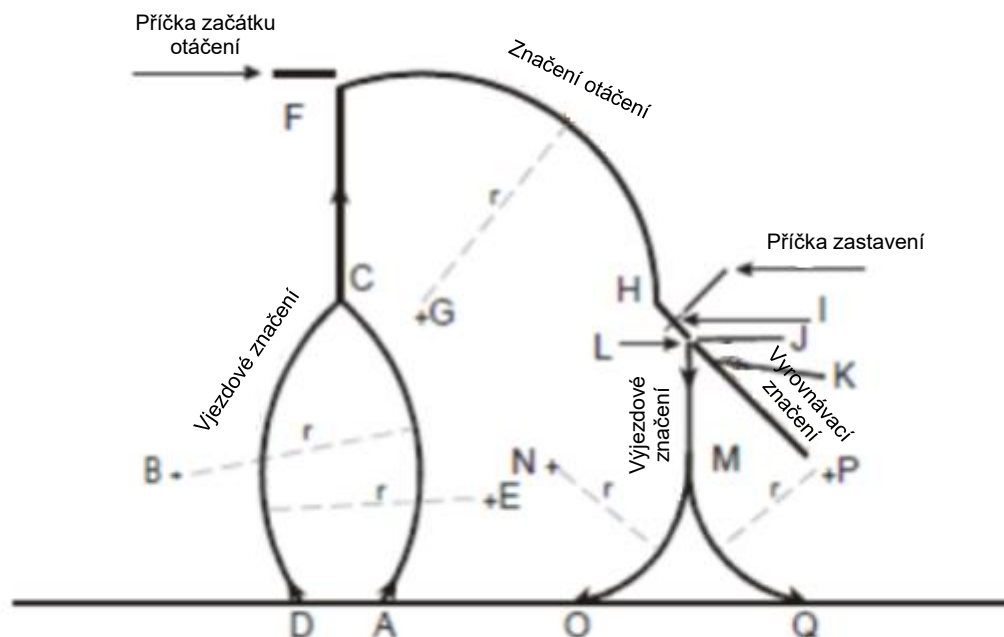
Tabulka 3



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



Obrázek 12 – Značení otáčení

Poloha	Popis bodu, který má být zaměřen
A	Průsečík středu vjezdového značení a středu osového značení pojezdového pruhu
B	Střed oblouku vjezdového značení a poloměru
C	Střed začátku přímé části vjezdového značení
D	Průsečík středu vjezdového značení a středu osového značení pojezdového pruhu
E	Střed oblouku vjezdového značení a poloměru
F	Konec přímé části vjezdového značení / začátek značení otáčení
G	Střed oblouku značení otáčení a poloměru
H	Střed začátku přímé části značení otáčení
I	Poloha předového podvozku zaparkovaného letadla
J	Střed konce přímé části značení otáčení
K	Zeměpisný směrník vyrovnávacího značení
L	Začátek výjezdového značení
M	Střed začátku zakřivené části výjezdového značení
N	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
O	Tečný bod středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu
P	Střed oblouku výjezdového značení a poloměru
Q	Tečný bod středu výjezdového značení a osového značení pojezdového pruhu

Tabulka 5

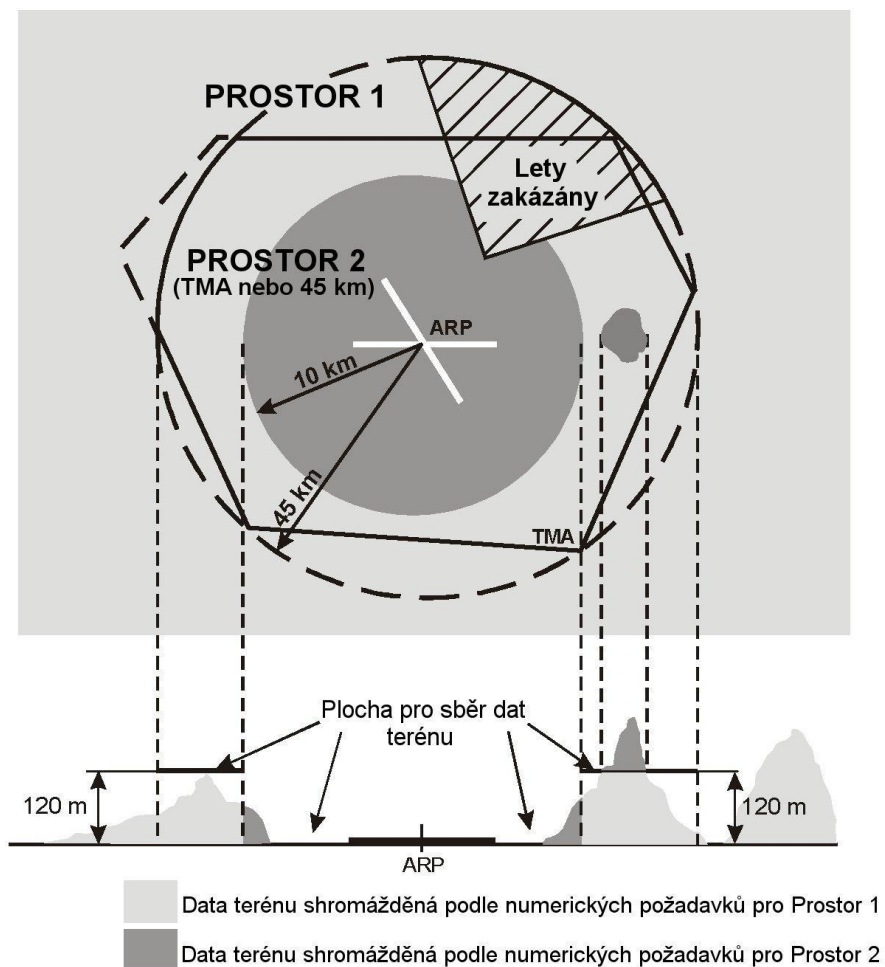
GM3 ADR.OPS.A.005(a) Data o letišti**ZAŘÍZENÍ PRO MĚŘENÍ TŘENÍ**

Pro měření hodnot tření u RWY pokrytých vrstvou ztuhlého sněhu a ledu je možné použít zařízení pro kontinuální měření tření (např. Skiddometer, Surface Friction Tester, Mu-meter, Runway Friction Tester nebo GripTester). Za určitých povrchových podmínek, jako je ztuhlý sníh, led a velmi tenká 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. Decelometr 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**

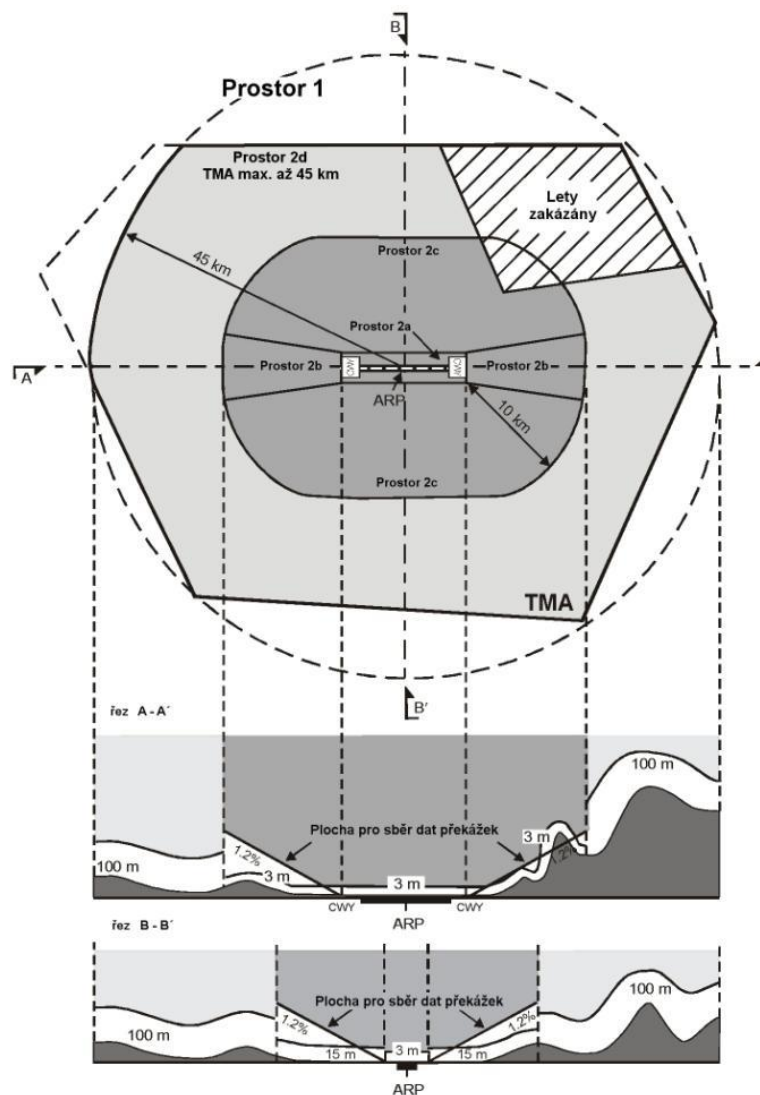
- (a) Prostory krytí sad elektronických dat terénu a překážek by měly být určeny takto:
- (1) Prostor 1: území celého státu;
 - (2) Prostor 2: prostor v blízkosti letiště, který se dále dělí na:
 - (i) Prostor 2a: obdélníkový prostor okolo RWY, který zahrnuje pás dráhy a předpolí, pokud je zřízeno;
 - (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

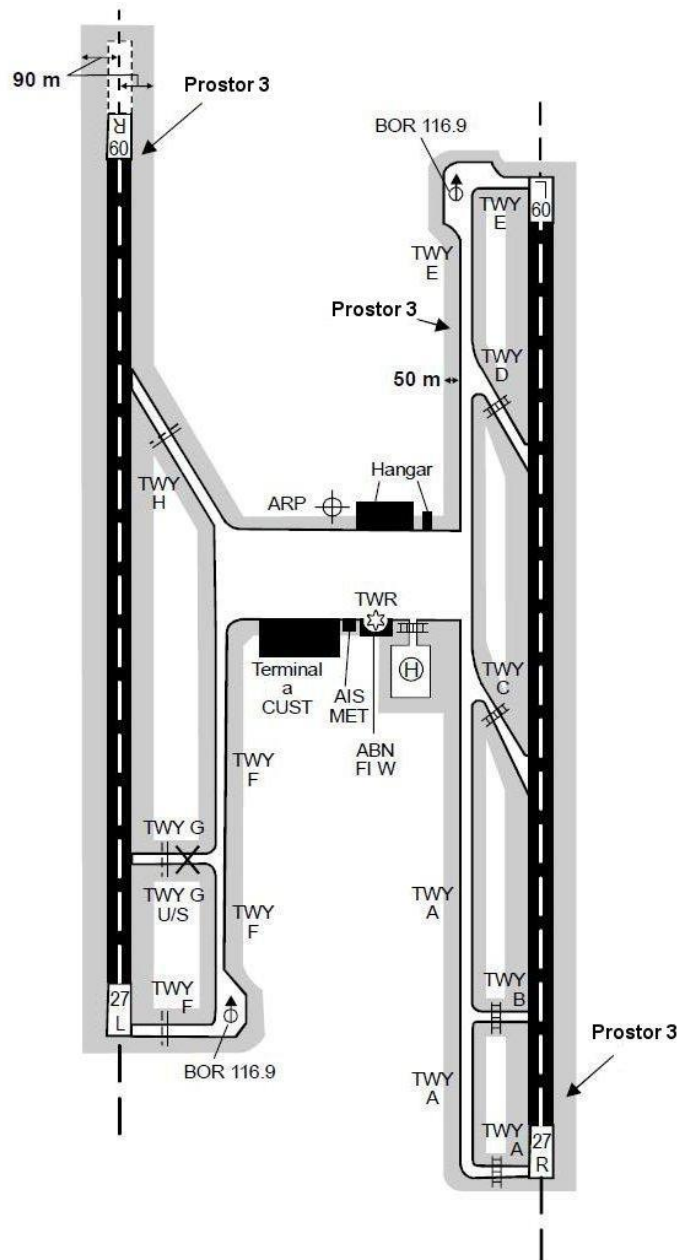
- (1) Data terénu uvnitř oblasti o poloměru 10 km od ARP by měla splňovat numerické požadavky pro Prostor 2;
 - (2) Data terénu, který proniká nad horizontální rovinu 120 m nad nejnižší výškou dráhy nad mořem v oblasti mezi 10 km a hranicí TMA nebo hranicí o poloměru 45 km (podle toho, která je blíže), 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.

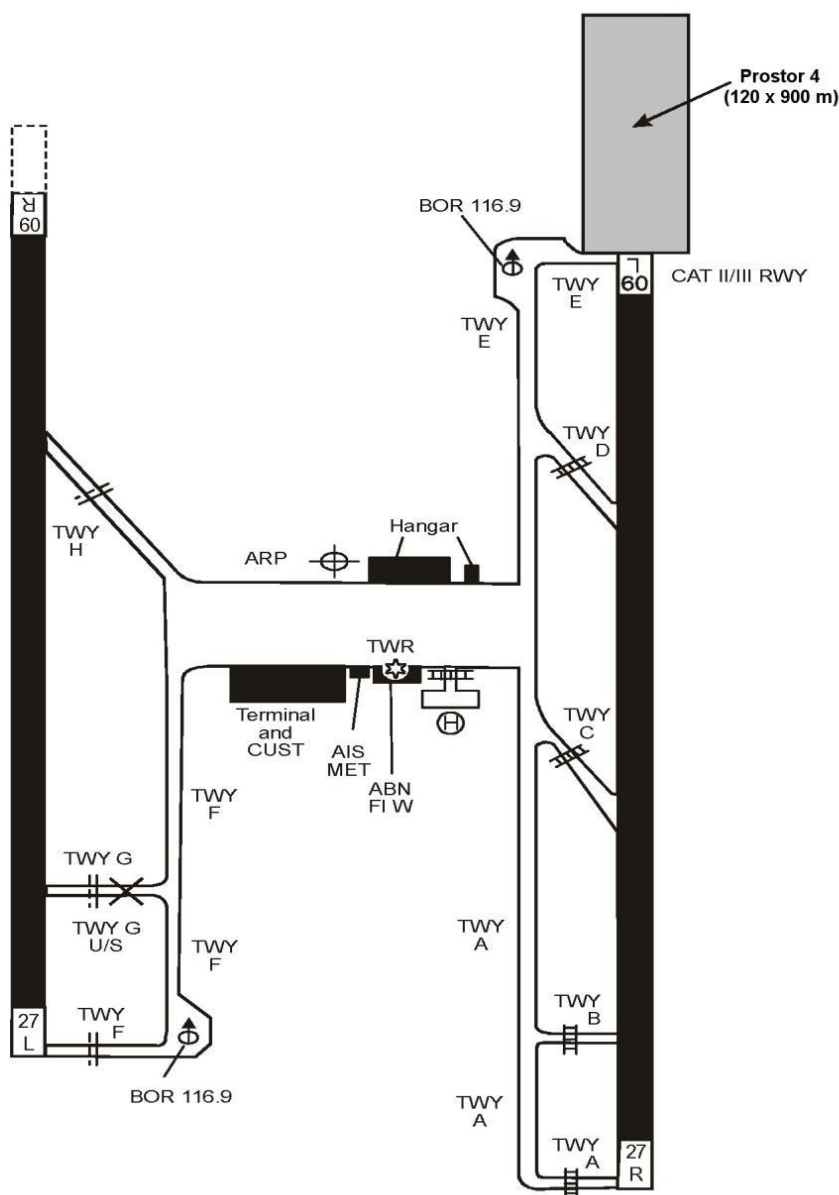
- (2) Data překážek v těch částech Prostoru 2, ve kterých jsou lety zakázány kvůli vysokému terénu nebo kvůli jiným místním omezením a/nebo pravidlům, by měla být shromažďována a zaznamenávána v souladu s požadavky pro Prostor 1;
- (3) Data o každé překážce uvnitř Prostoru 1, jejíž výška nad zemí je 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.

	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**

Provozovatel letiště by měl zavést postupy pro:

- sledování dat týkající se letiště a dostupných služeb, jež pocházejí od provozovatele letiště a jsou vyhlášována příslušnými poskytovateli letových provozních služeb;
- 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

AMC2 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat**FORMÁLNÍ DOHODY**

- Zainteresované organizace

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

- letové navigační služby;
- 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) letecká data, která mají být poskytována;
 - (2) požadavky na kvalitu pro každou dodávanou datovou položku v souladu s katalogem leteckých dat;
 - (3) metoda(y) průkazu, že poskytovaná data vyhovují stanoveným požadavkům;
 - (4) 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; a
 - (iii) způsoby, jakými budou oznámení přijata;
 - (6) strana odpovědná za dokumentaci změn dat;
 - (7) podrobnosti týkající se výměny dat, jako je formát nebo proces změny formátu;
 - (8) jakákoli omezení týkající se použití dat;
 - (9) požadavky pro tvorbu zpráv o kvalitě při pořizování dat;
 - (10) metadata, která mají být poskytována; a
 - (11) požadavky související s nepředvídatelnými situacemi týkající se nepřetržitého poskytování dat.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

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

SMLUVNÍ ČINNOSTI

V případě činností zajišťovaných smluvně externími organizacemi, co se týče pořizování leteckých dat a leteckých informací, lze požadavky na pořizování dat pro tyto organizace nalézt v ATM/ANS.OR.A.085 Přílohy III prováděcího nařízení Komise (EU) 2017/373.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM2 ADR.OPS.A.010 Požadavky na jakost dat

URGENTNÍ DISTRIBUCE LETECKÝCH

Povinnost vyhovět příslušným ustanovením ADR.OPS.A.010 (Požadavky na jakost dat) nebrání urgentní distribuci leteckých informací nezbytných pro zajištění bezpečnosti letu. Je jasné, že v tomto případě není vždy možné dodržet všechna příslušná ustanovení. Rovněž však není možné stanovit a priori ve všech případech, kde tato výjimka může platit; proto to závisí na individuálním posouzení příslušným personálem případ od případu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.010(d) Požadavky na jakost dat**ROZLIŠENÍ**

- (a) Konstatování, že rozlišení musí odpovídat skutečné přesnosti, znamená, že digitální data musí mít dostatečné rozlišení pro zachování přesnosti. Obvykle, pokud je zapotřebí přesnost 0,1 jednotky, pak rozlišení 0,01 nebo 0,001 jednotky umožní datovému řetězci zachovat přesnost bez jakýchkoli problémů. Jemnější rozlišení by mohlo být zavádějící, protože by se dalo předpokládat, že podporuje vyšší přesnost. Tento rozsah násobků 10 až 100 mezi přesností a rozlišením je použitelný bez ohledu na použité jednotky měření.
- (b) Rozlišení by mělo být dostatečné k zachycení přesnosti dat.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.010(e) Požadavky na jakost dat**SLEDOVATELNOST**

Sledovatelnost je podporována uchováváním metadat.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

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 odmrazování a protinámrazovému ošetření nebo jiné nečistoty na RWY, pojezdové dráze nebo odbavovací ploše;
 - (7) jiná dočasná nebezpečí, včetně parkujících letadel;
 - (8) porucha nebo nepravdivý 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.

GM1 ADR.OPS.A.020(a) Společné referenční systémy**HORIZONTÁLNÍ REFERENČNÍ SYSTÉM – WGS-84**

- (a) Referenční systém poskytuje definici souřadnicového systému z hlediska polohy počátku v prostoru, orientace ortogonální soustavy kartézských os a měřítka. Terestrický referenční systém definuje prostorový referenční systém, ve kterém mají polohy bodů promítnuté na pevný povrch Země souřadnice. Příkladem jsou: WGS-84, ITRS/European Terrestrial Reference System (ETRS) a národní referenční systémy.
- (b) WGS-84 mimo jiné definuje konvenční terestrický referenční systém, referenční rámec a referenční elipsoid. WGS-84 je referenční systém, který v současnosti pro georeferenční letecké informace ICAO vyžaduje.
- (c) Další vysvětlení a poradenský materiál lze nalézt v části Annex B (*Horizontal reference systems*) dokumentu EUROCONTROL *Specifications for the Origination of Aeronautical Data*, Volume 2: Guidance material (EUROCONTROL-SPEC-154, vydání 1.0 ze dne 04/02/2013).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM2 ADR.OPS.A.020(a) Společné referenční systémy**DOČASNÉ NEVYHOVĚNÍ ZEMĚPISNÝCH SOUŘADNIC**

V těch případech, kdy byly zeměpisné souřadnice transformovány na souřadnice WGS-84 matematicky a jejichž přesnost původního geodetického zaměření v terénu nesplňuje příslušné požadavky uvedené v katalogu leteckých dat, měly by být označeny do té doby, než budou vyhovovat.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

AMC1 ADR.OPS.A.020(b) Společné referenční systémy**VERTIKÁLNÍ REFERENČNÍ SYSTÉM**

- (a) Provozovatel letiště by měl používat Model gravitačního pole Země (Earth Gravitational Model) – 1996 (EGM-96), coby celosvětový gravitační model.
- (b) Pokud je použit jiný model geoidu než model EGM-96, měl by být v letecké informační příručce (AIP) uveden popis použitého modelu, včetně parametrů potřebných pro transformaci výšky mezi tímto modelem a EGM-96.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.020(b) Společné referenční systémy**VERTIKÁLNÍ REFERENČNÍ SYSTÉM**

Další vysvětlení a poradenský materiál lze nalézt v části Annex C (*Vertical reference systems*) dokumentu EUROCONTROL *Specifications for the Origination of Aeronautical Data*, Volume 2 (EUROCONTROL-SPEC-154, vydání 1.0 ze dne 04/02/2013).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM2 ADR.OPS.A.020(b) Společné referenční systémy**STŘEDNÍ HLADINA MOŘE**

- (a) Geoid celosvětově co nejpřesněji aproximuje střední hladinu moře (MSL). Je definován jako ekvipotenciální plocha gravitačního pole Země, která je shodná s nenarušenou MSL procházející spojitě kontinenty.

- (b) Výšky (výšky nad mořem) vztažené ke gravitačnímu poli Země se také nazývají „ortometrické výšky“, zatímco vzdálenosti bodů nad elipsoidem se nazývají „elipsoidické výšky“.
- (c) Celosvětové a místní geoidy se liší ve svém počátečním bodě: celosvětové geoidy zohledňují pouze dlouho- a středněvlnnou část gravitačního pole Země, kdežto místní geoidy berou v úvahu také krátkovlnnou část gravitačního pole. Celosvětové geoidy se používají, jsou-li potřebné konzistentní ortometrické výšky na dlouhé vzdálenosti (mapování kontinentu nebo země). V současnosti je nejlepším celosvětovým modelem geoidu EGM 200846. Byl určen s využitím družicového sledování, gravitačních anomálií a výškopisu pomocí družic. Jeho přesnost je v rozmezí $\pm 0,05$ m (oceány) a $\pm 0,5$ m (na pevnině). Tato přesnost je vyšší v rovinných oblastech než v topograficky hornatém terénu, jako jsou Alpy.
- (d) Pro místní inženýrské aplikace a katastrální geodézii nejsou celosvětové geoidy tak přesné, jak je potřeba. Pro tyto aplikace se počítá s místními modely geoidu. Ty mohou být vytvářeny pouze za pomoci měření místního pole. Nabízí přesnost v řádu centimetrů v rozsahu několika stovek kilometrů, při vysokém rozlišení. Místní geoidy nejsou vhodné pro porovnávání výšek na velké vzdálenosti, protože jsou založeny na různých počátečních bodech a referenčních výškách (různých ekvipotencionálních hladinách).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.020(c) Společné referenční systémy

ČASOVÝ REFERENČNÍ SYSTÉM

- (a) Hodnota v doméně času je časová poloha měřená ve vztahu k časovému referenčnímu systému.
- (b) Norma ISO 8601 specifikuje používání gregoriánského kalendáře a 24hodinový místní čas nebo UTC pro vzájemnou výměnu informací, kdežto norma ISO 19108 určuje gregoriánský kalendář a UTC jako primární časový referenční systém pro použití se zeměpisnými informacemi.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.025 Detekce a ověřování chyb dat

TECHNIKY DETEKCE CHYB DIGITÁLNÍCH DAT

- (a) Techniky detekce chyb digitálních dat lze používat k detekci chyb během přenosu nebo uložení dat. Příkladem techniky detekce chyb digitálních dat je použití kontroly cyklickým kódem (CRC). Kódovací techniky mohou být účinné bez ohledu na přenosová média (např. počítačové disky, komunikace pomocí modemu nebo internet).
- (b) Přenos dat elektronickými/digitálními prostředky (např. stránky s protokolem pro přenos souborů FTP, stahování z webu nebo e-mail) mohou být předmětem škodlivého útoku, který může poškodit integritu dat pro jejich zamýšlené použití. V rámci organizační struktury a provozních postupů zúčastněných subjektů již mohou existovat prostředky ke zmírnění úmyslného poškození digitálně přenášených dat.
- (c) Cílem ochrany dat před protiprávními činy je zajistit, že data jsou získávána ze známého zdroje a že zde nedochází k jakémukoli záměrnému poškození během zpracování a výměny dat.
- (d) Za účelem prokázání toho, jaká opatření k ochraně dat před protiprávními činy byla zavedena, se uchovávají záznamy.
- (e) Opatření podporující tento cíl mohou zahrnovat:
 - (1) implementaci technických opatření pro ochranu dat před protiprávními činy k zajištění autentizace a zabránění úmyslnému poškození během výměny dat (např. zabezpečovací hashe, zabezpečené přenosy, digitální podpisy); a

- (2) implementaci organizačních opatření pro ochranu dat před protiprávními činy k ochraně zpracovatelských zdrojů a k zabránění úmyslnému poškození během zpracování dat.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM2 ADR.OPS.A.025 Detekce a ověřování chyb dat

OŠETŘENÍ CHYBY DAT

Další vysvětlení a poradenský materiál lze nalézt v části Appendix C (*Guidance on compliance with data processing requirements*) dokumentu EUROCAE ED-76A.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.030 Katalog leteckých dat

VŠEOBECNĚ

Katalog leteckých dat představuje rozsah dat, které mohou být shromažďovány a uchovávány poskytovateli leteckých informačních služeb a poskytuje společnou terminologii, která může být používána původci dat a poskytovateli služeb.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

AMC1 ADR.OPS.A.035 Validace a ověřování dat

VALIDACE A OVĚŘOVÁNÍ

- (a) Procesy zavedené k provádění validace a ověřování by měly definovat způsoby používané k:
- (1) ověření přijatých dat a potvrzení, že tato data byla přijata bez poškození;
 - (2) zachování kvality dat a zajištění, že uchovávaná data jsou chráněna před poškozením; a
 - (3) potvrzení, že vytvořená data nebyla poškozena před jejich uložením.
- (b) Tyto procesy by měly definovat:
- (1) kroky, které mají být přijaty, pokud data neprojdou ověřovací nebo validační kontrolou; a
 - (2) nástroje potřebné pro ověřovací a validační proces.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.035 Validace a ověřování dat

VALIDACE A OVĚŘOVÁNÍ – VŠEOBECNĚ

- (a) Validace
- (1) Validace je činnost, kdy je datový prvek zkontrolován, zda má hodnotu zcela použitelnou k identitě připisované k datovému prvku, nebo kdy je sada datových prvků zkontrolována jako přijatelná pro své plánované použití.
 - (2) Použití validačních technik zohledňuje celý řetězec leteckých dat. To zahrnuje validaci provedenou předchozími účastníky datového řetězce a veškeré požadavky kladené na dodavatele dat.
 - (3) Příklady validačních technik zahrnují:

- (i) Validaci použitím
Jedna z metod validace je použití data za testovacích podmínek. V určitých případech to může být nepraktické. Validace použitím je považována za neefektivnější formu validace. Např. letová kontrola dat úseku konečného přiblížení před publikací lze použít k zajištění přijatelnosti publikovaných dat.
 - (ii) Logická konzistentnost
Logická konzistentnost validuje porovnáním dvou různých datových sad nebo prvků a identifikací nesrovnalostí mezi hodnotami na základě operativních pravidel (např. pravidel podnikání).
 - (iii) Sémantická konzistentnost
Logická konzistentnost validuje pomocí porovnání dat vůči očekávané nebo rozsahu hodnot pro charakteristiky dat.
 - (iv) Validace vzorkováním
Validace vzorkováním hodnotí reprezentativní vzorek dat a používá statistickou analýzu k určení spolehlivosti kvality dat.
- (b) Ověření
- (1) Ověření je proces sloužící ke kontrole integrity datového prvku, kterým je datový prvek porovnán s jiným zdrojem, buď z jiného procesu, nebo jiného bodu stejného procesu. I když ověření nemůže zaručit správnost dat, může být účinné k zajištění toho, že data nebyla datovým procesem poškozena.
 - (2) Použití ověřovacích technik zohledňuje pouze část řetězce leteckých dat kontrolovanou organizací. Avšak ověřovací techniky mohou být použity ve více fázích řetězce zpracování dat.
 - (3) Příklady ověřovacích technik zahrnují:
 - (i) Zpětná vazba
Zpětnovazební testování je porovnání mezi výstupním a vstupním stavem datové sady.
 - (ii) Nezávislá záloha
Testování nezávislé zálohy zahrnuje zpracování stejných dat prostřednictvím dvou nebo více nezávislých procesů a porovnání datového výstupu každého procesu.
 - (iii) Porovnání aktualizace
Aktualizovaná data lze porovnat oproti jejich předchozí verzi. Toto porovnání může identifikovat všechny datové prvky, které se změnilly. Seznam změněných prvků lze poté porovnat s obdobným seznamem vytvořeným dodavatelem. Problém lze zjistit, pokud je prvek identifikován jako změněný na jednom seznamu, ale na druhém ne.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM2 ADR.OPS.A.035 Validace a ověřování dat

TECHNIKY VALIDACE A OVĚŘOVÁNÍ

V celém řetězci zpracování dat se používají techniky validace a ověřování, aby se zajistilo, že data splňují související požadavky na kvalitu dat. Materiál vysvětlující více lze nalézt v části Appendix C (*Guidance on compliance with data processing requirements*) dokumentu EUROCAE ED-76A „Standards for Processing Aeronautical Data“.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.040 Požadavky na odstraňování chyb**VŠEOBECNĚ**

- (a) Pojmem „chyba“ se rozumí vadné, degradované, ztracené, špatně umístěné nebo poškozené datové prvky nebo datové prvky, které nesplňují stanovené požadavky na kvalitu.
- (b) Poradenský materiál, jak detekovat, identifikovat a řešit/vyřešit chyby leteckých dat, lze nalézt v části Appendix C (*Guidance on compliance with data processing requirements*) dokumentu EUROCAE ED-76A „Standards for Processing Aeronautical Data“.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM1 ADR.OPS.A.055 Nástroje a software**SOFTWARE**

- (a) Způsob, kterým lze požadavek splnit, je ověření softwaru aplikovaného na známou spustitelnou verzi softwaru v jeho cílovém operačním prostředí.
- (b) Ověření softwaru je proces zajištění, že software splňuje požadavky pro specifikovanou aplikaci nebo zamýšlené použití leteckých dat a leteckých informací.
- (c) Ověření softwaru je vyhodnocení výstupu procesu vývoje softwaru pro letecká data a/nebo letecké informace, aby byla zajištěna správnost a konzistentnost s ohledem na vstupy a příslušné softwarové standardy, pravidla a konvence používané v tomto procesu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

GM2 ADR.OPS.A.055 Nástroje a software**NÁSTROJE**

Nástroje lze kvalifikovat splněním bodu 2.4.5 (*Aeronautical Data Tool Qualification*) dokumentu EUROCAE ED-76A/RTCA DO-200B „Standards for Processing Aeronautical Data“, datovaného červen 2015.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (27.01.2022)]

AMC1 ADR.OPS.A.057(a)(1) Vytváření zpráv NOTAM**VŠEOBECNĚ**

Postupy by měly minimálně:

- (a) definovat způsoby a prostředky, které může provozovatel letiště využít při žádosti o vydání NOTAM, v souladu s dohodami, které má provozovatel letiště s poskytovatelem (poskytovateli) letecké informační služby (AIS). Tyto postupy by měly jasně uvádět jména personálu provozovatele letiště, který má pravomoc vytvořit zprávu NOTAM a která by měla být součástí dohod s poskytovatelem AIS.
- (b) obsahovat pokyny týkající se:
 - (1) případů, kdy by měl být NOTAM vytvořen provozovatelem letiště;
 - (2) případů, kdy by NOTAM neměl být vytvořen provozovatelem letiště; a
 - (3) vyplnění formuláře NOTAM (včetně použití příslušných elektronických aplikací, je-li to použitelné) personálem určeným provozovatelem letiště jako původce NOTAM; a
- (c) specifikovat případy, v nichž je před vytvořením zprávy NOTAM nezbytná koordinace s příslušným úřadem, a způsob, jak informovat příslušný úřad o vydání NOTAM.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.A.057(a)(2);(3) Vytváření zpráv NOTAM**VSTUPNÍ VÝCVIK LETIŠTNÍHO PERSONÁLU ZAPOJENÉHO DO VYTVÁŘENÍ ZPRÁV NOTAM A JINÉHO LETIŠTNÍHO PERSONÁLU**

- (a) Teoretická část výcviku osoby, která má být určena jako původce zpráv NOTAM, by měla pokrývat nejméně následující oblasti:
- (1) regulační rámec, kterým se řídí vytváření a vydávání zpráv NOTAM a jejich vazba na jiné produkty leteckých dat, včetně:
 - (i) případů, kdy je požadováno vytvoření NOTAM;
 - (ii) případů, kdy by NOTAM být vytvořen neměl.
 - (2) vyplnění formuláře NOTAM, včetně zkratk slov a zkrácení frází použitelných pro zprávy NOTAM;
 - (3) druhy NOTAM a porozumění zprávám NOTAM;
 - (4) použití elektronických aplikací pro iniciaci NOTAM (je-li to použitelné); a
 - (5) letištní postupy pro vytváření a interní šíření NOTAM.
- Po teoretickém výcviku by mělo následovat hodnocení účastníků výcviku (viz AMC1 ADR.OR.D.017(e)).
- (b) Po úspěšném absolvování teoretického výcviku by měla praktická část výcviku zahrnovat nejméně seznámení se s vytvářením zpráv NOTAM a implementací souvisejících provozních postupů letiště pro osoby, které mají být určeny jako původci NOTAM. Po splnění praktického výcviku a úspěšném hodnocení odborné způsobilosti účastníka výcviku v praktických záležitostech, může být tato osoba určena jako původce NOTAM.
- (c) V případě jiného letištního personálu, jehož povinnosti vyžadují pouze porozumění NOTAM, by měla být teoretická část výcviku uzpůsobena jejich potřebám a nemusí zahrnovat výše uvedené body (a)(4) a (a)(5), kdežto praktický výcvik by měl zahrnovat praktické příklady s cílem posoudit míru jejich porozumění. Jak teoretický, tak praktický výcvik by mělo následovat hodnocení dotyčné osoby (viz AMC1 ADR.OR.D.017(e)).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.A.057(a)(2);(3) Vytváření zpráv NOTAM**OPAKOVACÍ, UDRŽOVACÍ A PRŮBĚŽNÝ VÝCVIK**

ADR.OR.D.017 bod (f) reguluje poskytování výcviku po absolvování vstupního výcviku, jako součást programu výcviku provozovatele letiště. Co se týče procesu, který je třeba plnit k zajištění zachování odborné způsobilosti personálu zapojeného do vytváření a používání zpráv NOTAM, viz ADR.OR.D.017(f) a AMC1 ADR.OR.D.017(f).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.A.057(b) Vytváření zpráv NOTAM**NON-ORIGINATION OF NOTAM**

Vyhlašování informací prostřednictvím NOTAM se vyžaduje za určitých okolností. V takových případech odpovědná organizace (např. příslušný úřad, provozovatel letiště, poskytovatel služeb letového provozu, atd.) vytvoří NOTAM, který je nakonec vydán poskytovatelem AIS. ADR.OPS.A.057 definuje odpovědnosti provozovatele letiště s ohledem na proces vytváření NOTAM, zatímco bod (b) vyžaduje v něm předepsaných případech vytvoření NOTAM provozovatelem letiště.

Na druhou stranu, z různých důvodů (např. aby se předešlo záplavě informacemi), jsou ne všechny druhy informací vhodné k vyhlášení prostřednictvím NOTAM. Za tímto účelem nařízení (EU)

2017/373, které se vztahuje na poskytovatele AIS, předepisuje v AIS.TR.330 případy, kdy poskytovatel AIS zprávu NOTAM vydá (nebo nevydá).

To znamená, že existují případy, ve kterých, i když provozovatel letiště NOTAM k vyhlášení informací vytvoří, nebude nakonec poskytovatelem AIS vydán, pokud není vyhlásování této informace zprávou NOTAM dovoleno dle AIS.TR.330. Aby se takovým situacím předešlo, je potřeba, aby provozovatel letiště:

- (1) zajistit, aby byl příslušný personál provozovatele letiště odpovídajícím způsobem vyškolen v souvisejícím regulatorním rámci týkajícím se jak vytváření, tak vydávání NOTAM;
- (2) vypracovat robustní postupy týkající se vytváření zpráv NOTAM jeho personálem; a
- (3) udržoval úzkou spolupráci s příslušným poskytovatelem AIS.

Dále jsou uvedeny příklady případů, kdy provozovatel letiště NOTAM nevytváří:

- (a) pravidelná údržba odbavovacích ploch a pojezdových drah, která nemá vliv na bezpečný pohyb letadel;
- (b) dočasné překážky v blízkosti letišť/heliportů, které nemají vliv na bezpečný provoz letadel;
- (c) částečná porucha osvětlovacích zařízení letiště/heliportu, pokud tato porucha přímo neovlivňuje provoz letadel;
- (d) částečný dočasný výpadek spojení letadlo-země, pokud jsou k dispozici a jsou provozuschopné vhodné alternativní kmitočty;
- (e) chybějící služby řízení pozemního provozu letadel na odbavovací ploše, uzavírky, omezení a kontroly silničního provozu;
- (f) neprovozuschopnost znaků místa, cílových nebo jiných příkazových znaků na pohybové ploše letiště;
- (g) činnosti výcviku prováděné pozemními jednotkami;
- (h) nedostupnost záložních a sekundárních systémů, pokud tyto systémy nemají provozní dopad;
- (i) omezení letištních zařízení nebo všeobecných služeb bez provozního dopadu;
- (j) oznámení nebo výstrahy týkající se možných/potenciálních omezení bez provozního dopadu;
- (k) obecné upomínky týkající se již publikovaných informací;
- (l) dostupnost vybavení pro pozemní jednotky, bez informací o provozním dopadu na uživatele vzdušného prostoru a zařízení;
- (m) informace o laserovém záření bez provozního dopadu a o ohňostrojích pod minimálními letovými výškami;
- (n) uzavření částí pohybové plochy ve spojitosti s místně koordinovanými, plánovanými pracemi v délce kratší než 1 hodina;
- (o) uzavření, změny, nedostupnost provozu letiště (letišť) / heliportu (heliportů) jindy než během provozní doby letiště (letišť) / heliportu (heliportů); a
- (p) jiné neprovozní informace podobné dočasné povahy.

Informace, které souvisí s letištěm nebo jeho okolím a které nemají vliv na jeho provozní stav, mohou být distribuovány místně během brífinku předletového nebo za letu nebo v průběhu jiného místního kontaktu s letovými posádkami. Takto může v případě potřeby provozovatel letiště šířit informace tohoto typu prostřednictvím poskytovatele AIS, se kterým má uzavřenu dohodu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM2 ADR.OPS.A.057(b) Vytváření zpráv NOTAM**PŘÍTOMNOST DIVOKÉ ZVĚŘE**

Trvalá přítomnost divoké zvěře má být uvedena v AIP, kdežto oznámení nebezpečné aktivity divoké zvěře v krátké lhůtě je třeba vyhlásit prostřednictvím NOTAM.

Při vytváření takové zprávy NOTAM se doporučuje vyvarovat se specifických zkratk souvisejících s ptáky, aby byla usnadněna čitelnost a aby se zabránilo dotazům.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.A.057(d)(1) Vytváření zpráv NOTAM**FORMÁT ZPRÁVY NOTAM**

Informace týkající se vyplnění formuláře NOTAM lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 8126 „*Aeronautical Information Services Manual*“, Chapter 6.

Informace týkající se ICAO kódů a zkratk, které se mají použít pro NOTAM, lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 8400 „*Procedures for Air Navigation Services – ICAO Abbreviations and Codes*“ (PANS ABC).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.A.057(d)(4) Vytváření zpráv NOTAM**FORMÁT ZPRÁVY SNOWTAM**

Způsob, jak správně vyplnit formulář SNOWTAM při iniciaci zprávy SNOWTAM, je uveden níže.

1. Všeobecně

- (a) U hlášení o více než jedné dráze zopakujte položky B až H (část „výpočet výkonnosti letounu“).
- (b) Písmena použitá k označení položek se používají pouze k referenčnímu účelu a neměly by být zahrnuty do zpráv. Písmena M (povinná), C (podmíněná) a O (volitelná) označují použití a informace a měla by být uvedena, tak jak je vysvětleno níže.
- (c) Měly by být použity metrické jednotky a jednotky měření se neuvádějí.
- (d) Maximální délka platnosti SNOWTAM je 8 hodin. Nový SNOWTAM by měl být vydán vždy, když je přijato nové RCR.
- (e) SNOWTAM ruší předchozí SNOWTAM.
- (f) Zkrácené záhlaví „TTAAiiii CCCC MMYYGgg (BBB)“ je předáváno k usnadnění automatického zpracování zprávy SNOWTAM v počítačových databázích. Vysvětlení těchto symbolů je:

TT = označení pro SNOWTAM = SW;

AA = zeměpisné označení členského státu, např. LF = FRANCIE;

iiii = pořadové číslo SNOWTAM ve čtyřmístné skupině;

CCCC = čtyřpísmenná směrovací značka letiště, jehož se SNOWTAM týká;

MMYYGgg = datum/čas pozorování/měření, kde:

MM = měsíc, např. leden = 01, prosinec = 12;

YY = den v měsíci;

Ggg = čas v hodinách (GG) a minutách (gg) UTC;

(BBB) = volitelná skupina pro:

Opravu, v případě chyby, zprávy SNOWTAM rozšířenou se stejným pořadovým číslem = COR.

Závorky u (BBB) značí, že je tato skupina volitelná.

V případě hlášení o více než jedné dráze a v případě, že v opakující se položce B jsou indikovány jiné časy/data pozorování/posuzování, se pro zkrácené záhlaví (MMYYGGgg) použije nejpozdější čas/datum posuzování/pozorování.

- (g) Text „SNOWTAM“ ve formuláři SNOWTAM a pořadové číslo SNOWTAM ve čtyřmístné skupině se oddělují mezerou, např. SNOWTAM 0124.
- (h) Z důvodu čitelnosti zprávy SNOWTAM by za pořadové číslo SNOWTAM, za položku A, a za část „výpočet výkonnosti letounu“ měl být vložen nový řádek.
- (i) U hlášení o více než jedné dráze zopakujte před informací v části „situační přehled“ pro každou RWY informace v části „výpočet výkonnosti letounu“ od data a času posuzování.
- (j) Povinná informace je:
 - (1) SMĚROVACÍ ZNAČKA LETIŠTĚ;
 - (2) DATUM A ČAS POSUZOVÁNÍ;
 - (3) OZNAČENÍ RWY NIŽŠÍHO ČÍSLA;
 - (4) KÓD STAVU DRÁHY NA KAŽDÉ TŘETINĚ RWY; a
 - (5) POPIS STAVU PRO KAŽDOU TŘETINU DRÁHY (je-li hlášen RWYCC 1-5)

2. Část „výpočet výkonnosti letounu“

Položka A – Směrovací značka letiště (čtyřpísmenná).

Položka B – Datum a čas posuzování (uvádí osmimístnou časovou skupinu – čas pozorování v pořadí měsíc, den, hodina a minuty v UTC).

Položka C – Označení RWY nižšího čísla (nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R]).

Pro každou dráhu by mělo být vkládáno pouze jedno označení RWY a to vždy číslo nižší.

Položka D – RWYCC pro každou třetinu RWY. Pro každou třetinu RWY je vložena pouze jedna číslice (0, 1, 2, 3, 4, 5 nebo 6), oddělená lomítkem (n/n/n).

Položka E – Procentní pokrytí znečištěním pro každou třetinu RWY. Pokud je k dispozici, vložit 25, 50, 75 nebo 100 pro každou třetinu dráhy, oddělené lomítkem ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Tyto informace jsou poskytovány pouze, pokud popis stavu každé třetiny RWY (položka G) byl hlášen jiný než „DRY (SUCHÁ)“.

Pokud není stav hlášen, je u příslušné třetiny RWY uvedeno „NR“.

Položka F – Tloušťka vrstvy volného znečištění pro každou třetinu RWY. Je-li udávána, uveďte pro každou třetinu zvlášť, odděleno lomítkem, hodnotu v milimetrech (nn/nn/nn nebo nnn/nnn/nnn).

Tato informace se uvádí pouze u následujících typů znečištění:

- *stojící voda, hlásí se hodnoty 04, pak posouzená hodnota. Významné změny 3 mm až do 15 mm včetně;*
- *rozbředlý sníh, hlásí se hodnoty 03, pak posouzená hodnota. Významné změny 3 mm až do 15 mm včetně;*
- *mokrý sníh, hlásí se hodnoty 03, pak posouzená hodnota. Významné změny 5 mm; a*
- *suchý sníh, hlásí se hodnoty 03, pak posouzená hodnota. Významné změny 20 mm.*
- *Pokud není stav hlášen, uvede se u příslušné třetiny RWY „NR“.*

Položka G – Popis stavu pro každou třetinu RWY. Pro každou třetinu zvlášť, odděleno lomítkem, uveďte jakýkoli z následujících popisů stavu.

COMPACTED SNOW (UJEŽDĚNÝ SNÍH)
DRY SNOW (SUCHÝ SNÍH)
DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (SUCHÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU)
DRY SNOW ON TOP OF ICE (SUCHÝ SNÍH NA LEDU)
FROST (NÁMRAZA)
ICE (LED)
SLIPPERY WET (KLUZKÁ ZA MOKRA)
SLUSH (ROZBŘEDLÝ SNÍH)
SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPECIÁLNĚ UPRAVENÁ ZIMNÍ DRÁHA)
STANDING WATER (STOJÍCÍ VODA)
WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VODA NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU)
WET (MOKRÁ)
WET ICE (MOKRÝ LED)
WET SNOW (MOKRÝ SNÍH)
WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (MOKRÝ SNÍH NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU)
WET SNOW ON TOP OF ICE (MOKRÝ SNÍH NA LEDU)
DRY (SUCHÁ) (hlásí se pouze v případě žádného znečištění)

Pokud není stav hlášen, uvede se u příslušné třetiny RWY „NR“.

Položka H – Šířka RWY, pro kterou RWYCC platí. Pokud je menší než publikovaná šířka RWY, uveďte šířku v metrech.

3. Část „situační přehled“

Prvky části „situační přehled“ končí tečkou.

Prvky části „situační přehled“, pro které neexistují žádné informace, nebo nejsou splněny okolnosti podmiňující jejich publikaci, se zcela vynechají.

Položka I – Zkrácená délka RWY. Uveďte příslušné označení RWY a použitelnou délku v metrech (např. RWY nn [L] nebo nn [C] nebo nn [R] REDUCED TO [n]nnn).

Tato informace je podmíněna vydáním NOTAM s novým souborem vyhlášených délek.

Položka J – Sněhové jazyky na RWY. Hlásí-li se, uveďte označení RWY nižšího čísla a s mezerou „DRIFTING SNOW“ (RWY nn nebo RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] DRIFTING SNOW).

Položka K – Posyp pískem na RWY. Je-li hlášen posyp pískem na RWY, uveďte označení RWY nižšího čísla a s mezerou „LOOSE SAND“ (RWY nn nebo RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] LOOSE SAND).

Položka L – RWY chemicky ošetřena. Pokud bylo hlášeno použití chemického ošetření, uveďte označení RWY nižšího čísla a s mezerou „CHEMICALLY TREATED“ (RWY nn nebo RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] CHEMICALLY TREATED).

Položka M – Sněhové valy na RWY. Pokud je na RWY hlášena přítomnost sněhových valů, uveďte označení RWY nižšího čísla a s mezerou „SNOWBANK“ a s mezerou „L“ (vlevo) nebo „R“ (vpravo) nebo „LR“ (po obou stranách), doplněným vzdáleností od osy v metrech oddělenou mezerou „FM CL“ (RWY nn nebo RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] SNOWBANK Lnn nebo Rnn nebo LRnn FM CL).

Položka N – Sněhové valy na pojezdové dráze. Pokud je na pojezdové dráze hlášena přítomnost sněhových valů, uveďte označení pojezdové dráhy a s mezerou „SNOWBANKS“ (TWY [nn]n nebo TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/... nebo ALL TWYS SNOWBANKS).

Položka O – Sněhové valy vedle RWY. Pokud je hlášena přítomnost sněhových valů narušujících výškový profil ve sněhovém plánu letiště, uveďte označení RWY nižšího čísla a „ADJ SNOWBANKS“ (RWY nn nebo RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] ADJ SNOWBANKS).

Položka P – Stav pojezdové dráhy. Pokud je hlášen stav pojezdové dráhy jako kluzký nebo špatný, uveďte označení pojezdové dráhy, doplněné s mezerou slovem „POOR“ (TWY [n nebo nn] POOR nebo TWYS [n nebo nn]/[n nebo nn]/... POOR nebo ALL TWYS POOR).

Položka R – Stav odbavovací plochy. Pokud je hlášen stav odbavovací plochy jako kluzký nebo špatný, uveďte označení odbavovací plochy, doplněné s mezerou slovem „POOR“ (APRON [nnnn] POOR nebo APRONS [nnnn]/[nnnn]/... POOR nebo ALL APRONS POOR).

Položka S – NR (nehlášeno)

Položka T – Poznámky v otevřené řeči.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

[Rozhodnutí č. 2022/016/R; 30.08.2022]

GM2 ADR.OPS.A.057(d)(4) Vytváření zpráv NOTAM

FORMÁT ZPRÁVY SNOWTAM

Níže jsou uvedeny příklady vyplněných zpráv SNOWTAM.

Příklad SNOWTAM 1

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX
170100 EADDYNYX
SWEA0149 EADD 02170055
(SNOWTAM 0149
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW)

Příklad SNOWTAM 2

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX
170140 EADDYNYX
SWEA0150 EADD 02170135
(SNOWTAM 0150
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW
02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH)

Příklad SNOWTAM 3

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX
170229 EADDYNYX
SWEA0151 EADD 02170225
(SNOWTAM 0151
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW
02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH
02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW)

RWY 09L SNOWBANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ SNOWBANKS. TWY B POOR. APRON NORTH POOR)

Příklad SNOWTAM 4

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

170350 EADDYNYX

SWEA0152 EADD 02170345

(SNOWTAM 0152

EADD

02170345 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/SLUSH

02170134 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW

DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C CHEMICALLY TREATED.)

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.A.065(a) Hlášení stavu povrchu dráhy

HLÁŠENÍ

Provozovatel letiště by měl šířit RCR prostřednictvím leteckých informačních služeb a letových provozních služeb, pokud je RWY zcela nebo částečně znečištěna stojící vodou, sněhem, rozbředlým sněhem, ledem, námrazou nebo je mokrá v souvislosti s čištěním nebo ošetřením proti sněhu, rozbředlému sněhu, ledu nebo námraze. Pokud je RWY mokrá bez souvislosti s přítomností stojící vody, sněhu, rozbředlého sněhu, ledu nebo námrazy, měla by být posouzená informace šířena pomocí RCR prostřednictvím letové provozní služby.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC2 ADR.OPS.A.065(a) Hlášení stavu povrchu dráhy

HLÁŠENÍ STAVU DRÁHY (RCR)

- (a) RCR by mělo sestávat z:
 - (1) části „výpočet výkonnosti letounu“; a
 - (2) části „situační povědomí“.
- (b) Informace by měly být uvedeny v informačním řetězci v následujícím pořadí:
 - (1) Část „výpočet výkonnosti letounu:
 - (i) směrovací značka letiště;
 - (ii) datum a čas posuzování;
 - (iii) označení RWY nižšího čísla;
 - (iv) RWYCC pro každou třetinu RWY;
 - (v) procentní pokrytí znečištěním pro každou třetinu RWY;
 - (vi) tloušťka vrstvy volného znečištění pro každou třetinu RWY;
 - (vii) popis stavu pro každou třetinu RWY; a
 - (viii) šířka RWY, pro kterou RWYCC platí, pokud je menší než publikovaná šířka RWY.

- (2) Část „situační povědomí:
- (i) zkrácená délka RWY;
 - (ii) sněhové jazyky na RWY;
 - (iii) posyp pískem na RWY;
 - (iv) RWY chemicky ošetřena;
 - (v) sněhové valy na RWY;
 - (vi) sněhové valy na pojezdové dráze;
 - (vii) sněhové valy vedle RWY;
 - (viii) stav pojezdové dráhy;
 - (ix) stav odbavovací plochy; a
 - (x) poznámky v otevřené řeči.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.A.065(a) Hlášení stavu povrchu dráhy

VŠEOBECNĚ

- (a) Posuzování a hlášení stavu pohybové plochy a souvisejících zařízení je nezbytné k tomu, aby byly letové posádce poskytnuty informace potřebné pro bezpečný provoz letounu. Hlášení stavu dráhy (RCR) se používá pro hlášení posouzených stavů prostřednictvím vydání SNOWTAM, je-li to nezbytné.
- (b) Všeobecně jsou pohybové plochy vystaveny bezpočtu klimatických podmínek, a tudíž existují významné rozdíly hlášených stavů. RCR popisuje základní strukturu použitelnou na všechny klimatické variance. Posuzování stavu povrchu dráhy závisí na velké škále technik a neexistuje žádné jedno řešení, které by bylo možné použít na všechny situace.
- (c) Filosofie RCR je taková, že provozovatel letiště posuzuje stav povrchu dráhy, kdykoli se na provozované dráze vyskytuje voda, sníh, rozbředlý sníh, led nebo námraza. Na základě tohoto posouzení se hlásí kód stavu dráhy (RWYCC) a popis povrchu dráhy, které mohou být letovou posádkou využity k výpočtům výkonnosti letounu. Tento formát, na základě typu, tloušťky a pokrytí znečištěním, je nejlepším posouzením stavu povrchu dráhy provozovatelem letiště; avšak zohledněny a aktualizovány jsou veškeré další relevantní informace a změny podmínek bez prodlení hlášeny.
- (d) RWYCC odráží brzdnou schopnost dráhy jako funkci stavu povrchu. S touto informací je letová posádka schopna odvodit, z informace o výkonnosti poskytnuté výrobcem letounu, vzdálenost potřebnou k zastavení letadla na přiblížení za převládajících podmínek.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM2 ADR.OPS.A.065(a) Hlášení stavu povrchu dráhy

HLÁŠENÍ STAVU DRÁHY

ČÁST VÝPOČTU VÝKONNOSTI LETOUNU

- (a) Část výpočtu výkonnosti letounu je informační řetězec rozdělený do skupin oddělených mezerou „“, který je ukončen návratem na začátek a posunutím o dva řádky „<<≡“. To odlišuje část výpočtu výkonnosti letounu od následující části situačního přehledu nebo od následující části výpočtu výkonnosti letounu jiné dráhy.
- (b) Informace, které mají být zařazeny do této části, sestávají z následujícího:
 - (1) **Směrovací značka letiště:** čtyřpísmenná směrovací značka ICAO podle Doc 7910 (*Location Indicators*).

Tato informace je povinná.

Formát: nnnn

- (2) **Datum a čas posuzování:** datum a čas (UTC), kdy bylo provedeno posouzení.

Tato informace je povinná.

Formát: MMDDhhmm

- (3) **Označení dráhy nižšího čísla:** číslo označující dráhu, pro kterou je posouzení prováděno a hlášeno, sestávající ze dvou nebo tří znaků.

Tato informace je povinná.

Formát: nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R]

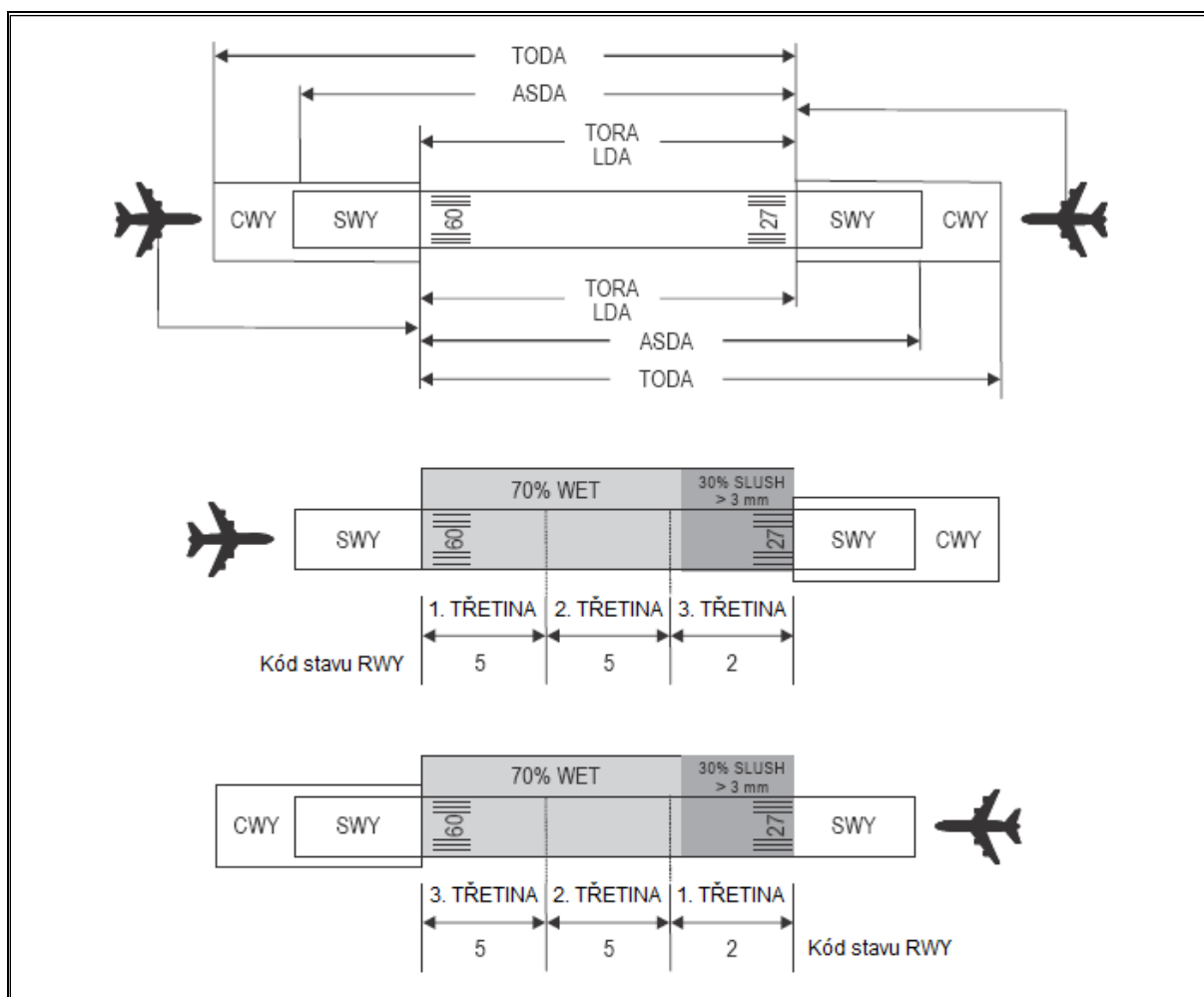
- (4) **Kód stavu dráhy pro každou třetinu dráhy:** jednociferné číslo označující posouzený RWYCC pro každou třetinu dráhy. Kódy jsou hlášeny v tříznakové skupině, pro každou třetinu oddělené „/“. Třetiny jsou uváděny v pořadí, jak jsou viděny ve směru od označení dráhy nižšího čísla.

Tato informace je povinná.

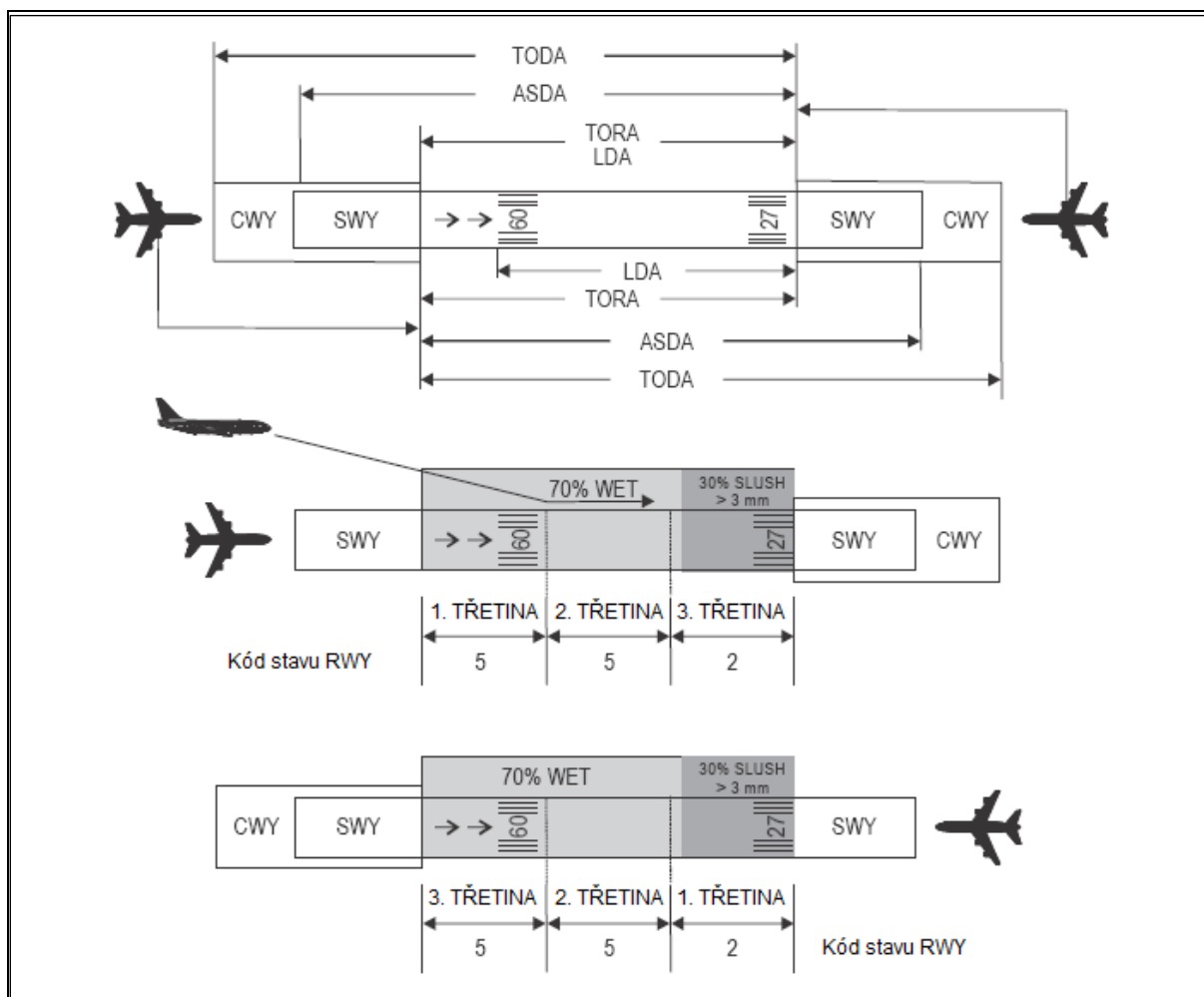
Při předávání informace o stavu povrchu dráhy letovými provozními službami (ATS) letovým posádkám se nicméně mluví jako o první, druhé nebo třetí části dráhy. První částí je vždy míněna první třetina dráhy, viděno ve směru přistání nebo vzletu, jak je znázorněno na Obrázcích 1 a 2.

Formát: n/n/n

Příklad: 5/5/2



Obrázek 1: Hlášení RWYCC
pro třetiny RWY předávaného ATS letové posádce



Obrázek 2: Hlášení RWYCC
pro třetiny RWY předávaného ATS letové posádce u RWY s posunutým prahem dráhy

- (5) **Procentní pokrytí znečištěním pro každou třetinu dráhy:** číslo určující procentní pokrytí. Procenta mají být hlášena ve skupině až devíti znaků, pro každou třetinu dráhy oddělených „/“. Posouzení vychází z rovnoměrného rozložení v rámci třetin dráhy s pomocí pokynů v Tabulce 1.

Tato informace je podmíněná. Nehlásí se pro jakoukoli třetinu dráhy, pokud je tato suchá nebo pokryta z méně než 10 procent.

Formát: [n]nn/[n]nn/[n]nn

Příklad: 25/50/100

Při nerovnoměrném rozložení znečištění se uvede doplňující informace formou poznámky v otevřené řeči v rámci RCR v části situačního přehledu. Kde je to možné, měl by být použit standardizovaný text.

Pokud se žádná informace nehlásí, uveďte na příslušné pozici ve zprávě „NR“, aby bylo uživateli dáno najevo, že žádná informace neexistuje.

- (6) **Tloušťka vrstvy volného znečištění: suchého sněhu, mokrého sněhu, rozbředlého sněhu nebo stojící vody pro každou třetinu dráhy:** dvou- nebo tříciferné číslo představující posouzenou tloušťku (mm) znečištění pro každou třetinu dráhy. Tloušťka se hlásí ve skupině o šesti až devíti znacích, oddělených pro každou třetinu „/“, jak je stanoveno v Tabulce 2 AMC1 ADR.OPS.A.065(b);(c). Posouzení vychází z rovnoměrného rozložení v rámci třetin dráhy, jak bylo posouzeno. Pokud jsou

součástí procesu posouzení měření, jsou hlášené hodnoty přesto hlášeny jako posouzené tloušťky.

Tato informace je podmíněná. Hlásí se pouze pro SUCHÝ SNÍH, MOKRÝ SNÍH, ROZBŘEDLÝ SNÍH a STOJÍCÍ VODU.

Formát: [n]nn/[n]nn/[n]nn

- (7) **Popis stavu pro každou třetinu dráhy:** hlásí se velkými písmeny pomocí pojmů stanovených v ADR.OPS.A.065 bodě (a). Typy stavu se oddělují lomítkem „/“.

Tato informace je povinná.

Formát: nnnn/nnnn/nnnn

- (8) **Šířka dráhy, pro kterou platí RWYCC, je-li menší než publikovaná šířka:** dvouciferné číslo představující šířku odklizené dráhy v metrech.

Tato informace je podmíněná.

Formát: nn

Pokud šířka odklizené dráhy není symetrická podél osy, uvede se doplňující informace formou poznámky v otevřené řeči v rámci RCR v části situačního přehledu.

ČÁST SITUAČNÍHO PŘEHLEDU

- (a) Všechny jednotlivé zprávy v části situačního přehledu končí znakem tečky. Tím se zpráva odlišuje od následující zprávy (zpráv).

- (b) Informace, které mají být zařazeny do této části, sestávají z následujícího:

(1) **Zkrácená délka dráhy**

Tato informace je podmíněná, pokud byl vydán NOTAM s novým souborem vyhlášených délek ovlivňujícím LDA.

Formát: Standardizovaný pevně daný text – RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] LDA REDUCED TO [n]nnn

(2) **Sněhové jazyky na dráze**

Tato informace je podmíněná.

Formát: Standardizovaný pevně daný text – RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] DRIFTING SNOW

(3) **Posyp pískem na dráze**

Tato informace je podmíněná.

Formát: RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] LOOSE SAND

(4) **Dráha chemicky ošetřena**

Tato informace je podmíněná.

Formát: RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] CHEMICALLY TREATED

(5) **Sněhové valy na dráze**

Tato informace je podmíněná.

Vzdálenost od osy vlevo nebo vpravo v metrech.

Formát: RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] SNOWBANK Lnn nebo Rnn nebo LRnn FM CL

(6) **Sněhové valy na pojezdové dráze**

Tato informace je podmíněná.

Formát: TWY [nn]n nebo TWYS [nn]n/[nn]n/[nn]n/... nebo ALL TWYS SNOWBANKS

(7) Sněhové valy vedle dráhy narušující výšku/profil stanovený ve sněhovém plánu letiště.

Tato informace je podmíněná.

Formát: RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] ADJ SNOWBANKS

(8) Stav pojezdové dráhy

Tato informace je volitelná.

Formát: TWY [nn]n POOR nebo TWYS[nn]n/[nn]n/... POOR nebo ALL TWYS POOR

(9) Stav odbavovací plochy

Tato informace je podmíněná.

Formát: APRON [nnnn] POOR nebo APRONS[nnnn]/[nnnn]/... POOR nebo ALL APRONS POOR

(10) Poznámky v otevřené řeči velkými písmeny a s využitím pouze povolených znaků

Kde je to možné, měl by být použit standardizovaný text.

Tato informace je volitelná, s výjimkou podmíněné informace „UPGRADED“ nebo „DOWNGRADED“, která se použije, jakmile se posouzený RWYCC liší od toho, který vyplývá přímo z matice pro posouzení stavu RWY (RCAM). Je-li použita, je tato informace první, která je uvedena formou poznámek v otevřené řeči, aby se usnadnila čitelnost a byla rozpoznána její důležitost coby součásti situačního povědomí před výpočty výkonnosti letounu.

Formát: Kombinace povolených znaků, kde použití tečky „.“ značí konec zprávy.

Povolené znaky:

A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9

/ [šikmé lomítko] „.“ [tečka] „ “ [mezera]

Pokud LED, SNÍH nebo SNÍH NA LEDU mají vliv pouze na okraj RWY, může být použit následující text:

RWY nn[L] nebo nn[C] nebo nn[R] ICE nebo SNOW nebo SNOW ON ICE Lnn nebo Rnn nebo LRnn FM EDGE

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM3 ADR.OPS.A.065(a) Hlášení stavu povrchu dráhy**ÚPLNÝ INFORMAČNÍ ŘETĚZEC**

Dále je uveden příklad úplného informačního řetězce připraveného k šíření:

[COM záhlaví a zkrácené záhlaví] (Vyplňováno AIS)

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX

070645 EADDYNYX

SWEA0151 EADD 02170055

SNOWTAM 0151

[Část výpočtu výkonnosti letounu]

EADD 02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/NR WET/WET/WET

EADD 02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

EADD 02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW

[Část situačního přehledu]

RWY 09L SNOWBANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ SNOWBANKS. TWY B POOR. APRON NORTH POOR.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM4 ADR.OPS.A.065(a) Hlášení stavu povrchu dráhy**HLÁŠENÍ LETIŠTI S VÍCE DRAHAMI**

Na letištích s více drahami zahrnuje SNOWTAM všechny RWY v případě, že je nejméně jedna znečištěná. To zlepšuje situační přehled pilotů a napomáhá jejich rozhodování při výběru RWY pro vzlet/přistání.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.A.065(a)(18);(19) Hlášení stavu povrchu dráhy**HLÁŠENÍ CHEMICKÉHO OŠETŘENÍ A POSYPU PÍSKEM**

Pojmy „CHEMICALLY TREATED (CHEMICKY OŠETŘENO)“ a „LOOSE SAND (POSYP PÍSKEM)“ se nevyskytuje v části výpočtu výkonnosti letounu, ale používá se v části situačního povědomí RCR.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.A.065(b);(c) Hlášení stavu povrchu dráhy**VÝZNAMNÉ ZMĚNY**

Změna povrchu stavu dráhy použitá v RCR by měla být považována za významnou, kdykoli nastane:

- (a) jakákoli změna v RWYCC;
- (b) jakákoli změna typu znečištění;
- (c) jakákoli změna hlásitelného pokrytí znečištěním podle Tabulky 1;
- (d) jakákoli změna tloušťky znečištění podle Tabulky 2; a
- (e) jakékoli jiné informace, např. mimořádná hlášení z letadel o brzdném účinku dráhy, o kterých je podle použité techniky posuzování známo, že jsou významné.

Posouzené procento	Hlášené procento
10 – 25	25
26 – 50	50
51 – 75	75
76 – 100	100

Tabulka 1: Procentní pokrytí znečištěními

Znečištění	Platné hodnoty, které se hlásí	Významná změna
STOJÍCÍ VODA	04, pak posouzená hodnota	3 mm
ROZBŘEDLÝ SNÍH	03, pak posouzená hodnota	3 mm
MOKRÝ SNÍH	03, pak posouzená hodnota	5 mm
SUCHÝ SNÍH	03, pak posouzená hodnota	20 mm

Tabulka 2: Posouzení tloušťky znečištění

Poznámka 1: V případě STOJÍCÍ VODY je 04 (4 mm) považováno za minimální hodnotu tloušťky, při níž a nad níž by měla být tloušťka hlášena. Od 3 mm a méně by měla být třetina dráhy považována za MOKROU.

Poznámka 2: V případě ROZBŘEDLÉHO SNĚHU, MOKRÉHO SNĚHU a SUCHÉHO SNĚHU by tloušťky do 3 mm včetně měly být hlášeny jako 03 (3 mm).

Poznámka 3: Nad 4 mm v případě STOJÍCÍ VODY a 3 mm v případě ROZBŘEDLÉHO SNĚHU, MOKRÉHO SNĚHU a SUCHÉHO SNĚHU by měla být hlášena posouzená hodnota a významná změna se váže k pozorované změně od této posouzené hodnoty.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.A.065(b);(c) Hlášení stavu povrchu dráhy

PŘÍKLAD HLÁŠENÍ TLOUŠTKY ZNEČIŠTĚNÍ, KDYKOLI DOJDE K VÝZNAMNÉ ZMĚNĚ

- (a) Po prvním posouzení stavu dráhy je vytvořeno první RCR. Prvotní hlášení je:

5/5/5 100/100/100 03/03/03 SLUSH/SLUSH/SLUSH

Poznámka: V tomto příkladu není uveden úplný informační řetězec.

- (b) Při přetrvávajících srážkách se vyžaduje vytvoření nového RCR, protože následné posouzení odhalilo, že došlo k nárůstu tloušťky znečištění z 3 mm na 5 mm v celé délce RWY, tudíž je potřeba změna v RWYCC. Proto je vytvořeno druhé RCR jako:

2/2/2 100/100/100 05/05/05 SLUSH/SLUSH/SLUSH

- (c) S dalšími srážkami další posouzení odhalí, že tloušťka vrstvy srážek po celé délce dráhy vzrostla z 5 mm na 7 mm. Avšak nové RCR se nevyžaduje, protože nedošlo ke změně RWYCC (změna tloušťky je menší, než je prahová hodnota 3 mm pro významnou změnu).

- (d) Poslední posouzení srážek odhalí, že tloušťka vzrostla na 10 mm. Vyžaduje se nový RWYCC, protože změna tloušťky od posledního RCR (druhý RWYCC), tj. z 5 mm na 10 mm, je větší, než je prahová hodnota 3 mm pro významnou změnu. Proto je vytvořeno níže uvedené třetí RCR:

2/2/2 100/100/100 10/10/10 SLUSH/SLUSH/SLUSH

V případě znečištění jiných, než je STOJÍCÍ VODA, ROZBŘEDLÝ SNÍH, MOKRÝ SNÍH nebo SUCHÝ SNÍH, se tloušťka vrstvy nehlásí. Místo tohoto typu informací je poté v řetězci informací označeno /NR/.

Pokud je tloušťka vrstvy znečištění v rámci třetiny dráhy významně proměnlivá, uvede se doplňující informace formou poznámky v otevřené řeči v rámci RCR v části situačního přehledu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.A.065(d) Hlášení stavu povrchu dráhy**POUŽITÍ MĚŘENÍ TŘENÍ**

Letové posádky nemohou ke stanovení požadavků výkonnosti při přistání použít měření tření, protože mezi měřeními a údaji o výkonnosti letounu neexistuje žádná korelace. Nicméně zařízení pro kontinuální měření tření mohou být použita společně se všemi ostatními dostupnými prostředky k podpoře zvýšení nebo snížení hodnoty RWYCC, a to pomocí porovnávání měření tření, ale ne jako absolutních hodnot.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.A.070 Informace o systému osvětlení letiště**VŠEOBECNĚ**

Technologie EFVS je závislá na infračervené tepelné stopě vyzařované návěstidly se žárovkami se žhavicím vláknem. Nahrazení těchto návěstidel LED návěstidly může použít EFVS znemožnit. Tyto informace jsou pro provozovatele letadel důležité, aby posoudili vhodnost RWY za účelem provádění provozu EFVS.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

GM1 ADR.OPS.A.075 Mapy**VŠEOBECNĚ**

Informace týkající se map jsou uvedeny v nařízení (EU) 2017/373.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

AMC1 ADR.OPS.A.085 Informace o narušení plochy úseku vizuálního přiblížení (VSS)**INFORMACE O PŘEKÁŽKÁCH V SOUVISLOSTI S NARUŠENÍM PLOCHY ÚSEKU VIZUÁLNÍHO PŘIBLÍŽENÍ (VSS)**

Pokud je VSS narušena, měla by informace, která má být poskytnuta poskytovateli AIS za účelem jejího publikování v rámci AD 2.25, jasně uvádět název dotčeného postupu a dotčená minima postupu. Vedle toho by měla být informace o překážkách, které narušují VSS, poskytnuta odpovědnému poskytovateli AIS, aby ji uveřejnil v rámci „AD 2.10 Překážky v blízkosti letiště“.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

GM1 ADR.OPS.A.085 Informace o narušení plochy úseku vizuálního přiblížení (VSS)**VŠEOBECNĚ**

Kritéria týkající se VSS jsou uvedena v dokumentu PANS-OPS, Volume II, Part I, Section 4, Chapter 5, ust. 5.4.6.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

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 popsaný 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.003(a) Předávání činností – poskytování provozních informací

PŘEDÁVÁNÍ PROVOZNÍCH ČINNOSTÍ – BRIEFING PERSONÁLU

- (a) Postupy provozovatele letiště pro předávání provozních činností by měly minimálně:
- (1) pokrývat výměnu směny v rámci stejné funkce (např. mezi personálem HZS), stejně jako v případě, kdy je úkol předáván jiné osobě v rámci stejné směny, a případů, kdy je činnost předávána mezi různými funkcemi (např. z údržbové na provozní);
 - (2) řešit případ, kdy není plánovaná činnost (např. provozní údržba) dokončena v době plánované výměny směn; nebo nastane jakákoli jiná nepravidelná činnost; a
 - (3) umožňovat přípravu jak odchozího, tak příchozího personálu.
- (b) Briefing by měl probíhat způsobem, který umožňuje efektivní obousměrnou komunikaci mezi odchozím a příchozím personálem, během kterého jsou příchozímu personálu poskytnuty veškeré pro daný úkol relevantní informace, jak ústně, tak písemně. V případě pozic, které nejsou obsazeny nepřetržitě, nebo letišť s přerušovanou provozní dobou, může mít briefing písemnou formu, přičemž je zajištěno, že v případě potřeby mohou být příchozímu personálu poskytnuty dodatečné informace.
- (c) Briefing řidičů nebo jiného provozního personálu pracujícího na provozní ploše by měl zahrnovat minimálně:
- (1) dráhu (dráhy) v používání;
 - (2) jakékoli význačné prostory prací probíhající, nebo které budou zřízeny nebo zrušeny daného dne;
 - (3) stavy stop příček, je-li to použitelné, které mohou být neprovozní, čímž činí pojezdovou dráhu nepoužitelnou pro vstup na RWY nebo její křižování; a
 - (4) pokud jsou v platnosti postupy za nízké dohlednosti.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.003(b) Předávání činností – poskytování provozních informací

POSKYTOVÁNÍ PROVOZNÍCH INFORMACÍ JINÝM ORGANIZACÍM

Vzhledem k tomu, že změny provozních podmínek na letišti mohou ovlivnit veškerý personál pracující na pohybové ploše, je třeba zajistit, aby personálu dalších organizací, které na letišti pracují nebo poskytují služby, byly rovněž poskytnuty nezbytné provozní informace, které se týkají jejich provozního prostředí.

Proto je potřeba, aby provozovatel letiště poskytoval tento typ informací takovýmto organizacím, tak aby je mohly předávat svému vlastnímu personálu. Je důležité, aby poskytování takovýchto informací provozovatelem letiště probíhalo bez zpoždění a aby to bylo prováděno způsobem předem dohodnutým s ostatními organizacemi, aby se zajistilo, že dorazí na místo určení.

Tyto informace mohou zahrnovat změny provozních podmínek na odbavovací ploše (např. v důsledku prací nebo událostí) nebo na provozní ploše nebo jiných zařízení letiště. Typ informací, které mohou být v souvislosti s provozní plochou poskytovány, viz bod (c) AMC1 ADR.OPS.B.003(a).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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) celoletním cvičením mimořádných událostí v intervalech nepřesahujících dva roky; a

- (b) dílčími cvičeními mimořádných událostí v průběhu roku k zajištění, aby jakékoliv nedostatky zjištěné 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 přibližující 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.

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 velícím 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.

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

ZÁCHRANNÉ A HASIČSKÉ SLUŽBY PRO NEOBCHODNÍ PROVOZ A ZVLÁŠTNÍ PROVOZ

- (a) Provozovatel letiště může definovat časové úseky, kdy záchranné a hasičské služby (HZS) nejsou k dispozici. Během těchto období by měl být povolen pouze neobchodní a zvláštní provoz.
- (b) V takovém případě by měl provozovatel letiště poskytnout poskytovateli leteckých informačních služeb (AIS) informace o obdobích, kdy HZS nejsou k dispozici, ke zveřejnění v letecké informační příručce (AIP).

[Rozhodnutí č. 2023/003/R; 29.03.2023]

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. Záchranná 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 měsících. 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
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 leteckých 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 nejrůznějších 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 ocasionálními 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]

GM7 ADR.OPS.B.010(a)(2) Záchranné a hasičské služby

ZÁCHRANNÉ A HASIČSKÉ SLUŽBY PRO NEOBCHODNÍ PROVOZ A ZVLÁŠTNÍ PROVOZ

Rozhodnutí provést let na letiště/ z letiště spočívá na veliteli letadla po posouzení bezpečnostních rizik, které souvisí s typem letadla a povahou provozu ve vztahu k dostupnosti záchranných a hasičských služeb (HZS) a které bere v úvahu, zdali jsou HZS pro neobchodní a zvláštní provoz dostupné, či nikoliv.

[Rozhodnutí č. 2023/003/R; 29.03.2023]

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.

GM1 ADR.OPS.B.010(a)(4) Záchranné a hasičské služby

LÉKAŘSKÉ POSOUZENÍ

1. Všeobecně

Při reakci na nehodu je potřeba, aby byl personál záchranných a hasičských služeb schopen odolat fyzicky agresivním podmínkám a přitom účinně fungovat. Navíc zvládání život ohrožujících situací, které ohrožují bezpečnost osob na palubě letadla, vyžaduje také duševní zdatnost. Z tohoto důvodu by neměla být narušena ani schopnost rozhodování a zvládání stresu.

Klíčovými složkami zdatnosti personálu záchranných a hasičských služeb jsou aerobní zdatnost, anaerobní zdatnost, flexibilita a zdravotní způsobilost. Optimální fyzická a zdravotní způsobilost by znamenala, že hasič je schopen provádět záchranné a hasičské činnosti bezpečně, úspěšně a bez neodůvodněné únavy.

Abychom lépe porozuměli klíčovým složkám zdatnosti, bude možná nutné vzít v úvahu následující aspekty:

Aerobní zdatnost označuje schopnost pokračovat v cvičení po delší dobu při nízké až střední nebo vysoké intenzitě. To závisí na kapacitě srdce, plic a krve těla dostat kyslík do svalů (VO₂) poskytující trvalou energii pro udržení dlouhodobého cvičení.

Anaerobní zdatnost funguje jinak než aerobní zdatnost. Je to činnost, která vyžaduje vysokou úroveň síly a je prováděna jen velmi krátkou dobu při vysoké úrovni intenzity. Anaerobní zdatnost lze definovat jako vyšší úroveň svalové pevnosti, rychlosti a síly.

Flexibilita označuje schopnost pohybovat končetinami a klouby do určitých pozic v krajní poloze jejich normálního rozsahu pohybu. Flexibilita je důležitá, protože umožňuje tělu pracovat ve stísněných pozicích bez zbytečného namáhání svalů, šlach a vazů a může snížit riziko zranění.

2. Definice

Pro účely tohoto poradenského materiálu lze v úvahu brát následující definice:

„Posouzením“ se rozumí závěr ohledně zdravotní způsobilosti osoby na základě vyhodnocení anamnézy žadatele, lékařských prohlídek a lékařských testů, které jsou provedeny.

„Zdravotnickým personálem“ se rozumí praktičtí lékaři (GMP) a zaměstnanečtí lékaři (OHMP), kteří mají odpovídající kvalifikaci a/nebo zkušenosti v oblasti praxe pracovního lékařství, nebo letečtí lékaři (AME) nebo letecká zdravotní střediska (AeMC).

Výraz „závažný/významný“ označuje stupeň zdravotního stavu, jehož vliv by bránil bezpečnému plnění povinností souvisejících se záchrannými a hasičskými službami.

3. Lékařské tajemství

Všechny osoby podléající se na lékařských prohlídkách a posouzeních zajišťují dodržování lékařského tajemství za všech okolností. Z tohoto důvodu mají být všechny zprávy a záznamy bezpečně uchovávány s přístupem omezeným pouze na oprávněný personál.

4. Snížení zdravotní způsobilosti

Je potřeba, aby personál záchranných a hasičských služeb vykonával povinnost s řádnou péčí a neplnil své povinnosti, pokud si je vědom jakéhokoli snížení své zdravotní způsobilosti, a to do té míry, že by tento stav mohl způsobit, že nebude schopen své povinnosti vykonávat. Dále je bez zbytečného prodlení nutná lékařská pomoc, pokud tato osoba:

- (a) podstoupila chirurgický zákrok nebo invazivní proceduru;
- (b) zahájila pravidelné užívání jakýchkoli léků;
- (c) utrpěla jakékoli vážné osobní zranění;
- (d) trpí jakoukoli vážnou chorobou;
- (e) je těhotná; a
- (f) byla přijat do nemocnice nebo na lékařskou kliniku.

V těchto případech je zdravotní způsobilost této osoby posouzena zdravotnickým personálem, aby se rozhodlo, zda je osoba způsobilá pokračovat v práci. Navíc po zotavení z vážného onemocnění nebo zranění může být nutné, po doporučení zdravotnického personálu, podstoupit před návratem do provozní služby veškeré související testy fyzické zdatnosti.

5. Zdravotnický personál

- (a) Lékařské prohlídky a/nebo posouzení jsou prováděny zdravotnickým personálem, který má znalosti pracovního zatížení a rizikových činitelů týkajících se personálu záchranných a hasičských služeb.
- (b) Při provádění lékařských prohlídek a/nebo posouzení člen zdravotnického personálu:
 - (1) zajišťuje, aby s danou osobou bylo možné navázat komunikaci bez jazykových bariér;

- (2) informuje osobu o důsledcích poskytnutí neúplných, nepřesných nebo nepravdivých údajů o její anamnéze.
- (c) Po dokončení lékařských prohlídek a/nebo posouzení člen zdravotnického personálu:
 - (1) informuje osobu, zda byla shledána zdravotně způsobilou nebo nezpůsobilou;
 - (2) informuje osobu o jakýchkoli omezeních provozní služby;
 - (3) vyplňuje lékařskou zprávu;
 - (4) informuje osobu o jejích povinnostech v případě snížení zdravotní způsobilosti; a
 - (5) pokud byla osoba posouzena jako zdravotně nezpůsobilá, informuje ji o jejím právu na druhé přezkoumání.

6. Program lékařského posouzení

Program lékařského posouzení je nástroj, který podporuje a usnadňuje, aby personál záchranných a hasičských služeb neměl jakékoli fyzické nebo duševní choroby, které by mohly vést k zdravotnímu selhání nebo neschopnosti plnit přidělené povinnosti a odpovědnosti.

Program zahrnuje počáteční posouzení před přijetím do zaměstnání a opakované prohlídky v pravidelných intervalech. Četnost opakovaných prohlídek může zohledňovat věk osoby, anamnézu atd.

7. Lékařské posouzení

- (a) Cílem lékařského posouzení je posoudit fyzickou a duševní schopnost personálu záchranných a hasičských služeb:
 - (1) absolvovat výcvik, který je nezbytný k získání a udržení si způsobilosti k plnění jejich úkolů souvisejících se záchrannými a hasičskými službami, jako je práce ve vysokoteplotním prostředí, používání ochranných dýchacích prostředků v simulovaném zakouřeném prostředí, pomoc uvězněným nebo zraněným cestujícím při úniku z letadla, atd.; a
 - (2) vykonávat své povinnosti za psychicky náročných okolností.
- (b) Zdravotně způsobilý personál záchranných a hasičských služeb nebude mít jakékoli:
 - (1) vrozené nebo získané anomálie;
 - (2) aktivní, latentní, akutní nebo chronické onemocnění nebo postižení;
 - (3) rány, zranění nebo následky operace;
 - (4) trpět účinky nebo vedlejšími účinky jakýchkoli předepsaných nebo nepředepsaných terapeutických, diagnostických nebo preventivních léků, které jsou užívány a které mají za následek stupeň funkční neschopnosti, který by mohl narušit výkon jejich povinností nebo by mohl způsobit, že se náhle stanou neschopnými vykonávat své povinnosti.
- (c) Vstupní lékařské posouzení zahrnuje alespoň:
 - (1) posouzení anamnézy; a
 - (2) klinickou prohlídku následujícího:
 - (i) kardiovaskulární soustavy;
 - (ii) dýchací soustavy;
 - (iii) svalové a kosterní soustavy;
 - (iv) otorinolaryngologie (ORL); a
 - (v) zrakové soustavy.
- (d) Každé následující lékařské posouzení zahrnuje:
 - (1) posouzení anamnézy; a

- (2) klinickou prohlídku (je-li považována za nezbytnou) v souladu s osvědčenými lékařskými postupy.

Pokud však během jakéhokoli lékařského posouzení existují pochybnosti nebo pokud je to klinicky indikováno, mohou být provedeny také další lékařské prohlídky, testy nebo vyšetření, jsou-li zdravotnickým personálem považovány za nezbytné.

KLINICKÁ PROHLÍDKA A VYŠETŘENÍ

Klinická prohlídka může zahrnovat následující:

- (a) Kardiovaskulární soustava
 - (1) měření krevního tlaku; a
 - (2) standardní 12svodový elektrokardiogram (EKG) s popisem. Rozšířené kardiovaskulární posouzení (včetně zátěžového EKG) se požaduje, je-li indikováno klinicky.
- (b) Dýchací soustava
 - (1) funkční plicní testy; a
 - (2) rentgen hrudníku při klinické indikaci.
- (c) Svalová a kosterní soustava
- (d) ORL
 - (1) rutinní vyšetření uší, nosu a krku;
 - (2) konverzační test sluchu, v průběhu kterého je osoba schopna správně rozumět hovorové řeči při testování každého ucha ze vzdálenosti 2 metry, jsouc otočena k zdravotnickému personálu zády; a
 - (3) při klinické indikaci tónová audiometrie čistými tóny měřená při 500, 1 000, 2 000, 3 000 a 4 000 Hz.
- (e) Zraková soustava pomocí standardních technik
 - (1) vidění do dálky;
 - (2) vidění do blízka;
 - (3) zorné pole při klinické indikaci;
 - (4) barevné vidění (pouze při vstupní a při klinické indikaci);
 - (5) pohyblivost očí; a
 - (6) oční vyšetření.
- (f) Testy moči na přítomnost krve, bílkovin a cukru
- (g) Krevní testy

Osoby podstoupí krevní test s přihlédnutím k anamnéze a po fyzickém vyšetření:

 - (1) krevního obrazu;
 - (2) funkce jater;
 - (3) funkce ledvin;
 - (4) krevního cukru; a
 - (5) lipidů séra, včetně cholesterolu.

8. Lékařská zpráva

Po provedení každého lékařského posouzení poskytne zdravotnický personál dotyčné osobě, stejně jako organizaci, jejímž je zaměstnancem, písemnou lékařskou zprávu.

Zpráva uvádí datum lékařského posouzení, zda byla osoba shledána zdravotně způsobilou nebo nezpůsobilou, datum příštího lékařského posouzení a případně jakákoli omezení. Všechny další součásti jsou předmětem lékařského tajemství, proto nejsou součástí této zprávy.

9. Omezení

Pokud některá osoba plně nesplňuje stanovená zdravotní kritéria, může jí být povoleno vykonávat své úkoly s určitými omezeními. Omezení budou podrobně popsána zdravotnickým personálem a uvedena v lékařské zprávě.

Odstranění omezení obvykle probíhá po opětovném posouzení zdravotnickým personálem.

PŘÍKLADY OMEZENÍ

V závislosti na konkrétním případě mohou být stanovena provozní omezení a/nebo použití pomůcek následovně (seznam není vyčerpávající a vychází z posouzení zdravotní způsobilosti a provozních požadavků):

- (a) Nošení korekčních čoček;
- (b) Nošení sluchadel;
- (c) Zkrácení intervalu mezi následujícími prohlídkami nebo posouzeními. V tomto případě se dotyčné osoby dostaví na opakovanou prohlídku, kdy jim bylo řečeno, a budou dodržovat všechna lékařská doporučení;
- (d) Provozní omezení jako jsou:
 - (1) použití dýchacího přístroje;
 - (2) práce ve stísněných prostorech;
 - (3) šplhání po žebříku;
 - (4) práce ve výškách;
 - (5) řízení;
 - (6) manipulace nebo nošení s těžkým vybavením; a
 - (7) sjezd po tyči; a
- (e) Práce pouze v určitých částech dne (např. pouze denní směny).

[Rozhodnutí č. 2020/009/R; 16.07.2020]

GM2 ADR.OPS.B.010(a)(4) Záchranné a hasičské služby

ZDRAVOTNÍ KRITÉRIA PRO PERSONÁL ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB

1. KARDIOVASKULÁRNÍ SOUSTAVA

- (a) Všeobecně
 - (1) Personál záchranných a hasičských služeb trpící kterýmkoli z následujících stavů je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý:
 - (i) aneuryzma hrudní nebo supracrenální břišní aorty, před nebo po operaci;
 - (ii) významná funkční anomálie kterékoli ze srdečních chlopní;
 - (iii) transplantace srdce nebo srdce/plic;
 - (iv) symptomatické sinoatriální onemocnění;
 - (v) úplná atrioventrikulární blokáda;
 - (vi) subendokardiální kardiostimulátor;
 - (vii) symptomatické channelopatie zahrnující syndrom dlouhého intervalu QT a Brugadaův syndrom;

- (viii) automatický implantabilní defibrilační systém;
 - (ix) ventrikulární antitachykardický kardiostimulátor; a
 - (x) plicní hypertenze.
- (2) Personál záchranných a hasičských služeb s podezřením nebo stanovenou diagnózou kteréhokoli z následujících stavů je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Po úspěšné léčbě a přezkoumání specialistou lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým.
- (i) Koronární arteriální onemocnění před nebo po zákroku;
 - (ii) Periferní arteriální onemocnění před nebo po operaci;
 - (iii) Aneurysma infrarenální břišní aorty, před nebo po operaci;
 - (iv) Funkčně nevýznamné anomálie srdeční chlopně;
 - (v) Po operaci srdeční chlopně;
 - (vi) Významná porucha srdečního rytmu, včetně kardiostimulátorů a ablační terapie;
 - (vii) Anomálie perikardu, myokardu nebo endokardu;
 - (viii) Vrozená anomálie srdce, před nebo po korekční operaci;
 - (ix) Opakovaná vasovagální synkopa;
 - (x) Arteriální nebo žilní trombóza;
 - (xi) Plicní embolie; a
 - (xii) Kardiovaskulární stav vyžadující systémovou antikoagulační léčbu.
- (b) Periferní arteriální onemocnění
- Personál záchranných a hasičských služeb s periferním arteriálním onemocněním, před a po operaci, absoluuje úspěšně kardiologické vyhodnocení včetně zátěžového EKG. Mohou být zapotřebí další testy, které by neměly vykazovat jakékoli známky ischemie myokardu nebo významné stenózy koronární arterie. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit za předpokladu, že:
- (1) Dopplerovská echokardiografie postižené oblasti je uspokojivá; a
 - (2) nejsou známky významného koronárního arteriálního onemocnění nebo známky významného ateromu někde jinde a jakéhokoli funkčního poškození zásobeného koncového orgánu.
- (c) Aneurysma aorty
- Personál záchranných a hasičských služeb:
- (1) s aneurysmatem infrarenální břišní aorty je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý;
 - (2) může být posouzen jako zdravotně způsobilý po operaci aneurysmatu infrarenální aorty bez komplikací a pod podmínkou, že netrpí onemocněním karotického a koronárního krevního oběhu.
- (d) Anomálie srdeční chlopně
- Personál záchranných a hasičských služeb:
- (1) s dříve nepoznanými srdečními šelesty absolvují kardiologické vyhodnocení. Jsou-li shledány významnými, mohou být potřeba další vyšetření na základě doporučení kardiologa;
 - (2) s drobnými anomáliemi srdečních chlopní může být posouzen jako zdravotně způsobilý. Požaduje se následná pravidelná kardiologická kontrola, zahrnující alespoň 2D Dopplerovskou echokardiografii, jak bylo určeno kardiologem;
 - (3) s významnou anomálií kterékoli ze srdečních chlopní je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.

- (4) s anomálií bikuspidální chlopně aorty může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud se neprokáže žádná jiná srdeční nebo aortální abnormalita a pokud není negativně ovlivněna jeho zátěžová kapacita. Požaduje se následná pravidelná kardiologická kontrola, zahrnující 2D Dopplerovskou echokardiografii;
 - (5) s aortální stenózou středního stupně může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud není negativně ovlivněna jeho zátěžová kapacita. Požaduje se každoroční pravidelná kardiologická kontrola, zahrnující 2D Dopplerovskou echokardiografii;
 - (6) s aortální regurgitací může být posouzen jako zdravotně způsobilý pouze, pokud je regurgitace mírná a neexistují známky objemového přetížení. Na 2D Dopplerovské echokardiografii nesmí být jakékoli prokazatelné anomálie vzestupné aorty. Požaduje se následná kardiologická kontrola zahrnující 2D Dopplerovskou echokardiografii;
 - (7) s mitrální stenózou revmatického původu může být posouzen jako zdravotně způsobilý pouze v příznivých případech po kardiologickém vyhodnocení zahrnujícím 2D Dopplerovskou echokardiografii;
 - (8) s nekomplikovanou mírnou regurgitací mitrální chlopně může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud není negativně ovlivněna jeho zátěžová kapacita. Požaduje se následná pravidelná kardiologická kontrola zahrnující 2D Dopplerovskou echokardiografii;
 - (9) s prolapsem mitrální chlopně a mitrální regurgitací středního stupně může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud není negativně ovlivněna jeho zátěžová kapacita;
 - (10) se známkami objemového přetížení levé komory, doloženého zvětšením průměru levé komory na konci diastoly, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý;
 - (11) s náhradou/opravou srdeční chlopně je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po úspěšném kardiologickém vyhodnocení; a
 - (12) po chirurgickém zákroku na chlopních bez jakéhokoli symptomu může být posouzen jako zdravotně způsobilý po 6 měsících, pokud:
 - (i) funkce chlopní a komor byla 2D Dopplerovskou echokardiografií posouzena jako normální;
 - (ii) s úspěšným zátěžovým EKG s minimem příznaků nebo jeho ekvivalent;
 - (iii) byla prokázána nepřítomnost postižení věnčitých tepen, nebylo-li toto úspěšně řešeno revaskularizací;
 - (iv) nevyžaduje jakoukoli kardiologickou medikaci;
 - (v) každoroční kardiologická kontrola zahrnuje zátěžové EKG a 2D Dopplerovskou echokardiografii. Poté, jakmile kardiologická vyhodnocení potvrdila stabilní stav, mohou být přijatelné delší periody; a
 - (13) s implantovanými mechanickými chlopněmi je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Osoby s implantovanými biologickými chlopněmi mohou být posouzeny jako zdravotně způsobilé pod podmínkou zdokumentovaného příkladného dodržování jejich antiagregační terapie. Součástí posouzení rizik je faktor věku.
- (e) Tromboembolické poruchy
- Personál záchranných a hasičských služeb s arteriální nebo žilní trombózou nebo plicní embolizací je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý, je-li nasazena antikoagulační léčba. Personál záchranných a hasičských služeb s plicní embolizací bude rovněž vyhodnocen kardiologem. Po ukončení antikoagulační léčby z jakýchkoliv důvodů je potřeba, aby před návratem do služby absolvoval opětovné posouzení.
- (f) Další srdeční poruchy
- Personál záchranných a hasičských služeb:

- (1) s abnormalitou perikardu, myokardu nebo endokardu je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po úplném uzdravení a vyhovujícím kardiologickém vyhodnocení, které může zahrnovat 2D Dopplerovskou echokardiografii, zátěžové EKG, 24hodinový ambulantní záznam EKG a/nebo perfuzní sken myokardu nebo ekvivalentní test. Může být indikována koronární angiografie nebo ekvivalentní test. Mohou být vyžadovány pravidelné kardiologické kontroly; a
 - (2) s vrozenou srdeční vadou, včetně toho, který prodělal operaci srdce, by měl být posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Personál záchranných a hasičských služeb s lehčími vadami, které nejsou funkčně závadné a negativně neovlivňují jeho zátěžovou kapacitu, může být posouzen jako zdravotně způsobilý po kardiologickém posouzení. Není přípustná žádná kardiologická medikace. Vyšetření mohou zahrnovat 2D Dopplerovskou echokardiografii, zátěžový EKG a 24hodinový ambulantní záznam EKG. Může být požadována pravidelná kardiologická kontrola.
- (g) Synkopa
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb s anamnézou opakovaných případů synkopy je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po dostatečně dlouhém období bez recidivy, pokud je kardiologické hodnocení uspokojivé.
 - (2) Kardiologické hodnocení po ojedinělém případě synkopy zahrnuje přinejmenším:
 - (i) uspokojivý zátěžový EKG s minimálními příznaky. Pokud je EKG nenormální, vyžaduje se perfuzní sken myokardu nebo ekvivalentní test;
 - (ii) 2D Dopplerovskou echokardiografii nezobrazující žádné významné zvětšení komory ani strukturální nebo funkční poruchu srdce, chlopní nebo myokardu;
 - (iii) 24hodinový ambulantní záznam EKG nezobrazující žádnou poruchu vedení, komplexní nebo setrvalou poruchu rytmu nebo důkaz ischemie myokardu; a
 - (iv) test na sklopném stole podle standardního protokolu nevykazující známku vasomotorické nestability.
 - (3) Může být požadováno neurologické přezkoumání.
- (h) Krevní tlak
- (1) Krevní tlak bude v mezích normy.
 - (2) Personál záchranných a hasičských služeb:
 - (i) se symptomatickou hypotenzí; nebo
 - (ii) jehož krevní tlak při prohlídce trvale převyšuje 140 mmHg v systole a/nebo 90 mmHg v diastole, při léčbě nebo bez ní; nebo
 - (iii) který zahájil léčbu pro kontrolu krevního tlaku,bude vyžadovat na čas postavení mimo službu, aby bylo možné posoudit závažnost stavu, zavést nebo změnit léčbu a/nebo zjistit nepřítomnost významných vedlejších účinků.
 - (3) Vyšetření možné hypertenze a potvrzení dostatečné kontroly při medikaci zahrnuje 24hodinové monitorování krevního tlaku.
 - (4) Antihypertenzní medikace může zahrnovat:
 - (i) kličková diuretika;
 - (ii) inhibitory ACE;
 - (iii) antagonisty receptoru angiotensinu II/AT1;
 - (iv) blokátory vápníkových kanálů s prodlouženým uvolňováním; a
 - (v) některé (většinou hydrofilní) beta-blokátory.

- (5) Po zahájení léčby pro kontrolu krevního tlaku je personál záchranných a hasičských služeb znovu posouzen, aby se ověřilo, že léčba je slučitelná s bezpečným výkonem jeho povinností.
- (i) Ischemická choroba srdeční
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb s bolestí na hrudi absolvují úplné vyšetření, než může být zváženo posouzení zdravotně způsobilým. Personál záchranných a hasičských služeb s anginou pectoris je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý, ať je nebo není potlačena léky.
- (2) Personál záchranných a hasičských služeb s podezřením na asymptomatickou ischemickou chorobu srdeční absolvuje kardiologické vyhodnocení včetně zátěžového EKG. Mohou být požadovány další testy (perfuzní skenování myokardu, zátěžová echokardiografie, koronární angiografie nebo ekvivalentní test), které by měly potvrdit nepřítomnost ischemie myokardu nebo významné stenózy věnčitě tepny.
- (3) Po ischemické srdeční příhodě, včetně revaskularizace (PTCI/stent a CABG) je potřeba, aby personál záchranných a hasičských služeb bez příznaků omezil všechny rizikové faktory na patřičnou mez. Medikace upravující srdeční příznaky je nepřijatelná. Veškerý personál záchranných a hasičských služeb bude dostávat přijatelné léky v rámci sekundární prevence.
- (i) K dispozici je koronární angiogram nebo ekvivalentní test pořízený v době nebo kolem ischemické příhody myokardu a úplnou podrobnou lékařskou zprávu o ischemické příhodě a o jakýchkoliv chirurgických zákrocích.
- (A) Na kterékoliv velké neošetřené cévě, na jakémkoliv žilním nebo tepenném štěpu nebo v místě angioplastiky/stentu, s výjimkou cévy směřující k srdečnímu infarktu, není přítomna stenóza větší než 50 %. Více než dvě stenózy mezi 30 % a 50 % na větvení cévního řečiště jsou nepřijatelné.
- (B) Celé koronární řečiště posuzuje jako vyhovující kardiolog, při čemž je zvláštní pozornost věnována mnohočetným stenózám a/nebo vícenásobným revaskularizacím.
- (C) Neošetřená stenóza větší než 30 % na levé hlavní nebo proximální levé přední sestupné věnčitě tepně je nepřijatelná.
- (ii) Nejméně 6 měsíců od ischemické příhody myokardu, včetně revaskularizace, je potřeba dokončit následující vyšetření:
- (A) zátěžový EKG neprokazující žádnou známku ischemie myokardu, ani poruchu rytmu nebo vedení;
- (B) echokardiogram nebo ekvivalentní test dokládající uspokojivou funkci levé komory bez významnější poruchy motility její stěny (jako je dyskinéze nebo akinéze) a ejekční frakci levé komory 50 % nebo větší;
- (C) v případech po angioplastice/zavedení stentu perfuzní sken myokardu nebo ekvivalentní test, který potvrzuje nepřítomnost reverzibilní ischemie myokardu. Perfuzní sken se rovněž vyžaduje při jakýchkoli pochybnostech o prokrvení myokardu i u dalších případů (infarkt nebo bypassový štěp); a
- (D) k posouzení rizika jakékoli významné poruchy rytmu mohou být nutná další vyšetření, jako je 24hodinový ambulantní záznam EKG.
- (iii) Kontrola se provádí každoročně (nebo, v případě potřeby, častěji) k ujištění, že nedošlo ke zhoršení stavu kardiovaskulární soustavy. Její součástí je vyhodnocení kardiologem, zátěžový EKG a posouzení kardiovaskulárních rizik. Mohou být požadována další vyšetření.
- (iv) Po voperování bypassu ze žilního štěpu při klinické indikaci provede perfuzní sken myokardu nebo ekvivalentní test a v ostatních případech v průběhu 5 let od výkonu.

- (v) Ve všech případech se uvažuje o koronární angiografii nebo ekvivalentním testu vždy, když symptomy projevy nebo neinvazivní testy svědčí o ischemii myokardu.
 - (vi) Personál záchranných a hasičských služeb může být posouzen jako zdravotně způsobilý, aby absolvoval zkoušky fyzické zdatnosti, po úspěšném výsledku přezkoumání po 6 nebo více měsících.
- (j) Poruchy rytmu a vedení
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb s jakoukoli významnou poruchou rytmu nebo vedení může být posouzen jako zdravotně způsobilý po vyhodnocení kardiologem a přiměřených kontrolách. Takové hodnocení zahrnuje:
 - (i) zátěžový EKG k prokázání nepřítomnosti významných poruch rytmu nebo vedení a jakýchkoliv známek ischemie myokardu. Před testem se vyžaduje vysazení kardioaktivní medikace;
 - (ii) 24hodinový ambulantní záznam EKG k prokázání nepřítomnosti významné poruchy rytmu nebo vedení; a
 - (iii) 2D Dopplerovskou echokardiografii k prokázání nepřítomnosti významného selektivního zvětšení komory nebo významné strukturální nebo funkční poruchy, a ejekční frakce levé komory nejméně 50 %.Další vyhodnocení může zahrnovat:
 - (iv) 24hodinový záznam EKG opakovaný podle potřeby;
 - (v) elektrofyzilogické pozorování (EPS);
 - (vi) zobrazení myokardiálního průtoku nebo ekvivalentní test;
 - (vii) magnetickou rezonanci srdce (MRI) nebo ekvivalentní test; a
 - (viii) angiografii srdce nebo ekvivalentní test.
 - (2) Personál záchranných a hasičských služeb se supraventrikulárními nebo komorovými ektopickými komplexy na klidovém EKG nemusí vyžadovat další vyšetření, pokud lze prokázat četnost ne vyšší než jeden za minutu; např. na delším EKG záznamu.

Personál záchranných a hasičských služeb s asymptomatickými izolovanými monoformními komorovými ektopickými komplexy může být posouzen jako zdravotně způsobilý, ale časté nebo složité formy vyžadují úplné kardiologické vyhodnocení.
 - (3) Ablace
 - (i) Personál záchranných a hasičských služeb, který prodělal ablační výkon je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý nejméně po dobu 2 měsíců.
 - (ii) Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po úspěšné ablaci katetrem, pokud EPS potvrdí dosažení uspokojivé kontroly.
 - (iii) Kde není provedeno EPS je potřeba zvážit delší dobu nezpůsobilosti a kontrolu kardiologem.
 - (iv) Kontrola zahrnuje vyhodnocení kardiologa.
 - (4) Supraventrikulární arytmie

Personál záchranných a hasičských služeb s významnou poruchou supraventrikulárního rytmu, včetně sinoatriální dysfunkce, ať intermitentní nebo stabilizovanou, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, pokud je kardiologické vyhodnocení, včetně potenciálního rizika mrtvice, vyhovující. Antikoagulační léčba znamená nezpůsobilost.

 - (i) V případě posouzení před přijetím do pracovního poměru je posouzení zdravotní způsobilosti u personálu záchranných a hasičských služeb s fibrilací/flutterem síní omezeno na jedince s jedinou epizodou arytmie, u níž není pravděpodobné, že se bude opakovat.

- (ii) Personál záchranných a hasičských služeb s bezpříznakovými výpadky sinusového rytmu až do 2,5 sekundy na klidovém EKG může být posouzen jako zdravotně způsobilý po vyhovujícím kardiologickém vyhodnocení. Toto kardiologické vyhodnocení zahrnuje alespoň následující: zátěžové EKG, 2D Dopplerovskou echokardiografii a 24hodinový ambulantní EKG.
- (iii) Personál záchranných a hasičských služeb se symptomatickou sinoatriální chorobou je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (5) Síňokomorová blokáda Mobitzova typu 2
Personál záchranných a hasičských služeb s AV blokádou Mobitzova typu 2 může být posouzen jako zdravotně způsobilý po úplném kardiologickém vyhodnocení, které potvrdí nepřítomnost poruchy distálního vodivého systému.
- (6) Úplná blokáda svazku pravého raménka
Personál záchranných a hasičských služeb s úplnou blokádou svazku pravého raménka absolvuje kardiologické vyhodnocení při vstupní prohlídce.
- (7) Úplná blokáda svazku levého raménka
Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit následovně:
 - (i) Při vstupní prohlídce může být personál záchranných a hasičských služeb posouzen jako zdravotně způsobilý po úplném kardiologickém vyhodnocení prokazujícím nepřítomnost jakékoli patologie. V závislosti na klinické situaci může být vyžadováno období stabilizace stavu.
 - (ii) Personál záchranných a hasičských služeb při periodickém posouzení jeho zdravotní způsobilosti s de novo blokádou svazku levého raménka může být posouzen jako zdravotně způsobilý po kardiologickém vyhodnocení prokazujícím nepřítomnost jakékoli patologie. Může být vyžadováno období stabilizace stavu.
 - (iii) Ve všech případech se doporučuje kardiologické vyhodnocení po 12 měsících.
- (8) Komorová preexcitace
Personál záchranných a hasičských služeb s preexcitací může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud je asymptomatický a elektrofyziologické pozorování, včetně vhodné farmakologicky navozené autonomní stimulace, neodhalí žádnou návratnou tachykardii a je vyloučena přítomnost mnohočetných aberantních spojek. Vyžadována bude kardiologická kontrola včetně 24hodinového ambulantního záznamu EKG prokazujícího, že nemá tendenci k symptomatické nebo asymptomatické tachyarytmii.
- (9) Prodloužení QT
U personálu záchranných a hasičských služeb s prodloužením QT intervalu je nutné kardiologické vyhodnocení. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit u asymptomatických osob.

2. DÝCHACÍ SOUSTAVA

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb s významným zhoršením plicní funkce je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, jakmile se plicní funkce upravila a je vyhovující.
- (b) Personál záchranných a hasičských služeb s jakýmkoli následky nemoci nebo chirurgického zákroku na jakékoli části dýchací soustavy, které by mohly vyvolat zdravotní selhání, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po vyhodnocení specialistou.
- (c) Po závažném respiračním onemocnění budou před návratem k provozní službě provedeny zkoušky fyzické zdatnosti.
- (d) Prohlídka

- (1) Při vstupní prohlídce se požaduje spirometrické vyšetření. Poměr FEV1/FVC menší než 75 % vyžaduje vyhodnocení specialistou na plicní choroby, než je možné zvážit posouzení zdravotně způsobilým.
 - (2) Předozadní snímek hrudníku může být požadován při vstupní prohlídce a při prohlídkách pro prodloužení nebo obnovu platnosti při klinické indikaci nebo z epidemiologických důvodů.
- (e) Chronická obstrukční plicní nemoc
- Personál záchranných a hasičských služeb s chronickou obstrukční plicní nemocí je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Personál záchranných a hasičských služeb s jen lehčím postižením plicní funkce může být posouzen jako zdravotně způsobilý po vyhodnocení respirace specialistou. Požadováno může být omezení služebních povinností. Personál záchranných a hasičských služeb s plicním emfyzémem může být posouzen jako zdravotně způsobilý pro omezené služební povinnosti vylučující použití dýchacího přístroje po vyhodnocení specialistou, které prokazuje, že tento stav je stabilní a nevyvolává závažné symptomy.
- (f) Astma
- Personál záchranných a hasičských služeb s astmatem vyžadujícím medikaci může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud lze astma při uspokojivých plicních funkčních testech a medikaci slučitelné s bezpečným výkonem služebních povinností pokládat za stabilní. Mohou být vhodná provozní omezení.
- (g) Zánětlivá onemocnění
- (1) U personálu záchranných a hasičských služeb se zánětlivým onemocněním dýchací soustavy lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým po vyhodnocení specialistou, když stav odezní bez následků a není třeba medikace.
 - (2) Personál záchranných a hasičských služeb s chronickými zánětlivými onemocněními může být posouzen jako zdravotně způsobilý po vyhodnocení specialistou, které prokáže mírné onemocnění bez rizika akutního zhoršení při přijatelném plicním funkčním testu, včetně bronchoprovokačního testu, a medikaci slučitelné s bezpečným výkonem služebních povinností. Mohou být vyžadována provozní omezení.
- (h) Sarkoidóza
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb s aktivní sarkoidózou je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Je provedeno vyšetření specialistou na možnost systémového, především srdečního postižení. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, pokud je potřebná medikace minimální a onemocnění je omezeno na lymfadenopatii hilů a je inaktivní.
 - (2) Personál záchranných a hasičských služeb se sarkoidem srdce nebo neurosarkoidózou je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (i) Pneumotorax
- Personál záchranných a hasičských služeb se spontánním pneumotoraxem je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým může být zváženo:
- (1) 6 týdnů po příhodě, pokud bylo potvrzeno úplné uzdravení z jediné příhody při podrobném vyhodnocení respirace zahrnujícím CT sken nebo ekvivalentní vyšetření; a
 - (2) po chirurgické intervenci v případě opakujícího se pneumotoraxu za předpokladu úspěšného uzdravení.
- (j) Hrudní chirurgie
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb, který vyžaduje operaci hrudníku, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý do té doby, než účinky operace pravděpodobně nadále nebudou narušovat bezpečný výkon jeho služebních povinností.

- (2) Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit pouze po uspokojivém uzdravení a podrobném vyhodnocení respirace zahrnujícím CT sken nebo ekvivalentní vyšetření. Při procesu posouzení se zohledňuje primární patologie, která si vyžádala operaci.
- (k) Syndrom spánkové apnoe/porucha spánku
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb s neuspokojivě léčeným syndromem spánkové apnoe a trpící nadměrnou ospalostí během dne je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (2) Personál záchranných a hasičských služeb s obstrukční spánkovou apnoe absoluuje kardiologické a pneumologické vyhodnocení.
- (3) Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit v závislosti na rozsahu příznaků a úspěšné léčbě.

3. TRÁVICÍ SOUSTAVA

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb s jakýmkoliv následky nemoci nebo chirurgického zákroku na jakékoliv části trávicí soustavy nebo na jejích součástech, které by mohly vyvolat zdravotní selhání, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po vyhodnocení specialistou.
- (b) Varixy jícnu
Personál záchranných a hasičských služeb s varixy jícnu je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (c) Pankreatitis
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb s pankreatitidou je až do rozhodnutí posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, je-li příčina (např. žlučový kámen, jiná obstrukce, medikace) odstraněna.
- (2) Příčinou dyspepsie a pankreatitidy může být alkohol. Vyžaduje se podrobné vyhodnocení jeho užívání/alkoholismu.
- (d) Žlučové kameny
Personál záchranných a hasičských služeb:
- (1) s jedním velkým žlučovým kamenem může být po vyhodnocení posouzen jako zdravotně způsobilý;
- (2) s mnohočetnými žlučovými kameny může být po dobu čekání na rozhodnutí nebo léčby posouzen jako zdravotně způsobilý, jestliže jeho příznaky pravděpodobně nenaruší výkon služebních povinností.
- (e) Zánětlivá střevní onemocnění
Personál záchranných a hasičských služeb se zjištěnou diagnózou nebo anamnézou chronického zánětu střev může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud je toto onemocnění prokazatelně v stabilní remisi a medikace, pokud je vůbec užívána, je pouze minimální. Požadují se pravidelné kontroly.
- (f) Kýla
Personál záchranných a hasičských služeb nebude mít kýlu. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit na základě rozsahu příznaků, úspěšné léčby a po vyhodnocení specialistou. Riziko sekundárních komplikací nebo zhoršení by mělo být minimální a personál záchranných a hasičských služeb bude podroben pravidelné kontrole.
- (g) Dyspepsie
U personálu záchranných a hasičských služeb s opakující se dyspepsií, která vyžaduje medikaci, je potřeba, aby podstoupil interní vyšetření zahrnující radiologické nebo endoskopické vyšetření. Laboratorní testy zahrnují hodnocení hemoglobinu. Jakýkoli prokázaný vřed nebo významný zánět vyžadují prokazatelné zhojení, než je možné zvážit posouzení zdravotně způsobilým.

(h) Břišní operace

Personál záchranných a hasičských služeb, který prodělal operační zákrok na trávici soustavě nebo jejích součástech, včetně úplného nebo částečného odstranění nebo přemostění jakéhokoliv z orgánů, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po úplném uzdravení, kdy žadatel je bez potíží a riziko sekundárních komplikací nebo recidivy je minimální.

4. SYSTÉMY PŘEMĚNY LÁTEK A ENDOKRINNÍ SYSTÉMY

(a) Personál záchranných a hasičských služeb s metabolickou, nutriční nebo endokrinní dysfunkcí může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud nemá žádné příznaky, je klinicky kompenzován a stabilizován substituční léčbou nebo bez ní a je pravidelně kontrolován příslušným specialistou.

(b) Obezita

(1) Obézní personál záchranných a hasičských služeb (např. s indexem tělesné hmotnosti (BMI) ≥ 35) může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pouze pokud je nepravděpodobné, že jeho hmotnost naruší bezpečný výkon služebních povinností. Je potřeba zvážit přezkoumání kardiovaskulárních rizik a pneumologické vyšetření specialistou. Je potřeba vyloučit existenci syndromu spánkové apnoe.

(2) Před tím, než lze zvážit posouzením zdravotně způsobilým může být nezbytné funkční testování v pracovním prostředí.

(c) Dysfunkce štítné žlázy

U personálu záchranných a hasičských služeb s hypertyreózou nebo hypotyreózou lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým po dosažení stabilizovaného stavu. Kontroly zahrnují pravidelné krevní testy funkce štítné žlázy.

(d) Porucha metabolismu glukózy

Při glykosurii a nenormální hladině glukózy v krvi je nutné vyšetření. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, pokud se prokáže normální tolerance glukózy (nízký renální práh) nebo když narušená glukózová tolerance, která nemá diabetický podklad, je zcela kontrolována dietou a je pravidelně sledována.

(e) Cukrovka

Na základě minimálně každoročního endokrinologického posouzení specialistou, při absenci komplikací pravděpodobně narušujících výkon služebních povinností, prokázané kontrole krevního cukru bez významných epizod hypoglykemie, personál záchranných a hasičských služeb s cukrovkou:

(1) nevyžadující medikaci nebo vyžadující antidiabetickou medikaci, která nemůže vyvolat hypoglykémii, může být posouzen jako zdravotně způsobilý;

(2) vyžadující medikaci, která potenciálně může vyvolat hypoglykémii, zahrnující sulfonylmočoviny a inzulin, může být posouzen jako zdravotně způsobilý s provozním omezením (nebo omezeními), včetně zadokumentovaného testování během výkonu služebních povinností. U personálu záchranných a hasičských služeb léčených inzulinem bude každých 6 měsíců prováděno přezkoumání zahrnující výsledky testování hladiny krevního cukru během provozu;

(3) jiné kardiovaskulární rizikové faktory zahrnující cholesterol budou vyžadovat řízení kardiovaskulárních rizikových faktorů. Jsou-li diagnostikovány, bude proveden zátěžový EKG, a to každých pět let do 40 let věku a poté každoročně;

(4) absolvuje každé 3 měsíce měření hladiny HbA1c, s výjimkou personálu záchranných a hasičských služeb, který nevyžaduje léčbu sulfonylmočovinou nebo inzulinem, kde je přijatelný interval testování 6 měsíců; a

(5) vyžaduje každoroční prohlídku specialistou zahrnující prokázání absence diabetických komplikací, jako je neuropatie, retinopatie, arteriopatie nebo nefropatie.

5. HEMATOLOGIE

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb s jakýmkoli závažným hematologickým stavem je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po vyhodnocení specialistou.
- (b) Anémie
- (1) U anémie potvrzené sníženou hladinou hemoglobinu je potřeba vyšetřit. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit v případech, kde byla primární příčina vyléčena (např. deficit železa nebo vitamínu B12) a hemoglobin nebo hematokrit se stabilizoval na vyhovující hladině pro požadované služební povinnosti.
- (2) Anémie, která nereaguje na léčbu, znamená nezpůsobilost.
- (c) Hemoglobinopatie a enzymatické poruchy červených krvinek
- Personál záchranných a hasičských služeb s hemoglobinopatií a enzymatickými poruchami červených krvinek je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit při diagnóze talasémie minor, srpkovité nemoci nebo jiného stavu bez anamnézy krizí a při průkazu plné funkční schopnosti.
- (d) Poruchy srážlivosti
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb se závažnou poruchou srážlivosti je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, neexistuje-li anamnéza epizod závažného krvácení nebo trombotických příhod a hematologické údaje ukazují, že nenarušují bezpečný výkon služebních povinností.
- (2) Personál záchranných a hasičských služeb vyžadující antikoagulační léčbu je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (e) Poruchy lymfatického systému
- Zvětšení lymfatických žláz vyžaduje vyšetření. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit v případech akutního infekčního procesu po úplném uzdravení nebo u Hodgkinova lymfomu nebo jiného maligního lymfoidu, který byl léčen a je v úplné remisi. Je potřeba provádět pravidelné kontroly.
- (f) Leukémie
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb s akutní leukémií je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Dosáhne-li se remise, mohou být žadatelé posouzeni jako zdravotně způsobilí.
- (2) Personál záchranných a hasičských služeb s chronickou leukémií je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po remisi a období prokázané stabilizace.
- (3) Personál záchranných a hasičských služeb s anamnézou leukémie nebudou mít v anamnéze postižení centrální nervové soustavy a jakékoli přetrvávající vedlejší příznaky léčby, které by mohly narušit bezpečný výkon služebních povinností. Je potřeba, aby byly hladiny hemoglobinu a počtu krevních destiček dostatečné.
- (4) Ve všech případech leukémie se doporučují pravidelné kontroly.
- (g) Splenomegalie
- Splenomegalii je potřeba vyšetřit. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, pokud je zvětšení minimální, stabilizované a není prokázáno spojení s jiným patologickým procesem, nebo pokud je zvětšení minimální a souvisí s jiným přijatelným postižením.
- (h) Splenektomie
- Po splenektomii lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým, pokud došlo k úplnému uzdravení a hladina krevních destiček je přijatelná.

6. MOČOPOHLAVNÍ SOUSTAVA

- (a) Moč nebude obsahovat jakýkoli nenormální nález považovaný za patologicky významný.
- (b) Personál záchranných a hasičských služeb s jakýmkoliv následky nemoci nebo chirurgického zákroku na močopohlavní soustavě nebo na jejích součástech, které by mohly vyvolat zdravotní selhání, zejména jakoukoliv obstrukci kvůli striktuře nebo kompresi, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po vyhodnocení specialistou.
- (c) Abnormální močový nález
Jakýkoliv nenormální močový nález zahrnující proteinurii, hematurii a glykosurii potřebuje vyšetření.
- (d) Renální onemocnění
 - (1) Personál záchranných a hasičských služeb udávající jakékoli příznaky renálního onemocnění je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, pokud je krevní tlak vyhovující a renální funkce přijatelná, bez jakýchkoliv významných lézí.
 - (2) Personál záchranných a hasičských služeb vyžadující dialýzu je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (e) Močové kameny
 - (1) Personál záchranných a hasičských služeb s asymptomatickým kamenem nebo anamnézou renální koliky je potřeba vyšetřit. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po úspěšné léčbě kaménku a při odpovídající kontrole.
 - (2) Reziduální kaménky znamenají zdravotní nezpůsobilost, dokud nejsou v místě, kde je nepravděpodobné, že se budou pohybovat a vyvolají příznaky.
- (f) Renální a urologické chirurgické zákroky
 - (1) Personál záchranných a hasičských služeb, který prodělal velkou operaci močopohlavní soustavy nebo jejích součástí zahrnující úplnou nebo částečnou excizi nebo přemostění kteréhokoliv z jejích orgánů, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý až do doby úplného uzdravení, jedinec je bez příznaků a riziko sekundárních komplikací je minimální.
 - (2) Personál záchranných a hasičských služeb s kompenzovanou nefrektomií bez hypertenze nebo urémie může být posouzen jako zdravotně způsobilý.
 - (3) Personál záchranných a hasičských služeb, který prodělal transplantaci ledviny, může být posouzen jako zdravotně způsobilý po úplném uzdravení, vykazuje-li, že je stav plně kompenzovaný a snášený jen s minimální imunosupresivní léčbou. Budou zvážena omezení služebních povinností.
 - (4) Personál záchranných a hasičských služeb, který prodělal totální cystektomii, lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým, pokud mají vyhovující močové funkce, netrpí infekcí ani recidivou primárního patologického procesu.

7. INFEKČNÍ ONEMOCNĚNÍ

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb s diagnózou nebo vykazující příznaky infekčního onemocnění absoluuje vyhodnocení specialistou a může být shledán zdravotně způsobilým, pokud je bez příznaků a za podmínky, že léčba neohrožuje bezpečný výkon jeho služebních povinností.
- (b) V případech infekčních onemocnění se zvažuje anamnéza, nebo klinické příznaky indikující základní poruchu imunitního systému.
- (c) Tuberkulóza
 - (1) Personál záchranných a hasičských služeb s aktivní tuberkulózou je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po skončení léčby.

- (2) Personál záchranných a hasičských služeb s lézemi v klidové fázi nebo zhojenými může být posouzen jako zdravotně způsobilý. Je potřeba, aby vyhodnocení specialistou zvažilo rozsah onemocnění, požadovanou léčbu a možné vedlejší účinky medikace.
- (d) HIV pozitivita
- (1) Personál záchranných a hasičských služeb, který je HIV pozitivní, může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud podrobné vyšetření neposkytne žádný důkaz o nemoci spojené s HIV, která by mohla vyvolat projevy zneschopnění. Je potřeba, aby byla prováděna častá přezkoumání imunologického stavu a neurologická vyhodnocení příslušným specialistou. V závislosti na medikaci může být rovněž požadováno kardiologické přezkoumání.
- (2) Personál záchranných a hasičských služeb se stavem definujícím AIDS je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý, vyjma individuálních případů s omezenými služebními povinnostmi po úplném uzdravení a v závislosti na přezkoumání.
- (3) Posouzení případů v bodech (1) a (2) závisí na absenci příznaků nebo známek onemocnění a přijatelnosti serologických markerů. Léčba bude vyhodnocena specialistou individuálně, co se týče její vhodnosti a jakýchkoli vedlejších účinků.
- (e) Syfilis
- Personál záchranných a hasičských služeb s akutní syfilidou je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit v případě úplného vyléčení a uzdravení z prvního a sekundárního stádia.
- (f) Infekční hepatitida
- Personál záchranných a hasičských služeb s infekční hepatitidou je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit poté, co je osoba bez příznaků po léčbě a vyhodnocení specialistou. Je potřeba provést pravidelné přezkoumání jaterní funkce.

8. PORODNICTVÍ A GYNEKOLOGIE

- (a) Gynekologické operace
- Personál záchranných a hasičských služeb, který prodělal velkou gynekologickou operaci, absolvuje posouzení specialistou. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit na základě uspokojivého gynekologického vyhodnocení po úspěšné léčbě a/nebo úplném uzdravení po operaci.
- (b) Těhotenství
- V případě těhotenství je personál záchranných a hasičských služeb posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po 12. týdnu gestace pod podmínkou, že vyhodnocení porodníka trvale indikuje normální těhotenství. Takovéto posouzení zdravotně způsobilým platí do 30. týdnu gestace. Uložena mohou být dodatečná provozní omezení. Posouzení zdravotně způsobilým může být zváženo po posouzení specialistou po úplném zotavení po konci těhotenství.

9. SVALOVÁ A KOSTERNÍ SOUSTAVA

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb bude mít dostatečnou funkční použitelnost svalové a kosterní soustavy umožňující bezpečné provádění jeho služebních povinností.
- (b) Personál záchranných a hasičských služeb se statickým nebo progresivním postižením svalové a kosterní soustavy nebo revmatologickým postižením nebo chirurgickým zákrokem, který pravděpodobně naruší bezpečný výkon jeho služebních povinností, bude podroben dalšímu posouzení. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit na základě uspokojivého posouzení pracoviště po úspěšné léčbě nebo úplném uzdravení po operaci.
- (c) Personál záchranných a hasičských služeb s protézou končetiny by měl mít dostatečnou funkční použitelnost, jak prokazuje posouzení pracoviště.

- (d) Personál záchranných a hasičských služeb s jakýmkoliv vážnými následky nemoci, zranění, nebo vrozené anomálie postihující kosti, klouby, svaly nebo šlachy, operované nebo neoperované, potřebuje před posouzením zdravotní způsobilosti podrobné zhodnocení.
- (e) Při nenormální tělesné konstituci, včetně otylosti, nebo svalové slabosti může být požadováno lékařské posouzení a zvláštní pozornost je třeba věnovat posouzení pracoviště.
- (f) Lokomotorická dysfunkce, amputace, malformace, ztráta funkce a progresivní osteoartrické poruchy jsou posuzovány individuálně ve spolupráci s příslušným provozním odborníkem se znalostí složitosti úkolů, které je třeba vykonávat.
- (g) Personál záchranných a hasičských služeb se zánětlivým, infiltrativním nebo degenerativním postižením svalové a kosterní soustavy může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud je postižení v remisi a medikace je přípustná a neovlivňuje negativně plnění jeho služebních povinností.
- (h) Personál záchranných a hasičských služeb, který podstoupil rekonstrukční chirurgický zákrok nebo procedury náhrady kloubu, by měla být zvláštní pozornost věnována rizikům spojeným s konkrétním implantátem nebo protézou a jejich funkčnímu provoznímu rozsahu.
- (i) Při pochybnostech o provozní zdatnosti absolvuje personál zdravotních a hasičských služeb před návratem do plné služby provozní posouzení fyzické zdatnosti. Mohou být požadována omezení.

10. PSYCHIATRIE

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb s duševní poruchou nebo poruchou chování vyvolanou alkoholem nebo užíváním nebo zneužíváním jiných psychoaktivních látek, včetně rekreačních látek, ať způsobujících závislost či ne, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý až do uplynutí období prokázané abstinence nebo osvobození se od užívání nebo zneužívání psychoaktivních látek a po vyhovujícím vyhodnocení psychiatrem po úspěšném léčení.
- (b) Personál záchranných a hasičských služeb s psychiatrickou poruchou, jako je:
 - (1) porucha nálady;
 - (2) neurotická porucha, např. příznaky klaustrofobie nebo akrofobie;
 - (3) porucha osobnosti;
 - (4) duševní porucha nebo porucha chování;
 - (5) posttraumatická stresová porucha;
 - (6) významné příznaky vyvolané stresem; a
 - (7) jediné nebo opakované úmyslné sebepoškozování,absolvuje podle potřeby léčbu a vyhovující posouzení psychiatrem, než je možné zvážit posouzení zdravotně způsobilým. Vyhodnocení psychologem může být požadováno jako součást nebo doplněk posouzení odborným psychiatrem nebo neurologem.
- (c) Poruchy vyvolané alkoholem nebo užíváním jiné látky
 - (1) Posouzení zdravotně způsobilým může být zváženo po úspěšném léčení, období prokázané abstinence nebo osvobození se od užívání látek a přezkoumání psychiatrickým specialistou. OHMP po poradě s psychiatrickým specialistou určí délku doby pozorování, než lze přistoupit k posouzení zdravotně způsobilým.
 - (2) V závislosti na konkrétním případě může léčba zahrnovat ústavní léčení různého trvání.
 - (3) Mohou být vyžadovány trvalé kontroly, včetně krevních testů a zpráv podávaných spolupracovníky, po neomezenou dobu.
- (d) Porucha nálady
Personál záchranných a hasičských služeb se stanovenou poruchou nálady je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po úplném uzdravení a podrobném individuálním posouzení, v závislosti na charakteru a závažnosti poruchy nálady. Je-li schválena stabilní udržovací léčba, lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým.

V některých případech může být vyžadováno provozní omezení. Pokud se změní dávkování léku, je nutné další období zdravotní nezpůsobilosti. Je třeba zvážit pravidelný dohled specialisty. Jakékoli užívání léků je potřeba blíže vyhodnotit specialistou.

(e) Psychotická porucha

Personál záchranných a hasičských služeb s anamnézou nebo přítomností funkční psychotické poruchy je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý, pokud nelze potvrdit, že původní diagnóza byla nesprávná nebo nepřesná nebo byla výsledkem jediné epizody intoxikace.

(f) Úmyslné sebepoškozování

Ojedinelý sebedestruktivní čin nebo opakované otevřené jednání znamená zdravotní nezpůsobilost. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit po úplném posouzení individuálního případu a vyžaduje psychiatrické nebo psychologické přezkoumání.

11. NEUROLOGIE

(a) Personál záchranných a hasičských služeb se zjištěnou anamnézou nebo klinickou diagnózou:

- (1) epilepsie s výjimkou případů v bodech (b)(1) a (2) níže;
- (2) opakovaných epizod poruchy vědomí nejistého původu; a
- (3) stavů se silným sklonem k mozkové dysfunkci,

je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.

(b) Personál záchranných a hasičských služeb se zjištěnou anamnézou nebo klinickou diagnózou:

- (1) epilepsie bez recidivy po dosažení věku 5 let;
- (2) epilepsie bez recidivy a vysazenou léčbou po dobu více než 5 let;
- (3) epileptiformní EEG abnormit a fokálních pomalých vln;
- (4) progresivního nebo neprogresivního onemocnění nervové soustavy;
- (5) ojedinělé epizody poruchy nebo ztráty vědomí;
- (6) poranění, postižení nebo zánětu mozku;
- (7) poranění, postižení nebo zánětu páteře nebo periferních nervů;
- (8) poruch nervového systému v důsledku žilní nedostatečnosti zahrnující hemoragické a ischemické příhody; a
- (9) závratě,

potřebuje před tím, než je možné zvážit posouzení zdravotně způsobilým, absolvovat vyhodnocení specialistou.

(c) Elektroencefalografie (EEG)

EEG bude provedena na základě osobní anamnézy nebo klinických důvodů.

(d) Epilepsie

- (1) Personál záchranných a hasičských služeb, který měl po 5. roce jeden nebo více křečových záchvatů, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (2) Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, pokud:
 - (i) personál záchranných a hasičských služeb je bez záchvatů a po vysazení léčby nejméně 5 let; a
 - (ii) podrobné neurologické vyšetření dokládá, že záchvat byl vyvolán specifickou neopakující se příčinou, jako je trauma nebo toxin.
- (3) Personál záchranných a hasičských služeb, který měl epizodu benigního Rolandického záchvatu, může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud byl tento záchvat jasně diagnostikován včetně řádně zdokumentované anamnézy a výsledku typického EEG a

personál záchranných a hasičských služeb je bez příznaků a po vysazení léčby nejméně 5 let.

(e) Neurologické onemocnění

Personál záchranných a hasičských služeb s jakýmkoliv stacionárním nebo progresivním onemocněním nervového systému, které způsobilo nebo by mohlo způsobit významné zneschopnění, je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit v případech drobných funkčních ztrát u stacionárního onemocnění po podrobném neurologickém vyhodnocení a posouzení pracoviště. Může být požadováno provozní omezení.

(f) Porucha vědomí

Personál záchranných a hasičských služeb s anamnézou jedné nebo více epizod narušeného vědomí může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud lze tento stav uspokojivě vysvětlit neopakující se příčinou. Udělena mohou být provozní omezení. Nezbytné je podrobné neurologické vyhodnocení.

(g) Poranění hlavy

Personál záchranných a hasičských služeb s poraněním hlavy natolik vážným, že způsobilo bezvědomí, bude vyhodnocen odborným neurologem. Posouzení zdravotně způsobilý lze zvážit, pokud došlo k úplnému uzdravení a riziko posttraumatické epilepsie kleslo na dostatečně nízkou úroveň. Kde existují známky o penetrujícím traumatu nebo pohmoždění mozku, budou zohledněny behaviorální a kognitivní aspekty.

12. ZRAKOVÁ SOUSTAVA

(a) Zraková ostrost do dálky a do blízka, s a bez optimální korekce, bude 6/9 (0,7) nebo lepší pro každé oko zvlášť a zraková ostrost s oběma očima bude 6/6 (1) nebo lepší.

(b) Je potřeba, aby měl personál záchranných a hasičských služeb zorné pole a funkci binokulárního vidění odpovídající provozním úkolům.

(c) Personál záchranných a hasičských služeb, který má při vstupní prohlídce monokulární nebo funkční monokulární vidění, včetně problémů s rovnováhou očních svalů, může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud jsou vyšetření oftalmologem a provozní vyhodnocení vyhovující. Nezbytná mohou být provozní omezení.

(d) Personál záchranných a hasičských služeb, který prodělal oční operaci je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý, až do úplného uzdravení zrakové funkce. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit na základě vyhovujícího oftalmologického vyhodnocení.

(e) Personál záchranných a hasičských služeb s klinickou diagnózou keratokonu může být posouzen jako zdravotně způsobilý na základě vyhovujícího vyšetření oftalmologem.

(f) Personál záchranných a hasičských služeb s diplopií je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.

(g) Korekční čočky

Pokud je vyhovující zrakové funkce u personálu záchranných a hasičských služeb dosaženo pouze s použitím korekce, brýle, vložky nebo kontaktní čočky musí zajišťovat optimální zrakovou funkci, být dobře snášeny a být vhodné pro služební povinnosti personálu záchranných a hasičských služeb, včetně nošení dýchacího přístroje.

(h) Oční prohlídka

STANDARDNÍ TESTY VIDĚNÍ

(1) Při každé lékařské prohlídce bude provedeno posouzení vidění a oči vyšetřeny s ohledem na možné patologické projevy.

(2) Rutinní oční prohlídka zahrnuje:

(i) anamnézu;

(ii) zrakovou ostrost – do blízka do dálky; nekorigované a v případě potřeby s nejlepší optickou korekcí;

(iii) morfologii pomocí oftalmoskopie; a

- (iv) další klinicky indikovaná vyšetření.
- (3) Zraková ostrost se testuje pomocí Snellenovy tabule nebo ekvivalentním způsobem, za odpovídajícího osvětlení. Pokud klinické známky naznačují, že Snellen by mohl být nevhodný, může být použita tabulka Landolt C.
- (4) Všechny nenormální a sporné nálezy jsou postoupeny oftalmologovi. Ke stavům, které jsou indikací k oční prohlídce, patří (mimo jiné) podstatné snížení nekorigované zrakové ostrosti, jakékoliv snížení nejlepší korigované zrakové ostrosti a/nebo zjištění oční choroby, poranění oka nebo operace oka.
- (5) V případě více patologických stavů oka je jejich vliv vyhodnocen oftalmologem s přihlédnutím k možným kumulativním dopadům. K posouzení zdravotně způsobilým může být nezbytné funkční testování v pracovním prostředí.
- (i) Refrakční vada
Personál záchranných a hasičských služeb bez příznaků s vysokou refrakční vadou +5,0/-6,0 dioptrií, vysokou anizometrií >3D, nebo vysokým astigmatismem >3D může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud jsou na obou očích splněny standardy vidění a nebyl zjištěn žádný významný patologický nálezn. Riziko selhání vidění v důsledku refrakční vady nebo tvaru oka může být přijatelné.
- (j) Substandardní vidění
Personál záchranných a hasičských služeb s oslabeným centrálním viděním na jednom oku může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud je binokulární zorné pole normální a základní chorobný proces je podle oftalmologického vyhodnocení přijatelný. Testování zahrnuje funkční testování v příslušném pracovním prostředí.
- (k) Heteroforie
Personál záchranných a hasičských služeb s heteroforií (nerovnováhou očních svalů) absolvují další oftalmologické vyhodnocení, než je zvaženo posouzení zdravotně způsobilým.
- (l) Oční operace
Po refrakční operaci nebo operaci rohovky, zahrnující metodu crosslinking, lze zvažít posouzení zdravotně způsobilým, pokud:
 - (1) Refrakční operace
 - (i) refrakce před operací byla méně než +5 dioptrií;
 - (ii) bylo dosaženo pooperační stability refrakce (denní variace menší než 0,75 dioptrií);
 - (iii) prohlídka oka neukazuje na žádné pooperační komplikace;
 - (iv) citlivost na oslnění je v mezích normálu;
 - (v) mezopická kontrastní citlivost není postižena; a
 - (vi) vyhodnocení specialistou je provedeno oftalmologem.
 - (2) Operace katarakty
Personál záchranných a hasičských služeb, který podstoupil operaci katarakty, může být posouzen jako zdravotně způsobilý po 6 týdnech, pokud jsou splněny požadavky na vidění buď s korekčními čočkami, nebo s intraokulárními čočkami, které nejsou barevně tónované.
 - (3) Operace sítnice/laserové ošetření sítnice
 - (i) Po operaci sítnice může být personál záchranných a hasičských služeb posouzen jako zdravotně způsobilý 6 měsíců po úspěšném zákroku. Nezbytná může být každoroční oftalmologická kontrola. Na doporučení oftalmologa mohou být po 2 letech přijatelné delší intervaly.

- (ii) Po úspěšném laserovém ošetření sítnice může být personál záchranných a hasičských služeb posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud oftalmologické vyhodnocení ukazuje stabilitu.
- (4) Operace glaukomu
Po operaci glaukomu může být personál záchranných a hasičských služeb posouzen jako zdravotně způsobilý 6 měsíců po úspěšném zákroku. Potřeba mohou být oftalmologická vyšetření každých 6 měsíců pro kontrolu sekundárních komplikací způsobených glaukomem.
- (5) Operace extraokulárních svalů
Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit nejdříve 6 měsíců po operaci a po vyhovujícím oftalmologickém vyhodnocení.
- (6) Korekce vidění
Brýle, kontaktní čočky a vložky masky by měly personálu záchranných a hasičských služeb umožnit splnit požadavky na vidění na všechny vzdálenosti.

BAREVNÉ VIDĚNÍ

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb, který správně neurčil 9 nebo více z prvních 15 tabulek 24tabulkové verze Ishiharových pseudoizochromatických tabulek, absoluuje vyhodnocení specialistou. Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, pokud výsledky vyhodnocení a/nebo provozní testování prokáže, že lze bezpečně plnit služební povinnosti.
- (b) Pokročilé nebo fiktivní možnosti testování barevného vidění se provádí pomocí prostředků schopných prokázat přijatelné barevné vidění.

13. OTORINOLARYNGOLOGIE

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb nemá ztrátu sluchu více než 35 dB při jakékoli z frekvencí 500, 1 000 nebo 2 000 Hz, a 50 dB při 3 000 Hz, na každém uchu zvlášť.
- (b) Personál záchranných a hasičských služeb, který nesplňuje kritéria sluchu uvedená výše, absoluuje posouzení specialistou před tím, než lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým. V těchto případech personál záchranných a hasičských služeb absoluuje funkční sluchovou zkoušku v provozním prostředí. Uchazeči při vstupním vyšetření, kteří nesplňují kritéria sluchu uvedená výše, absoluuji diskriminační řečovou zkoušku.
- (c) Sluchové pomůcky
Posouzení zdravotně způsobilým lze zvážit, pokud použití sluchové pomůcky (pomůcek) nebo vhodné protetické pomůcky zlepšuje sluch, aby bylo dosaženo normálního standardu, jak bylo posouzeno plně funkční zkouškou v provozním prostředí.
- (d) Personál záchranných a hasičských služeb s:
 - (1) aktivním chronickým patologickým procesem vnitřního nebo středního ucha;
 - (2) nezhojenou perforací nebo dysfunkcí bubínku;
 - (3) poruchou vestibulární funkce;
 - (4) významnou malformací nebo významnou chronickou infekcí ústní dutiny nebo horních cest dýchacích; a
 - (5) významnou poruchou řeči nebo hlasu snižující srozumitelnostabsoluuje další vyšetření specialistou a posouzení s cílem určit, zda daný stav nenarušuje bezpečný výkon jeho služebních povinností.
- (e) Prohlídka
 - (1) Otorinolaryngologická (ORL) prohlídka zahrnuje:
 - (i) anamnézu;
 - (ii) klinickou prohlídku včetně otoskopie, rinoskopie a prohlídky úst a krku; a

- (iii) klinické posouzení vestibulárního systému.
- (2) Specialisté ORL zapojení do posuzování personálu záchranných a hasičských služeb by měli mít znalosti o požadované funkcionalitě.
- (3) Pokud je zapotřebí úplné posouzení a funkční kontrola, je náležitá pozornost věnována provoznímu prostředí, ve kterém jsou provozní činnosti vykonávány.
- (f) Sluch
 - (1) O dalším postupu v případě personálu záchranných a hasičských služeb s nedoslýchavostí rozhoduje zdravotnický personál. Pokud při následujícím ročním testu nevykazuje další zhoršení, může být obnovena běžná činnost testování.
 - (2) Úplná funkční a environmentální posouzení se provádí s použitím zvoleného protického vybavení.
- (g) Stav sluchového aparátu

Personál záchranných a hasičských služeb s perforací se považuje za zdravotně nezpůsobilý. Posouzení zdravotně způsobilým lze provést po vyhodnocení specialistou, léčbě a úplném uzdravení.
- (h) Vestibulární porucha

Existence vestibulární poruchy se závratí (např. Menierovou chorobou) a spontánního nebo pozičního nystagmu vyžaduje úplné vyhodnocení vestibulárního aparátu specialistou a znamená zdravotní nezpůsobilost do doby úspěšné léčby a/nebo úplného uzdravení.
- (i) Porucha řeči

Personál záchranných a hasičských služeb s poruchou řeči je posouzen s ohledem na provozní prostředí, ve kterém jsou prováděny provozní činnosti. Personál záchranných a hasičských služeb s významnou poruchou řeči nebo hlasu je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.

14. DERMATOLOGIE

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb nebude mít prokázanu jakoukoli kožní afekci, která pravděpodobně narušuje bezpečný výkon jeho služebních povinností a nošení ochranného vybavení. Posouzení zdravotně způsobilým by mělo být zváženo až po posouzení kožním specialistou.
- (b) Systémové účinky ozařování nebo farmakologické léčby kožní afekce budou vyhodnoceny před tím, než lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým.
- (c) Personál záchranných a hasičských služeb s poškozením kůže, které vyvolává bolest, nepohodlí, podráždění nebo svědění, může být posouzen jako zdravotně způsobilý pouze tehdy, pokud lze stav kontrolovat a nenarušuje bezpečný výkon služebních povinností a nošení osobního ochranného vybavení.
- (d) V případech, kde je kožní afekce spojena se systémovým onemocněním, bude podrobná pozornost věnována základnímu onemocnění před tím, než lze zvážit posouzení zdravotně způsobilým.

15. ONKOLOGIE

- (a) Po diagnóze primárního nebo sekundárního maligního onemocnění je personál záchranných a hasičských služeb posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (b) Po dokončení primární léčby a úplném uzdravení absolvuje personál záchranných a hasičských služeb vyhodnocení specialistou, než může být zváženo posouzení zdravotně způsobilým.
- (c) Personál záchranných a hasičských služeb s prokázanou anamnézou nebo klinickou diagnózou maligního intracerebrálního nebo plicního nádoru je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (d) Personál záchranných a hasičských služeb, kterému bylo diagnostikováno maligní onemocnění, může být posouzen jako zdravotně způsobilý, jestliže:

- (1) po primární léčbě neexistuje žádný důkaz o reziduích maligního onemocnění, které by pravděpodobně narušovalo výkon služebních povinností;
 - (2) od konce primární léčby uplynula příslušná doba, závisající na typu nádoru;
 - (3) riziko zdravotního selhání kvůli recidivě nebo metastáze je dostatečně nízké;
 - (4) neexistuje žádný důkaz o krátkodobých nebo dlouhodobých následcích léčby. Zvláštní pozornost je třeba věnovat srdečnímu riziku u osob, které absolvovaly chemoterapii anthracyklinem; a
 - (5) zdravotnický personál má k dispozici uspokojivé onkologické kontrolní zprávy.
- (e) Personál záchranných a hasičských služeb absolvující probíhající chemoterapii (jinou než adjuvantní preventivní terapii) nebo ozařování je posouzen jako zdravotně nezpůsobilý.
- (f) Personál záchranných a hasičských služeb s benigním intracerebrálním nádorem může být posouzen jako zdravotně způsobilý po vyhovujícím vyhodnocení specialistou a neurologem a pod podmínkou, že tento stav neohrožuje bezpečný výkon služebních povinností.
- (g) Personál záchranných a hasičských služeb s prekancerózami může být posouzen jako zdravotně způsobilý, pokud je podle potřeby po léčbě nebo excizi a je pravidelně sledován.

[Rozhodnutí č. 2020/009/R; 16.07.2020]

GM3 ADR.OPS.B.010(a)(4) Záchranné a hasičské služby

PROGRAM HODNOCENÍ FYZICKÉ ZDATNOSTI

Fyzická zdatnost personálu záchranných a hasičských služeb bude hodnocena v pravidelných intervalech. Z toho důvodu je nezbytný program hodnocení fyzické zdatnosti.

Hodnocení by mělo být antidiskriminační, netrestající nebo nekonkurenční. Výsledky hodnocení mohou být použity ke stanovení základní hranice dané osoby nebo měřeny oproti předchozím hodnocením dané osoby.

Hodnocení fyzické zdatnosti bude rovněž zváženo po významné nepřítomnosti, nemoci nebo zranění před návratem k provozní službě.

Hodnocení fyzické zdatnosti zahrnuje:

- (a) zdravotní dotazník předcházející hodnocení;
- (b) hodnocení aerobní kapacity; a
- (c) hodnocení svalové síly, vytrvalosti a flexibility.

POSTUP PŘEDCHÁZEJÍCÍ HODNOCENÍ

- (a) Personál záchranných a hasičských služeb vyplní screeningový dotazník předcházející hodnocení, aby bylo možné identifikovat kontraindikace účasti v posuzování zdatnosti.
- (b) Pokud má personál záchranných a hasičských služeb zdravotní problém, který ho zneschopňuje, nebo nově získaný chronický zdravotní stav, bude posouzení fyzické zdatnosti odloženo, dokud nebude personál záchranných a hasičských služeb shledán zdravotnickým personálem zdravotně způsobilým. Za takových okolností je personál záchranných a hasičských služeb hodnocen jako nezpůsobilý.

ZKOUŠKY ZDATNOSTI

Fyzická zdatnost jednotlivce je testována následovně:

- (a) Provozní zkoušky zdatnosti

Fyzická zdatnost se hodnotí pomocí příslušných standardních protokolů. Zkouška fyzické zdatnosti zajišťuje, že je personál záchranných a hasičských služeb schopen účinně prokázat následující reprezentativní schopnosti v provozu:

- (1) Výstup po schodech nebo žebříku s přidavnou zátěží;

- (2) Vztyčení a roztažení žebříku;
- (3) Přenášení vybavení;
- (4) Tažení figuríny;
- (5) Práce v uzavřeném prostoru;
- (6) Cvičení s hadicemi a jejich obsluha;
- (7) Práce ve vysokoteplotním prostředí s dýchacím přístrojem; a
- (8) Posouzení aerobní zdatnosti:
 - (i) Při plné provozní zátěži se doporučuje hodnota VO_2 Max (maximální spotřeba kyslíku) alespoň průměr hasičů nebo lepší pro věk a pohlaví a nejméně 35 ml/kg/min.
 - (ii) Odhad VO_2 Max je možné provádět pomocí následujících testů:
 - (A) Člunkový běh;
 - (B) Validovaný krokový test, např. Cooper, Chester;
 - (C) Cyklistický ergometr;
 - (D) Běžecský pás; a
 - (E) Kompletní spiroergometrie.

Výše uvedené funkce mohou být zahrnuty jako součást provozního cvičení nebo prováděny samostatně.

(b) Simulované provozní zkoušky zdatnosti

Zkoušky prováděné ve vhodném zařízení lze použít jako alternativu pro nováčky, neškolený personál nebo v případech, kdy není k dispozici provozní zkouška a pokud existují důkazy o tom, že simulované zkoušky jsou přiměřeným vyjádřením provozních úkolů. Volba vhodného testu závisí na různých aspektech, jako je snadnost vykonávání, bezpečnost, náklady a prediktivní hodnota. Pro hodnocení způsobilosti personálu záchranných a hasičských služeb lze použít následující metody:

- (1) Svalová síla
 - (i) Stisk ruky s dynamometrem;
 - (ii) Statický bicepsový zdvih s dynamometrem;
 - (iii) Stahy;
 - (iv) Statický leg press s dynamometrem;
 - (v) Bench press; a
 - (vi) Leg press.
- (2) Svalová vytrvalost
 - (i) Kliky, modifikované kliky;
 - (ii) Shyby;
 - (iii) Sklapovačky s ohnutými koleny; a
 - (iv) Zkracovačky v daném čase, v rytmu.
- (3) Flexibilita
 - (i) Předklon v sedu, modifikovaný předklon v sedu;
 - (ii) Extenze trupu; a
 - (iii) Elevace ramen.

[Rozhodnutí č. 2020/009/R; 16.07.2020]

AMC1 ADR.OPS.B.010(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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.010(d) 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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

VÝCVIKOVÝ PROGRAM PERSONÁLU ZÁCHRANNÝCH A HASIČSKÝCH SLUŽEB – OBECNĚ

Provozovatel letiště by měl 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“ nebo jakéhokoli jiného typu paliva za předpokladu, že použijí stejné techniky hašení jako v případě leteckého petroleje; a
- (b) výcvikový program personálu záchranných a hasičských služeb zahrnuje problematiku lidské výkonnosti, včetně koordinace týmu.

[Rozhodnutí č. 2020/009/R; 16.07.2020]

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.011 Odstraňování letadel neschopných pohybu

ÚČEL PLÁNU NA ODSTRANĚNÍ LETADLA NESCHOPNÉHO POHYBU

K incidentu vyžadujícímu odstranění letadla může dojít kdykoli a za jakýchkoli povětrnostních podmínek s různým stupněm závažnosti. Škála incidentů vyžadující odstranění může sahát od nevýznamných vytažení z bahna až po významné události včetně poškozeného nebo chybějícího podvozku. Proces vyproštění může trvat pár hodin až mnoho dní v závislosti na závažnosti události. I když vyprošťovací incidenty nelze předpovídat, lze je očekávat a připravit se na ně.

Letadla neschopná pohybu mohou narušovat běžný provoz na letišti, což může mít za následek omezení, uzavření pohybové plochy nebo jejích částí nebo dokonce celého letiště.

Je proto nutné odstranit letadlo neschopné pohybu včas a účinně, s přihlédnutím k bezpečnostním a provozním požadavkům (např. počet pohybů, provoz na jedné RWY a další aspekty), a to se souhlasem úřadu provádějícího bezpečnostní vyšetřování.

Obecně bude provozovatel letiště hrát podpůrnou roli tím, že bude pomáhat vlastníkovvi nebo provozovateli letadla při získávání místních zdrojů a koordinaci činností na letišti. Za odstranění letadla neschopného pohybu je v konečném důsledku odpovědný vlastník nebo provozovatel letadla.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM2 ADR.OPS.B.011 Odstraňování letadel neschopných pohybu

NÁČRT DOKUMENTU PLÁNU NA ODSTRANĚNÍ LETADLA NESCHOPNÉHO POHYBU

Aby odstraňování letadla mohlo začít a být dokončeno co nejrychleji, musí být všem stranám urychleně usnadněn přístup a musí již mít zavedené řádné postupy. Účinná odstranění vyžaduje dostatečné plánování a snadno dostupné vyprošťovací zařízení.

Náčrt plánu na odstranění letadla neschopného pohybu je uveden níže. Tento materiál je zamýšlen jako vodítko pro základní záležitosti, které mají být v plánu pokryty, jakož i pro opatření, která mají přijmout hlavní strany odpovědné za celkovou provedení odstranění letadla.

(a) Odpovědnosti

- (1) Odstranění letadla neschopného pohybu nebo jeho částí. Identifikujte osobu nebo organizaci (obvykle vlastníka nebo provozovatele letadla) odpovědnou za odstranění letadla a definujte postupy, které je třeba dodržet v případě nesplnění těchto pokynů.
- (2) Oznámení letecké nehody orgánu pro šetření. Identifikujte osobu nebo organizaci (obvykle vlastníka nebo provozovatele letadla, nebo pokud to není možné, příslušný úřad) odpovědné za oznámení nehody orgánu pro šetření (viz nařízení (EU) č. 376/2014).
- (3) Uchování letadla, pošty, nákladu a záznamů. Identifikujte osobu nebo organizaci (obvykle vlastníka nebo provozovatele letadla) zodpovědnou za uchování letadla a jeho částí, nákladu, pošty a záznamů v možném rozsahu. Definujte postupy, které se mají dodržovat, když je nutné letadlo nebo jeho části porušit nebo přesunout, tj. fotografie, značky na zemi a schéma místa nehody (viz nařízení (EU) č. 996/2010).

(b) Opatření přijatá hlavními odpovědnými stranami

- (1) Provozovatel letiště. Uveďte opatření, která má při realizaci plánu učinit provozovatel letiště, jako například:
 - (i) vydat požadovaný NOTAM, podle vhodnosti;
 - (ii) koordinovat veškerý letištní provoz se stanovišti letových provozních služeb s cílem zachovat provoz letadel, pokud je to možné;

- (iii) určit jakékoli překážky v souladu s kritérii bezpečných vzdáleností uvedenými v CS-ADR-DSN, a ve výsledku zvážit zda by neměla být uzavřena některá část pohybové;
 - (iv) zajistit zabezpečení místa nehody a koordinovat s orgánem pro šetření opatření, která je potřeba provést, než je zahájeno odstraňování letadla;
 - (v) poskytnout záložní vozidla a personál pro doprovod zařízení letecké společnosti na místo;
 - (vi) zřídit na místě velitelské stanoviště řízení odstraňování, bude-li to považováno za nezbytné;
 - (vii) zkontrolovat všechny plochy před obnovením normálního provozu letadel;
 - (viii) svolat debriefing všech zainteresovaných stran k průběhu odstraňování. Debriefing může zahrnovat přezkoumání požadavků orgánu pro šetření, chronologickou zprávu koordinátora a diskusi o postupech a vybavení použitých v průběhu vyprošťování. Může být žádoucí, aby byli pozváni všichni provozovatelé letadel, zejména ti, kteří provozují stejný typ vybavení; a
 - (ix) změnit plán na odstranění letadla neschopného pohybu s cílem překonat problémy identifikované z debriefingu průběhu odstraňování.
- (2) Letištní koordinátor odstraňování letadla neschopného pohybu. Uveďte opatření, která má při realizaci plánu učinit letištní koordinátor, jako například:
- (i) svolat schůzku se zástupcem provozovatele letadla, orgánem pro šetřování, zástupci rezidentních petrochemických společností, dodavatelů těžké techniky a dalšími stranami, podle potřeby, za účelem projednání nejvhodnějšího průběhu odstranění a odsouhlasení zevrubného plánu činností:
 - eskortní trasy mezi plochou provozovatele letadla a místem nehody;
 - odčerpávání paliva pro odlehčení hmotnosti letadla;
 - požadavky a dostupnost vybavení pro odstranění letadla;
 - použití vybavení letiště a provozovatele letadla;
 - vyslání pomocných podpůrných zařízení provozovatele letadla na místo události;
 - povětrnostní podmínky, zejména když je nutné zvedání jeřábem nebo pneumatickým zvedacím vakem;
 - osvětlení místa;
 - plán pro nenadálé situace, pokud by se v původním plánu objevily potíže;
 - (ii) v případě potřeby zajistit vozidlo záchranné a hasičské služby;
 - (iii) dohlížet na letištní personál a vybavení přidělené k odstranění;
 - (iv) činit jménem provozovatele letiště v případě potřeby rozhodnutí o urychlení odstranění letadla neschopného pohybu;
 - (v) hlásit další narušení překážkových ploch v důsledku manévrování jeřábů nebo jiného zařízení při zvedání letadla;
 - (vi) sledovat předpovědi počasí;
 - (vii) uchovávat chronologické shrnutí průběhu odstraňování;
 - (viii) pokud je to možné, nechat pořídit fotografie průběhu odstraňování;
 - (ix) tam, kde jsou nutné výkopy, prověřit s příslušnými službami údržby letiště kvůli podzemním inženýrským sítím;
 - (x) průběžně informovat provozovatele letiště a ostatní provozovatele letadel o postupu odstraňování letadla; a

- (xi) zúčastnit se debriefingu k průběhu odstraňování.
- (3) Provozovatel letadla. Uveďte opatření, která má při realizaci plánu učinit provozovatel letadla, jako například:
 - (i) zajistit přenosné schody a odvoz pošty, zavazadel a nákladu; rozumí se, že od orgánu pro šetření musí být zajištěno oprávnění k odstranění těchto věcí;
 - (ii) jmenovat jednoho zástupce s pravomocí činit všechna technická a finanční rozhodnutí nezbytná k odstranění letadla;
 - (iii) zvážit jmenování zástupce, který bude odpovídat na případné dotazy tisku a vydávat tiskové zprávy, pokud je to vhodné; a
 - (iv) zúčastnit se debriefingu k průběhu odstraňování.
- (4) Zástupce provozovatele letadla. Uveďte opatření, která má při realizaci plánu učinit zástupce provozovatele letadla, jako například:
 - (i) implementovat plán na odstranění pro takovou mimořádnou událost provozovatele letadla;
 - (ii) setkat se s letištním koordinátorem, orgánem pro šetření a dalšími stranami, je-li to potřeba, za účelem vypracování komplexního plánu odstranění letadla;
 - (iii) rozhodnout o nutnosti konzultace s výrobcí draku a motoru letadla nebo jinými zástupci provozovatelů letadel se zkušenostmi s takovými nehodami; a
 - (iv) zúčastnit se debriefingu k průběhu odstraňování.
- (c) Vybavení, personál a zařízení
 - (1) Dostupné vybavení a personál

Uveďte vybavení (včetně informací o druhu a umístění potřebné těžké techniky nebo speciálních jednotek a průměrné době, kterou zabere jejich doprava na letiště) a kontaktní údaje personálu na letišti nebo v jeho okolí, který by byl pro provádění odstranění k dispozici.

Většina letišť považuje za ekonomicky nemožné uskladňovat veškeré vybavení nezbytné pro odstranění letadla neschopného pohybu. Všeobecně bylo dohodnuto, že nejschůdnějším přístupem k problému je připravit plán na odstranění letadla neschopného pohybu a dohodnout se s jinými letišti na sdružování potřebného specializovaného vybavení. Provozovatelé letadel učinili opatření, aby v krátké době na celém světě zpřístupnili specializované vybavení a soupravy byly strategicky rozmístěny po celém světě.

Kromě kontaktních údajů uveďte informace o dostupnosti lidských zdrojů pro stavbu silnic a další činnosti. Personál zapojený do odstraňování letadel neschopných pohybu má úroveň odborné způsobilosti, která jim umožňuje řídit bezpečné odstranění letadla.
 - (2) Přístupové cesty. Uveďte informace o přístupových trasách ke kterékoli části letiště včetně, je-li to požadováno, speciálních tras pro jeřáby vyhýbající se elektrickému vedení. Pro tento účel může být užitečná gridová mapa.
 - (3) Bezpečnost (security). Definujte způsob zachování ochrany před protiprávními činy u odstraňování letadla.
 - (4) Provozuschopné sady vybavení pro odstraňování letadel. Popište ujednání pro rychlé vyzvednutí sad vybavení pro odstraňování letadel dostupných na jiných letištích.
 - (5) Údaje letadel. Popište ujednání, která na letišti zpřístupní údaje výrobce týkající se odstraňování letadel pro různé typy letadel, která letiště běžně používají.
 - (6) Odčerpávání paliva z letadla. Popište ujednání s rezidentními petrochemickými společnostmi, abyste zajistili, že odčerpání paliva, skladování a likvidace leteckého paliva, včetně kontaminovaného paliva, bude možné provést v krátké době.
 - (7) Odpovědní zástupci. Uveďte jména, adresy a telefonní čísla odpovědných zástupců jednotlivých provozovatelů letadel a také nejbližších zástupců výrobců letadel a motorů.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM3 ADR.OPS.B.011 Odstraňování letadel neschopných pohybu

TESTOVÁNÍ PLÁNU NA ODSTRANĚNÍ LETADLA NESCHOPNÉHO POHYBU

Plán na odstranění letadla neschopného pohybu může být vyzkoušen jako součást pravidelného testování přiměřenosti pohotovostního plánu v souladu s bodem ADR.OPS.B.005, formou dílčího cvičení a/nebo cvičení od stolu.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.011(a) Odstraňování letadel neschopných pohybu

PLÁN NA ODSTRANĚNÍ LETADLA NESCHOPNÉHO POHYBU

Provozovatel letiště by měl zajistit, aby plán na odstranění letadla neschopného pohybu vycházel z charakteristik letadel, jejichž provoz se na daném letišti obvykle očekává.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.011(b) Odstraňování letadel neschopných pohybu

ORGANIZACE ZAPOJENÉ DO ODSTRANĚNÍ LETADLA NESCHOPNÉHO POHYBU

- (a) Na celkové operaci odstranění letadla by se měly podílet následující hlavní organizace:
- (1) provozovatel letiště;
 - (2) provozovatel letadla nebo jeho zástupce;
 - (3) poskytovatelé letových provozních služeb.

ODPOVĚDNOSTI A OPATŘENÍ

- (b) Plán na odstranění letadla neschopného pohybu by měl obsahovat definované odpovědnosti a opatření, která mají zúčastněné organizace přijmout s ohledem na:
- (1) odstranění letadla neschopného pohybu nebo jeho částí;
 - (2) oznámení nehody letadla orgánu pro šetření; a
 - (3) uchování letadla, pošty, nákladu a záznamů.

DOSTUPNÉ VYBAVENÍ A PERSONÁL

- (c) Seznam vybavení a personálu dostupného na letišti nebo v jeho blízkosti pro potřeby odstraňování by měl být aktuální a obsahovat:
- (1) kontaktní informace (jména, telefonní čísla a e-mailové adresy) tohoto personálu; a
 - (2) druh a umístění vybavení a průměrná doba, kterou zabere dovezení tohoto vybavení na letiště, pokud se nachází někde jinde.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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 bouřce, 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 A POSTUPY 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, které byly koordinovány se stanovištěm letových provozních služeb, pro provádění kontrol RWY, komunikačních postupů, opatření v případě ztráty rádiového spojení nebo poruchy odpovídače nebo vozidla, přejezdu stop příček, včetně případů neprovozuschopnosti stop příčky, nebo přejezdu křížení RWY, atd. Kontroly RWY by měly být prováděny v opačném směru, než který je používán pro přistání a vzlety, a bez přerušení, pokud to není provozně neproveditelné. Postupy kontroly by měly rovněž zajistit dočasné pozastavení provozu RWY, aby bylo možné bez přerušení provést úplnou kontrolu RWY, a měly by řešit potřebu účinné kontroly jednosměrných návěstidel.
- (d) Provozovatel letiště by měl zajistit, že personál, který provádí kontroly pohybové plochy, by měl být vyškolen alespoň v následujících oblastech:
 - (1) seznámení se s letištěm, včetně značení, znaků a návěstidel letiště;
 - (2) letištní příručka;
 - (3) letištní pohotovostní plán;
 - (4) postupy iniciace NOTAM;
 - (5) dopravní řád letiště;
 - (6) postupy pro radiotelefoni, frazeologii a fonetická abeceda ICAO;
 - (7) postupy a metody kontroly letiště;

- (8) postupy hlášení výsledků kontrol a pozorování;
- (9) postupy letových provozních služeb na pohybové ploše; a
- (10) postupy za nízké dohlednosti.
- (e) Personál provádějící posouzení stavu povrchu RWY by měl být, navíc k výcviku stanovenému v bodě (d) výše, vyškolen alespoň v následujících oblastech:
 - (1) postupy vyplnění/iniciace RCR;
 - (2) druh znečištění RWY a hlášení;
 - (3) posuzování a hlášení charakteristik tření povrchu RWY;
 - (4) použití, kalibrace a údržba zařízení pro měření tření RWY, kde je to použitelné;
 - (5) povědomí o nejistotách pojících se s bodem (4) výše; a
 - (6) povědomí o vlivu posouzení stavu povrchu RWY na výkonost letadel.
- (f) Po úspěšném absolvování teoretického výcviku by měla praktická část výcviku, který má být poskytnut, zohledňovat individuální potřeby účastníků výcviku a zahrnovat praktické použití teoretického výcviku. Po splnění praktického výcviku by mělo proběhnout hodnocení odborné způsobilosti (viz AMC1 ADR.OR.D.017(e)).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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 odmrazování a protinámrazovému ošetření, bahno, prach, vulkanický popel, olej, nánosy gumy, které mohou zhoršit charakteristiky tření povrchu RWY; zvláštní pozornost by měla být věnována současněmu výskytu sněhu, rozbředlého sněhu, ledu, mokrého ledu, mokrého sněhu na ledu spolu s chemikáliemi používanými k odmrazování 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 předčasněho 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 zvěře.

GM2 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM3 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 kontrolu; a
- (c) výsledky a případná pozorování.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM4 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM5 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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

OPAKOVACÍ, UDRŽOVACÍ A PRŮBĚŽNÝ VÝCVIK

ADR.OR.D.017 bod (f) reguluje poskytování výcviku po absolvování vstupního výcviku, jako součást programu výcviku provozovatele letiště. Proces, který je třeba sledovat k zajištění zachování odborné způsobilosti personálu, viz ADR.OR.D.017(f) a AMC1 ADR.OR.D.017(f).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.016(a) Program kontroly cizích předmětů

PROGRAM KONTROLY FOD – VŠEOBECNĚ

Program kontroly FOD by měl být aktivně podporován vyšším vedením provozovatele letiště a jiných organizací pracujících nebo poskytujících služby na letišti. Provozovatel letiště by měl v rámci organizace letiště určit jednotlivce, který program kontroly FOD letiště řídí.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.016(b)(1) Program kontroly cizích předmětů

PREVENCE FOD

- (a) Povědomí personálu
Personál by měl být prostřednictvím vhodných činností informován o existenci programu kontroly FOD a měl by být aktivně povzbuzován k tomu, aby identifikoval a hlásil potenciální nebezpečí FOD, jednal tak, aby byla zpozorovaná FOD odstraněna, a navrhoval řešení ke zmírnění souvisejících bezpečnostních rizik.
- (b) Výcvik personálu
Program výcviku FOD by měl být zaměřen na zvyšování povědomí personálu, co se týče příčin a následků poškození FOD, a podporu jeho aktivní účasti při eliminaci FOD během provádění jeho každodenní pracovní rutiny.
 - (1) Teoretická část vstupního programu výcviku FOD by měla pokrývat následující oblasti:
 - (i) bezpečnost letadel, personálu a cestujících v souvislosti s FOD;
 - (ii) přehled programu kontroly FOD zavedeného na letišti;
 - (iii) příčiny a hlavní přispívající faktory vzniku FOD;

- (iv) důsledky ignorování FOD a/nebo podněty k předcházení FOD;
- (v) procvičování návyků „udržování čistoty a pořádku na pracovišti“ a obecných standardů pro čistotu a kontrolu pracovišť;
- (vi) postupy detekce FOD, včetně správného používání detekčních technologií (pokud existují);
- (vii) požadavky a postupy pro pravidelné prohlídky a čištění pohybových ploch;
- (viii) postupy odstraňování FOD;
- (ix) správná péče, použití a uložení materiálů a částí letadlových celků nebo vybavení použitých kolem letadla během obsluhy, údržby nebo na letištních površích;
- (x) kontrola úlomků při plnění pracovních úkolů;
- (xi) kontrola osobních věcí a vybavení;
- (xii) řádná kontrola/odpovědnost a péče o náradí a technické vybavení;
- (xiii) jak hlásit incidenty nebo potenciální incidenty FOD; a
- (xiv) neustálá bdělost ohledně potenciálních zdrojů FOD.

Po teoretickém výcviku by mělo následovat hodnocení účastníků výcviku (viz AMC1 ADR.OR.D.017(e)).

- (2) Po úspěšném absolvování teoretického výcviku by měla praktická část výcviku, který má být poskytnut, zohledňovat individuální potřeby účastníků výcviku, podle přidělených odpovědností/úkolů personálu, a minimálně by měla zahrnovat seznámení se s nástroji/vybaveními používanými k odstraňování/zadržení/prevenici FOD, a zavádění příslušných provozních postupů souvisejících s tímto programem. Po splnění praktického výcviku by mělo proběhnout hodnocení odborné způsobilosti (viz AMC1 ADR.OR.D.017(e)).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.016(b)(1) Program kontroly cizích předmětů

OPAKOVACÍ, UDRŽOVACÍ A PRŮBĚŽNÝ VÝCVIK

ADR.OR.D.017 bod (f) reguluje poskytování výcviku po absolvování vstupního výcviku, jako součást programu výcviku provozovatele letiště. Proces, který je třeba sledovat k zajištění zachování odborné způsobilosti personálu, viz ADR.OR.D.017(f) a AMC1 ADR.OR.D.017(f).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.016(b)(2) Program kontroly cizích předmětů

PREVENCE FOD – OPATŘENÍ

Provozovatel letiště by měl identifikovat činnosti, které se mohou pojít s tvorbou FOD, stejně jako opatření, která by měla být přijata, aby se tomu zabránilo. Měly by být uchovávány záznamy o provedené analýze.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.016(b)(2) Program kontroly cizích předmětů

PREVENCE FOD – OPATŘENÍ

FOD mohou být produkovány mnoha činnostmi a mohou být vytvářeny personálem, letištní infrastrukturou (vozovkami, návěstidly a znaky), prostředím (např. větrem, silným deštěm), letadly, vozidly nebo jiným vybavením pohybujícím se na letišti. Níže uvedené skupiny mají rovněž potenciál stát se zdroji FOD na letišti.

(a) Činnosti obsluhy a údržby letadel

Během činností souvisejících s obsluhou letadel mohou být vytvářeny různé druhy FOD a být ponechány nebo přeneseny na odbavovací plochu, obslužné komunikace a jiné provozní plochy. Takové předměty mohou zahrnovat malé části zavazadel, palubní odpadky, umělohmotné nebo kovové předměty, atd. FOD mohou být rovněž generovány vozidly nebo vybaveními, které se v těchto prostorech pohybují.

Je třeba, aby opatření ke kontrole FOD tohoto typu zahrnovala zabezpečení a odstranění palubních odpadků ze stání letadla. Palubní odpadky by neměl být ponechány bez dozoru na odbavovací ploše, zejména v blízkosti stání letadel. Navíc nesmí být palubní odpadky likvidovány s pomocí instalovaných kontejnerů na FOD, protože mohou lákat divokou zvěř. Z toho důvodu by manipulace s palubními odpadky měla být organizována tak, aby bylo poškození odpadkového pytle, který by lákal divokou zvěř na odbavovací plochu, nepravděpodobné.

Podobně během údržby letadla může být FOD generován buď ve formě odpadu, nebo malých předmětů neúmyslně ponechaných na odbavovací ploše, jako jsou nůty, šrouby, nářadí, atd. Postupy, kterými se toto řeší, mohou zahrnovat určování nástrojů, kufříky na nářadí, kontrolní seznamy, odstranění vyprodukovaného odpadu po skončení činností údržby, atd.

Účinným opatřením je prohlídka stání letadla nebo jiných ploch, které mohly být použity při obsluze nebo údržbě letadla, před a po odjezdu letadla. Efektivním preventivním opatřením je rovněž bezpečná instalace vhodných nádob na ukládání FOD na vhodných místech.

(b) Nákladní plochy

V nákladních prostorech existuje vysoký potenciál pro od foukávání nečistot, jako jsou pásy upevňování nákladu a plastové fólie. Ke kontrole tohoto prostředí mohou pomoci postupy k zadržení těchto nečistot, třeba instalací (a monitorováním) zachytávacího oplocení, kde je to vhodné. FOD zachycené takovými ploty by měly být pravidelně odstraňovány.

(c) Stavební činnosti

Během stavebních činností mají mnohé materiály (kameny, nástroje, části vozidel, atd.) potenciál stát se FOD, pokud jsou přeneseny vozidly, meteorologickými jevy, atd. na pohybovou plochu nebo jiné oblasti provozu. Z tohoto důvodu by měly být pro každý stavební projekt stanoveny a použity specifické postupy prevence FOD. Tyto postupy by měly být založeny na blízkosti stavebních činností k provozní ploše a jiným oblastem provozu, ale obecně by měly klást důraz na zadržení a pravidelné čištění stavební suti.

Představební plánování letiště by mělo zahrnovat způsoby kontroly a zadržování FOD generovaných stavbou. To platí zejména v prostředích se silným větrem, kde je větší pravděpodobnost, že se úlomky dostanou do vzduchu.

Určené trasy stavebních vozidel na pohybové ploše je potřeba plánovat tak, aby se zabránilo křížením v kritických oblastech provozu letadel nebo se tato minimalizovala. Pokud se vysoce rizikovým křížením nelze vyhnout, mohla by být zavedena následná opatření, jako je zvýšená četnost prohlídek FOD.

Je potřeba, aby dodavatelé chápali a dodržovali požadavky týkající se kontroly a odstraňování FOD. Aby se usnadnilo splnění těchto požadavků, může provozovatel letiště zvážit vypracování pokynů pro kontrolu FOD pro všechny stavební projekty probíhající v rámci pohybové plochy nebo přílehlých prostor. Standardní a specifická opatření pro daný projekt ohledně FOD zahrnují:

- (1) požadavek, aby dodavatelé zakryli veškeré náklady;

- (2) vyžadování, aby dodavatelé zajistili jakékoli volné předměty, které by mohlo snadno odfouknout, nebo snížili prašnost kropením vodou;
 - (3) zajištění řádného fungování bouřkové kanalizace v celé stavbě;
 - (4) určení, zda budou vyžadována mechanická zařízení pro odstraňování FOD;
 - (5) upřesnění způsobu, jakým bude prováděno monitorování nebezpečí FOD; a
 - (6) požadavky na kontrolu a odstranění FOD z pneumatik před přejezdem přes oblasti provozu.
- (d) Provozy údržby letiště
- Sečení a další práce údržby běžně narušují vegetaci a půdu v oblastech sousedících s těmi, kudy se pohybují letadla. Měly by být zavedeny postupy pro odstranění těchto nečistot, jako je použití přiděleného zametače letiště nebo pěšího personálu, který vegetaci a půdu upraví pomocí lopat.
- Provozy údržby osvětlení, vozovek a značení letiště mohou generovat betonové/asfaltové úlomky a také zvyšovat potenciál spadlých dílů, nástrojů a dalších předmětů k opravě uložených na vozidlech údržby. Nápravné postupy mohou zahrnovat použití letištních zametačů a prohlídku pracoviště po dokončení údržby.
- (e) K vytváření FOD mohou být náchylné vozovky a jiné povrchy letiště.
- (1) Vozovky
 - (i) Zhoršující se vozovky mohou vykazovat odlupování nebo praskliny. Například se mohou z vozovek uvolňovat kousky betonu nebo se z únavových rohových trhlin může vyvinout FOD.
 - (ii) Obslužné komunikace, které křižují pojezdové dráhy, mohou generovat FOD z vozidel, která je používají, zejména v případě stavebních prací.
 - (iii) Zvláštní pozornost je třeba věnovat čištění trhlin a spojovacích spár vozovky.
 - (iv) Asfaltové a betonové vozovky mohou být nejběžnějším zdrojem FOD na letišti; proto jsou pro prevenci FOD důležité účinné postupy údržby vozovek.
 - (2) Jiné letištní povrchy

Travnaté plochy a příkopy mohou shromažďovat a zadržovat velké množství lehkých nečistot, jako jsou papír, lepenka, plasty a různé obaly, které mohou pocházet z odbavovacích ploch terminálů, nákladních odbavovacích ploch a odbavovacích ploch hangárů. Tyto nečistoty mohou být odváty zpět na plochy používané letadly, pokud nejsou včas sebrány.

Nezpevněné plochy přiléhající k vozovce mohou, je-li to vhodné, vyžadovat stabilizaci, aby se zabránilo vzniku FOD v důsledku vymílání proudem výfukových plynů.

Ploty FOD mohou nečistoty sbírat ve větrných dnech. Tento FOD by měl být sesbírán, než vítr zesílí nebo změní směr a nečistoty odfoukne zpět na plochy používané letadly.
- (f) Provozní činnosti vozidel
- U vozidel používaných z provozních důvodů, např. preventivní údržby, řízení divoké zvěře, je potřeba, aby se často pohybovala po plochách, které obsahují materiály, které by na pohybové ploše mohly představovat FOD. K řešení tohoto potenciálního zdroje FOD lze tedy přijmout procedurální (např. prohlídka/čištění pneumatik) nebo technická (výstavba povrchů v předem stanovených bodech, které pomáhají odstraňovat FOD z pneumatik) opatření.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.016(b)(3) Program kontroly cizích předmětů

DETEKCE, ODSTRAŇOVÁNÍ, ZADRŽOVÁNÍ A LIKVIDACE FOD

- (a) Provozovatel letiště by měl do letištní příručky zahrnout postupy pro detekci FOD. Tyto postupy by měly být v případě potřeby koordinovány s poskytovatelem letových provozních služeb a měly by:
- (1) zajišťovat, že detekce FOD je součástí stanoveného plánu kontrol pohybové plochy a že:
 - (i) s cílem zvýšit efektivitu detekce a zkontrolovat oblasti nepřístupné vozidlem (jako např. travnaté plochy) jsou prováděny pravidelné pěší kontroly FOD;
 - (ii) doplňkové kontroly jsou prováděny:
 - (A) v prostorách stavby;
 - (B) bezprostředně po jakékoli nehodě nebo incidentu letadla nebo vozidla;
 - (C) po úniku jakéhokoli materiálu;
 - (D) v průběhu extrémního počasí a po jeho výskytu (např. období nadměrného horka, mrazu a oblevy, po význačné bouři, atd.);
 - (2) zajišťovat, že před příjezdem a odjezdem letadla je provedena kontrola stání letadla s cílem detekovat a odstranit jakékoli přítomné FOD;
 - (3) zajišťovat, že palubní odpadky jsou řádně zabezpečeny a odstraněny z letadla a jakýkoli odpad vzniklý při činnostech údržby letadla je po dokončení těchto činností odstraněn;
 - (4) zajišťovat, že detekce FOD je prováděna včas a že zahrnuje určení zdroje FOD a jeho polohy;
 - (5) zajišťovat, že je personál letiště informován, aby odstranil detekovaný FOD z provozní plochy, a popisovat, jak je informován poskytovatel letových provozních služeb, aby přijal příslušné kroky;
 - (6) jasně popisovat, kdy musí být pozastaven provoz na RWY nebo pojezdové dráze a je požadována koordinace s poskytovatelem letových provozních služeb;
 - (7) zajišťovat, aby FOD bylo po detekci odstraněno co nejdříve. Odstraňování FOD by mělo být součástí úkolů veškerého personálu pracujícího na letišti; a
 - (8) popisovat kroky požadované k tomu, byli provozovatelé letadel informováni o jakýchkoli identifikovaných částech letadla.
- (b) Provozovatel letiště by měl zajistit k tomuto účelu určené kontejnery FOD a zajistit, že jsou:
- (1) umístěny viditelně na odbavovací ploše a v jiných prostorech, k ukládání smetí;
 - (2) řádně označeny, snadno rozpoznatelné a přístupné, řádně zabezpečeny a často vyprazdňovány.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.016(b)(3) Program kontroly cizích předmětů

DETEKCE A ODSTRAŇOVÁNÍ FOD

- (a) Detekce FOD
- Vedle standardních kontrol je potřeba, aby personál na pohybové ploše používal techniku „udržování čistoty a pořádku na pracovišti“ tím, že vyhledává FOD během plnění svých běžných povinností.

Pokud se kontroly provádějí v noci, jsou pro lepší detekci FOD přínosná přídavná světla/osvětlovací systémy na vozidlech.

Pokud je to možné, mělo by se vozidlo zapojenými do činností detekce FOD jezdit pouze po čistých, zpevněných površích. Pokud je nutné s vozidlem jezdit po nezpevněných površích, je řidič povinen zajistit, aby pneumatiky vozidla nepřenášely FOD (např. bláto nebo uvolněné kameny) zpět na vozovku.

Podpora účasti personálu jiných organizací, jako jsou letečtí provozovatelé, společnosti pozemního odbavování, poskytovatelé letových provozních služeb, na prohlídkách může posílit koncepci, že kontrola FOD je týmovým úsilím a dokládá závazek provozovatele letiště zajistit prostředí bez FOD. Tato praxe může pomoci zvýšit obeznamenost s místními podmínkami letiště a podporuje efektivní komunikaci mezi provozovatelem letiště a jeho zainteresovanými subjekty.

(b) Odstraňování FOD

FOD mohou být odstraněny ručně nebo s pomocí mechanického vybavení, jako jsou zametače, vysavače, proudové fukary, magnetické tyče, čistící rohože FOD, atd.

Je potřeba, aby kontejnery FOD odolaly silnému větru a byly „zavíracího typu“, tak aby bránily rozfoukání svého obsahu větrem. Navrhovaná umístění kontejnerů FOD jsou: poblíž všech vstupních bodů do prostoru odbavovací plochy, v hangárech, prostorech údržby letadel, v blízkosti stání letadel a prostorech třídění zavazadel. Jasně identifikovaná skladovací místa FOD zvyšují pravděpodobnost, že shromážděné smetí bude personálem uloženo. Je třeba, aby přístupu ke kontejnerům FOD nebránily jiné objekty.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.016(c) Program kontroly cizích předmětů

ANALÝZA FOD – NEUSTÁLÉ ZLEPŠOVÁNÍ

- (a) Veškeré FOD identifikované a shromážděné na letišti by měly být zaznamenány, analyzovány a vyhodnoceny. K zaznamenávání polohy FOD by měla být používána mapa letiště s mřížkou. V případě potřeby by mělo být provedeno šetření za účelem zjištění zdroje FOD. Zdroje FOD, včetně jeho umístění a činností generujících FOD na letišti, by měly být identifikovány, zaznamenány a analyzovány, aby bylo možné identifikovat trendy a problémové oblasti a zaměřit úsilí programu kontroly FOD. Relevantní záznamy, včetně přijatých opatření, by měly být uchovávány.
- (b) Program kontroly FOD by měl být pravidelně přezkoumáván, aby se posoudila a neustále zlepšovala jeho účinnost. Program by měl být aktualizován na základě získané zpětné vazby, výsledků analýzy dat a trendů zjištěných prostřednictvím hodnocení FOD shromážděných na letišti.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.016(c) Program kontroly cizích předmětů

POPIS FOD

Vzhledem k tomu, že FOD může být složen z různých materiálů, je pro hlášení důležité provést řádný popis, který umožní správnou identifikaci oblastí zdroje FOD, stejně jako přijetí vhodných zmírňujících opatření.

FOD mohou představovat položky z následujícího seznamu (není vyčerpávající):

- (a) upevňovací prvky letadel a motorů (matice, šrouby, podložky, bezpečnostní dráty atd.);
- (b) části letadel (víčka palivové nádrže, fragmenty přistávacího zařízení, olejové měrky, plechy, poklopy a fragmenty pneumatik);
- (c) náradí mechaniků;

- (d) zásoby cateringu;
- (e) osobní věci (osobní odznaky, pera, tužky, visačky na zavazadla, plechovky od nápojů atd.);
- (f) předměty odbavení (papírové a plastové úlomky z palet cateringu a nákladu, části zavazadel a úlomky ze zařízení na odbavovací ploše);
- (g) materiály RWY a pojezdové dráhy (kusy betonu a asfaltu, pryžové spojovací materiály a kousky odprýsknuté barvy);
- (h) stavební suť (kousky dřeva, kameny, spojovací materiál a různé kovové předměty);
- (i) plastové a/nebo polyethylenové materiály; a
- (j) přírodní materiály (části rostlin, mrtvá divoká zvěř a sopečný popel).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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 před tím, 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 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.

GM1 ADR.OPS.B.024(a) Oprávnění pro řidiče vozidel

ŘIDIČSKÉ OPRAVNĚNÍ PRO POHYBOVOU PLOCHU A JINÉ PROVOZNÍ PROSTORY

V závislosti na jeho návrhu může „neveřejná (airside)“ část letiště zahrnovat rovněž provozní prostory jiné, než je pohybová plocha, v nichž mohou být vozidla za různými účely také provozována.

Příkladem takových provozních prostorů, které nejsou částí pohybové plochy, by byly obslužné komunikace, které mohou existovat mezi budovami terminálů a odbavovacími plochami, obvodové

komunikace používané k různým účelům, plochy, které jsou používány k parkování vozidel a zařízení pozemní podpory, atd.

Řízení v těchto jiných provozních prostorech také podléhá ustanovením ADR.OPS.B.024.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.024(a)(1) Oprávnění pro řidiče vozidel

VŠEOBECNĚ

Řidičská oprávnění mají být vydávána pouze osobám, jejichž funkce a úkoly vyžadují řízení vozidla po pohybové ploše nebo v jiných provozních prostorech letiště.

Řidičská oprávnění pokrývají všechny druhy činností, které zahrnují řízení v těchto prostorech, mimo jiné včetně provozu a údržby letiště, pozemního odbavování, ostrahy (security), údržby letadel, atd. Totožnost organizace, se kterou se řidič pojí (např. soukromý subjekt, státní subjekt), není považována za relevantní.

Je potřeba, aby byl počet osob oprávněných k řízení na provozní ploše, a zejména na RWY, omezen na potřebné minimum, s cílem minimalizovat rizika narušení dráhy, a měl by být pravidelně přezkoumáván.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.024(a)(5) Oprávnění pro řidiče vozidel

ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ TÝKAJÍCÍ SE POUŽÍVÁNÍ VOZIDEL

- (a) Je třeba, aby řidič absolvoval specifické školení týkající se používání jakéhokoli vozidla nebo vybavení, které bude používat během svých povinností, např. speciální vozidlo, tahač, vysokozdvizný vozík, autobus atd. Po dokončení tohoto školení by odpovědná organizace měla poskytnout příslušné záznamy provozovateli letiště.
- (b) Pokud má být řidiči po vydání oprávnění přidělen nový typ vozidla, měl by se postup podle písmene (a) zopakovat, než bude řidiči umožněno nové vozidlo řídit.

AMC1 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel

ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ – VŠEOBECNĚ

- (a) Výcvikový program, který je potřeba, aby řidiči sledovali, by měl záviset na prostorech, kde je potřeba, aby jezdili. Měly by být vypracovány následující dva výcvikové programy:
 - (1) Obecný řidičský výcvikový program
Tento výcvik by měl pokrývat potřeby všech řidičů pohybujících se na odbavovací ploše a v jiných provozních prostorech letiště. Úspěšné ukončení tohoto výcviku uděluje řidiči právo řídit bez doprovodu vozidlo na odbavovacích plochách a v jiných provozních prostorech letiště, s výjimkou provozní plochy.
 - (2) Výcvikový program pro provozní plochu
Tento výcvik by měl pokrývat další specifické potřeby řidičů, kteří budou jezdit po provozní ploše. Řidiči je uděleno právo jezdit bez doprovodu po provozní ploše pod podmínkou:
 - (i) ustanovení ADR.OPS.B.024(a)(4) a AMC3 ADR.OPS.B.024(b);
 - (ii) úspěšného absolvování obecného řidičského výcvikového programu; a
 - (iii) úspěšného absolvování výcvikového programu pro provozní plochu.

- (b) Každý z výše uvedených výcvikových programů (obecný řídičský výcvikový program a výcvikový program pro provozní plochu) by měl sestávat z následujících částí:
- (1) Teoretický výcvik
Teoretický výcvik by měl mít stanovenou a adekvátní délku trvání a být podpořen vhodnými vzdělávacími prostředky a materiály.
Po teoretickém výcviku by mělo následovat hodnocení účastníků školení (viz AMC1 ADR.OR.D.017(e)). Jakmile byla teoretická část úspěšně splněna, měl by řidič absolvovat praktický výcvik.
 - (2) Praktický výcvik
Během fáze praktického výcviku, který musí být stanovené a adekvátní délky trvání, by měl být účastníkům jmenovanými instruktory poskytnut odpovídající praktický výcvik a seznámení se s letištními zařízeními a jeho postupy, za denních, a je-li to relevantní, i nočních podmínek.
Po absolvování praktického výcviku by měla být jmenovanými hodnotiteli posouzena v praxi odborná způsobilost účastníků výcviku (viz AMC1 ADR.OR.D.017(e)).
Toto hodnocení by mělo mít za cíl posouzení schopnosti účastníků aplikovat v praxi znalosti a dovednosti, které získali v průběhu teoretického a praktického výcviku.
 - (3) Po úspěšném absolvování praktického výcviku a za předpokladu, že se řidiči dostalo školení týkajícího se používání vozidla (viz AMC1 ADR.OPS.B.024(a)(5)), by mělo být vydáno řídičské oprávnění.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel

VÝCVIK ŘIDIČŮ – VŠEOBECNĚ

Teoretický výcvik je podporován materiály, které poskytují aktuální, adekvátní a vhodné informace týkající se letiště, podle vhodnosti formou prezentací, map, schémat, videí, brožurek, kontrolních seznamů, atd.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC2 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel

ŘIDIČSKÉ VÝCVIKOVÉ PROGRAMY

- (a) Obecný řídičský výcvikový program
- (1) Teoretická část obecného řídičského výcvikového programu by měla minimálně pokrývat následující oblasti:
 - (i) Rámec ohledně řídičského oprávnění, včetně:
 - (A) vydávání, platnosti, podmínek použití;
 - (B) kontroly a auditu jeho vystavení;
 - (C) přestupků při řízení a postupů prosazování;
 - (D) spojitostí s národním systémem řídičských průkazů;
 - (E) národních požadavků týkajících se řídičských průkazů vozidel obecně;
 - (F) poradních materiálů příslušného národního úřadu pro řízení na pohybové ploše; a
 - (G) rolí různých organizací:
 - (a) role provozovatele letiště při stanovování a udržování standardů;

- (b) role příslušného úřadu a jeho odpovědností;
 - (c) role vnitrostátní a/nebo místní policie a její angažovanosti v řízení v neveřejné části letiště; a
 - (d) role jiných výkonných orgánů zabývajících se vozidly, řízením, zdravím a bezpečností.
- (ii) Osobní odpovědnosti, včetně:
- (A) požadavků týkajících se zdravotní způsobilosti k řízení (zdravotní standardy);
 - (B) použití osobních ochranných pomůcek (např. reflexního oděvu a ochrany sluchu);
 - (C) obecných řidičských standardů;
 - (D) zákazu kouření; užívání psychoaktivních látek a léků, včetně požadavků týkajících se konzumace alkoholu;
 - (E) implementace koncepce „sterilní kabiny“, vyhýbáním se rušivým a rozptylujícím činnostem při řízení;
 - (F) odpovědností týkající se FOD a rozlití paliva/oleje; a
 - (G) odpovědnosti zajistit, vozidlo je pro daný úkol vhodné a používáno správně.
- (iii) Standardy vozidel, včetně:
- (A) standardů stavu a údržby na úrovni letiště a/nebo národní úrovni;
 - (B) požadavků na rozsvícení překážkových světel a firemních insignií;
 - (C) požadavků a obsahu denních prohlídek vozidel;
 - (D) hlášení a odstraňování poruch vozidel;
 - (E) požadavků týkajících se vydávání a zobrazení povolení vozidel;
 - (F) provozuschopnosti všech nezbytných komunikačních systémů se službami letového provozu a provozní základnou; a
 - (G) udržování kabiny vozidla prostou neupevněných a rozptylujících předmětů, dle koncepce „sterilní kabiny“.
- (iv) Pravidla a postupy letiště, včetně:
- (A) pravidel létání a postupů letových provozních služeb použitelných na letištích, co se týká vozidel, zejména přednosti v jízdě;
 - (B) letištních předpisů, postupů a instrukcí týkajících se provozu vozidel;
 - (C) definice pohybových ploch, provozních ploch a odbavovacích ploch;
 - (D) metod používaných k šíření obecných informací a instrukcí řidičům;
 - (E) metod používaných k šíření informací týkajících se probíhajících prací; a
 - (F) hlášení událostí, kterých je řidič účastníkem nebo svědkem.
- (v) Obecné rozvržení letiště, včetně:
- (A) obecné geografie letiště;
 - (B) používané letecké terminologie, jako jsou dráha, pojezdová dráha, odbavovací plocha, komunikace, křížení, vyčkávací místa dráhy;
 - (C) všech letištních znaků značení a návěstidel pro vozidla a letadla, včetně jejich významu;

- (D) zvláštní zmínky ohledně znaků, značení a návěstidel používaných k ochraně drah a kritických prostorů; a
- (E) zvláštní zmínky týkající se postupů řízeného/neřízeného křížení pojezdové dráhy.
- (vi) Nebezpečí řízení na pohybové ploše obecně, včetně:
 - (A) rychlostních omezení, zakázaných prostorů a požadavků zákazu parkování;
 - (B) nebezpečných zón okolo letadel;
 - (C) sání a výfukových proudů motorů, vrtulí a vrtulníků;
 - (D) plnění paliva do letadla;
 - (E) FOD a rozlití kapalin;
 - (F) couvajícího vozidla;
 - (G) personálu a cestujících kráčejících přes odbavovací plochy;
 - (H) nástupních mostů a jiných služeb, jako je pevné pozemní elektrické napájení;
 - (I) všeobecného postupu otáčení se letadla;
 - (J) postupů nouzového zastavení letadla a přerušení přívodu paliva;
 - (K) nebezpečného nákladu;
 - (L) požadavků a postupů na tažení vozidel;
 - (M) řízení v noci; a
 - (N) řízení za nepříznivých meteorologických podmínek, zejména za nízké dohlednosti.
- (vii) Lidská výkonnost, včetně:
 - (A) základních koncepcí lidských činitelů;
 - (B) základy letecké psychologie, zahrnující:
 - (a) pozornost a bdělost;
 - (b) vnímání;
 - (c) paměť;
 - (d) lidskou chybu;
 - (e) rozhodování;
 - (f) předcházení chybám a jejich zvládání;
 - (g) lidské chování; a
 - (h) lidské pracovní přetížení a nuda.
- (viii) Nouzové postupy, včetně:
 - (A) činností a odpovědností v krizových situacích (jakákoli nehoda nebo vážný incident, k nimž dojde na letišti);
 - (B) činnosti v případě nehody vozidla;
 - (C) zvláštní činnosti v případě srážky vozidla s letadlem;
 - (D) činnosti v případě požáru;
 - (E) činnosti v případě nehody/incidentu letadla; a
 - (F) činnosti v případě zranění osoby.

- (ix) Komunikace, včetně:
 - (A) používaných rádiových postupů a frazeologie (jiné než se službami letového provozu);
 - (B) světelných signálů používaných službami letového provozu;
 - (C) postupů používaných řidiči vozidel v případě ztráty nebo nejistoty polohy;
 - (D) místních pohotovostních telefonních čísel;
 - (E) jak kontaktovat místní letištní stanoviště;
 - (F) přenosného rádiového zařízení, zahrnující:
 - (a) správné použití rádiového zařízení;
 - (b) účinný dosah a životnost baterie;
 - (c) vlivy stínění na letišti;
 - (d) použití správných volacích znaků, podle použitelnosti; a
 - (e) bezpečnost při používání rádiových zařízení, včetně postupů a instrukcí týkajících se použití přenosných rádiových zařízení a ručních mikrofónů během řízení vozidla.
- (2) Praktická část obecného řídičského výcvikového programu by měla minimálně zahrnovat vizuální seznámení se s letištními:
 - (i) obslužnými komunikacemi v neveřejné části, kříženími pojezdových drah a jakýmkoli omezeními za podmínek nízké dohlednosti;
 - (ii) odbavovacími plochami a stáními letadel;
 - (iii) povrchovými značeními barvou pro vozidla a letadla;
 - (iv) povrchovými značeními barvou, která vyznačují hranice mezi odbavovacími plochami a pojezdovými drahami;
 - (v) znaky, značeními a návěstidly použitými na pojezdové dráze, která ukazují na dráhu před sebou (*runways ahead*);
 - (vi) parkovacími plochami a omezeními;
 - (vii) rychlostními omezeními a předpisy; a
 - (viii) nebezpečími během otáčení se letadla a pohybů letadla.
- (b) Výcvikový program pro provozní plochu
 - (1) Teoretická část výcvikového programu pro provozní plochu by měla minimálně pokrývat následující oblasti:
 - (i) Letové provozní služby, včetně:
 - (A) funkce a oblasti odpovědnosti letištních letových provozních služeb;
 - (B) funkce a oblasti odpovědnosti řízení pozemního pohybu;
 - (C) normální a nouzové postupy používané letovými provozními službami v souvislosti s letadly;
 - (D) obvyklé body předání/přeladění pro vozidla;
 - (E) volací znaky letových provozních služeb, volací znaky vozidel; a
 - (F) vymezení odpovědností mezi letovými provozními službami a stanovištěm řízení provozu na odbavovací ploše, je-li to použitelné.
 - (ii) Osobní odpovědnosti, včetně:

- (A) zdravotní způsobilosti k řízení se zvláštním důrazem na zrak a barevné vidění;
 - (B) správného použití osobních ochranných pomůcek;
 - (C) odpovědností, co se týče FOD; a
 - (D) odpovědností, co se týče doprovázení jiných vozidel na provozní ploše.
- (iii) Standardy vozidel, včetně:
- (A) odpovědnosti za zajištění toho, že používané vozidlo je způsobilé pro daný účel a úkol a odpovídajícím způsobem označeno a osvětleno;
 - (B) požadavků na každodenní prohlídku před provozem na provozní ploše;
 - (C) zvláštního důrazu ohledně rozsvícení překážkových návěstidel a světel obecně; a
 - (D) provozuschopnosti všech nezbytných komunikačních systémů se službami letového provozu a provozní základnou.
- (iv) Rozvržení letiště, včetně:
- (A) zvláštního důrazu na znaky, značení a návěstidla používané na provozní ploše;
 - (B) zvláštního důrazu na znaky, značení a návěstidla používané k ochraně RWY;
 - (C) popisu zařízení nezbytných pro leteckou navigaci, jako jsou systémy ILS;
 - (D) popisu citlivých, kritických prostorů a jiných ochranných zón souvisejících s anténami ILS nebo jiných navigačních prostředků a souvisejících značení a znaků;
 - (E) popisu ochranných prostorů ILS a jejich vztahu k vyčkávacím bodům dráhy;
 - (F) popisu pásu RWY pro přístrojové/vizuální přiblížení, předpolí a upravené plochy; a
 - (G) popisu návěstidel použitých na provozní ploše se zvláštním důrazem na ta, která souvisí s provozem za nízké dohlednosti.
- (v) Nebezpečí řízení na provozní ploše, včetně:
- (A) sání a výfukových proudů motorů, úplavů, vrtulí a provozu vrtulníků;
 - (B) požadavků a postupů týkajících se řízení v noci;
 - (C) požadavků a postupů pro provoz za nízké dohlednosti a jiných nepříznivých meteorologických podmínek;
 - (D) práv přednosti v jízdě vozidel, letadel, tažených letadel a vozidel hasičských a záchranných služeb při nouzové situaci.
- (vi) Nouzové postupy, včetně:
- (A) kroků, které mají být podniknuty v případě nehody/incidentu vozidla na provozní ploše;
 - (B) kroků, které mají být podniknuty v případě nehody/incidentu letadla na provozní ploše;
 - (C) kroků, které mají být podniknuty, pokud jsou na RWY nebo pojezdových drahách nalezeny FOD nebo jiné nečistoty; a
 - (D) místních pohotovostních telefonních čísel.
- (vii) Spojovací postupy, včetně:

- (A) používaných kmitočtů letových provozních služeb a oblastí použitelnosti;
- (B) jazyka, který má být použit při komunikaci s letovými provozními službami;
- (C) postupu, který má být použit řidičem vozidla při ztrátě nebo nejistotě své polohy na provozní ploše;
- (D) postupu při poruše vozidla na RWY a pojezdových drahách a informování stanoviště letových provozních služeb o takové události; a
- (E) poruchy rádiového spojení:
 - (a) postup v případě poruchy rádiového spojení, vysílačky nebo rovnocenného zařízení, přičemž je vozidlo na provozní ploše; a
 - (b) postupy týkající se světelné signalizace nebo jiných způsobů komunikace, které mohou být použity stanovištěm letových provozních služeb k předání instrukcí řidiči vozidla na provozní ploše.
- (viii) Seznámení se s letadly, včetně:
 - (A) znalosti typů letadel a schopnosti identifikovat všechny typy běžně provozované na daném letišti;
 - (B) znalosti volacích znaků letadel; a
 - (C) znalosti letadlové terminologie týkající se motorů, trupu, řídicích ploch, podvozku, světel, odvodušnění, atd.
- (2) Praktická část výcvikového programu pro provozní plochu by měla minimálně zahrnovat vizuální seznámení se s letištními:
 - (i) veškerými RWY (včetně tras vjezdu a výjezdu), vyčkávacími plochami, pojezdovými drahami a odbavovacími plochami;
 - (ii) veškerými znaky, povrchovými značeními a návěstidly souvisejícími s RWY, vyčkávacími body, provozem CAT I, II a III;
 - (iii) veškerými znaky, povrchovými značeními a návěstidly souvisejícími s pojezdovými drahami;
 - (iv) zvláštními značeními vyznačujícími hranici mezi odbavovacími plochami a provozními plochami;
 - (v) navigačními prostředky, jako je ILS, citlivými, kritickými nebo jinými ochrannými prostory, anténami, zařízením pro měření RVR a jiným meteorologickým vybavením;
 - (vi) nebezpečími provozu okolo přistávajících, vzlétajících nebo pojíždějících letadel; a
 - (vii) všemi ustálenými způsoby pojmenování určitých ploch nebo tras.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC3 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel

RADIOTELEFONIE

- (a) Jakýkoli řidič, který bude jezdit po provozní ploše, by měl podstoupit a dokončit výcvik radiotelefonie, prokazující jak teoretické znalosti, tak praktickou odbornou způsobilost týkající se postupů pro hlasové spojení.
- (b) Teoretický výcvik
Teoretický výcvik by měl klást důraz na následující oblasti:

- (1) Kategorie zpráv
Kategorie a pořadí přednosti zpráv; porozumění tísňovým, pohotovostním, řídicím a informačním zprávám.
- (2) Používání fonetické abecedy
Správná výslovnost a vysílání písmen, slov a čísel.
- (3) Používání standardní frazeologie
 - (i) důraz na potřebu, aby řidiči používali standardní frazeologii; a
 - (ii) potřeba opatrnosti u určitých frází, jako je „povoleno (*cleared*)“ a „pokračujte (*go ahead*)“.
- (4) Používání volacích znaků letadel, letových provozních služeb a vozidel
 - (i) porozumění terminologii a zkratkovým slovům používaným letovými provozními službami a piloty;
 - (ii) znalost volacích znaků leteckých dopravců používaných na daném letišti; a
 - (iii) znalost volacích znaků vozidel používaných na letišti.
- (5) Postupy opakování
Potřeba, aby řidiči vozidel používali standardní opakování stejným způsobem jako piloti při použití instrukcí, jako je „vstupte na/křížujte dráhu (*enter/cross the runway*)“, a pokud jsou použita podmínková povolení.
- (6) Postupy zkoušky včetně stupnice srozumitelnosti
Porozumění a použití stupnice srozumitelnosti od 1 do 5.
- (7) Techniky vysílání a použití radiotelefonie
 - (i) porozumění důvodům poslechu před vysláním;
 - (ii) použití standardní frazeologie a ICAO postupů pro radiotelefonní spojení letadlo-země;
 - (iii) slova a zvuky, jejichž použití je potřeba se vyhnout;
 - (iv) správná poloha mikrofonu, aby nedocházelo ke zkreslení hlasu;
 - (v) předcházení „oříznutému“ vysílání;
 - (vi) povědomí o regionálních akcentech a variacích řeči; a
 - (vii) rychlost pronášení TRF frazeologie.
- (c) Praktický výcvik
V této fázi by měl výcvik pokrývat použití pevných a přenosných radiokomunikačních zařízení a praktické použití teoretických znalostí získaných v předchozí fázi výcviku, prostřednictvím provádění letištních postupů pro komunikaci.

Praktický výcvik v oblasti radiotelefonie může být poskytován v rámci celkového praktického výcviku, který zahrnuje školení o používání vozidel nebo specializovaného vozidla/vybavení pojících se s úkolem řidiče, nebo školení týkajícího se provozních postupů letiště, atd.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM2 ADR.OPS.B.024(b) Oprávnění pro řidiče vozidel

OPAKOVACÍ, UDRŽOVACÍ A PRŮBĚŽNÝ VÝCVIK

ADR.OR.D.017 bod (f) reguluje poskytování výcviku po absolvování vstupního výcviku, jako součást programu výcviku provozovatele letiště. Co se týče procesu, který je třeba plnit k zajištění zachování odborné způsobilosti personálu, viz ADR.OR.D.017(f) a AMC1 ADR.OR.D.017(f).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.024(c) Oprávnění pro řidiče vozidel

FORMÁT OPRÁVNĚNÍ K ŘÍZENÍ

Existují různá řešení pro vydání oprávnění k řízení. Jedním z možných řešení jsou kombinace oprávnění k řízení s visačkou vydávanou personálu, nebo vydání samostatné karty. V každém případě je důležité, aby v oprávnění byla jasně uvedena práva držitele.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.024(d) Oprávnění pro řidiče vozidel

DOČASNÉ POVOLENÍ K ŘÍZENÍ VOZIDEL

Při dočasném povolování řízení vozidla by měla být uvedena doba, po kterou je povolení platné, a prostory, ve kterých bude řidiči umožněno jezdit s doprovodem.

Doprovod vozidla, jehož řidiči bylo vydáno dočasné povolení k řízení, by měl být prováděn pouze přímo provozovatelem letiště nebo prostřednictvím smluvní organizace.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.024(d) Oprávnění pro řidiče vozidel

DOČASNÉ POVOLENÍ K ŘÍZENÍ VOZIDEL

ADR.OPS.B.024 se obecně zabývá případem opravňování řidičů, jejichž povaha práce a činnosti zahrnují pravidelnou přítomnost a řízení uvnitř prostředí letiště.

Existují však případy, kdy může být nutné dočasně povolit řízení vozidla na pohybové ploše nebo v jiných provozních prostorech letiště z jiných důvodů (např. vozidlo smluvní organizace, které musí vstoupit na pohybovou plochu kvůli činnostem údržby probíhajícím na letišti, atd.).

V případech, kdy je jízda po pohybové ploše nebo v jiných provozních prostorech nutná, ale po omezenou dobu, může provozovatel letiště povolit takovou jízdu, aniž by po řidiči požadoval, aby absolvoval proces vydání oprávnění k řízení tohoto vozidla. Očekává se však, že než jim bude povolen provoz v takových prostorech, budou tito řidiči dostatečně instruováni o svých povinnostech při provozu uvnitř perimetru letiště, a že provozovatel letiště vypracoval postupy, které mají být během tohoto typu provozu zavedeny.

V každém případě vydání takového povolení pro tyto řidiče nezprošťuje provozovatele letiště povinnosti zajistit:

- stav vozidla, které může tento řidič dočasně řídit v prostoru letiště, v souladu s ADR.OPS.B.026 (e)(2)(i)*;
- že toto vozidlo bude každopádně doprovázeno. Pro charakteristiky vozidla, které bude toto vozidlo doprovázet, viz ADR.OPS.B.026 (e)(2)(ii)*; a
- že provoz tohoto vozidla na provozní ploše podléhá ustanovení ADR.OPS.B.026 (e)(2)(iii)*.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

* Poznámka překladatele: Chyba odkazů, pravděpodobně má být ADR.OPS.B.026(e)(2)(a), ADR.OPS.B.026(e)(2)(b), resp. ADR.OPS.B.026(e)(2)(c).

AMC1 ADR.OPS.B.024(e) Oprávnění pro řidiče vozidel

POSTUPY VYDÁVÁNÍ OPRAVNĚNÍ K ŘÍZENÍ A DOČASNÝCH POVOLENÍ K ŘÍZENÍ VOZIDEL A SOUVISEJÍCÍ ČINNOSTI SLEDOVÁNÍ

- (a) Provozovatel letiště by měl jasně určit odpovědnosti za:
- (1) vydávání oprávnění k řízení a dočasných povolení k řízení;
 - (2) zajištění toho, aby byly předpoklady pro zachování oprávnění k řízení platným i nadále splněny;
 - (3) sledování dodržování pravidel řízení platných na letišti řidiči a přijímání případných vhodných opatření. Tato opatření by měla zahrnovat možnost pozastavení nebo odebrání oprávnění k řízení nebo dočasného povolení k řízení.
- (b) Vydávání těchto oprávnění, dočasné povolování řízení vozidel a zajišťování toho, že předpoklady pro zachování oprávnění k řízení platí, by měla být řízená činnost.
- (c) Bez ohledu na zvolené organizační uspořádání by mělo být zajištěno, že informace týkající se řidičů, kteří:
- (1) nadále nesplňují požadavky na zachování platnosti příslušného oprávnění k řízení; nebo
 - (2) porušují požadavky na řízení,
- jsou předány letištnímu útvaru odpovědnému (letištním útvarům odpovědným) za vydávání/odnímání oprávnění k řízení včas k přijetí příslušného opatření v závislosti na daném případě.
- (d) Stanovené postupy by měly jasně uvádět, jak jsou řešeny případy porušení příslušných požadavků na řízení na letišti. Měly by zejména brát v úvahu závažnost každého porušení a také řešit případy opakovaného porušení příslušných požadavků na řízení. V postupech by měly být rovněž řešeny případy, kdy by měl řidič absolvovat dodatečné školení.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.026(a)(1);(3) Schválení provozu vozidel

VYBAVENÍ VOZIDEL – VŠEOBECNĚ

- (a) V kabině řidiče vozidla určeného pro provoz na provozní ploše by měla být snadno dostupná aktualizovaná kopie mapy pohybové plochy dostatečné velikosti, včetně kritických míst (tzv. hot spotů), stejně jako konfigurace vizuálních prostředků na letišti, a prostorů, které mají být chráněny. Pokud provoz vozidla na provozní ploše není plánován, kopie mapy může být uzpůsobena potřebám tak, aby poskytovala pouze informace relevantní pro prostor, v němž má být dané vozidlo provozováno, spolu s informacemi o přilehlých prostorech, s cílem zlepšit situační povědomí řidiče.
- (b) Provozovatel letiště by měl posoudit, ve spolupráci s poskytovatelem letových provozních služeb a případně poskytovatelem služeb řízení provozu na odbavovací ploše, je-li odlišný, ve kterých prostorech letiště, vyjma provozní plochy, je potřeba, aby bylo vozidlo vybaveno rádiovým zařízením.
- Rádiové zařízení, kterým je vozidlo vybaveno, by mělo umožňovat obousměrné spojení na kmitočtu stanoviště letových provozních služeb, ale i jiných stanovišť, s nimiž může řidič vozidla potřebovat navázat kontakt.
- V kabině řidiče by měla být snadno dostupná aktualizovaná informace týkající se kmitočtů každého stanoviště, stejně jako kmitočtů, které může být potřeba použít v různých prostorech letiště. Navíc by měl být na zřetelném místě dostupný volací znak daného vozidla.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.026(b) Schválení provozu vozidel

OMEZENÍ POČTU VOZIDEL

Provozovatel letiště omezuje činnost vozidel na to, co je nezbytné, aby byla zajištěna bezpečnost provozu, ale také s přihlédnutím k potřebě zajistit správné a bezproblémové fungování letiště.

V tomto ohledu může být používání vozidel omezeno na vozidla, která jsou nezbytná k podpoře pozemní obsluhy a odbavení letadla v souvislosti s nákladem/poštou a cestujícími, údržby a provozu letiště, včetně letištních pohotovostních služeb, letištních bezpečnostních (security) služeb a vozidel státních úřadů.

Vozidla na provozní ploše by měla být omezena na ta nezbytně nutná, zejména na dráze. Vozidla, která mají povolen vstup na dráhu, by měla zahrnovat pouze vozidla nezbytná pro provozní činnosti, jako jsou prohlídky a údržba, a pohotovostní vozidla. Důrazně se doporučuje nezvyšovat využití dráhy jinými vozidly, jako jsou vozidla zapojená do pozemního provozu, např. vlečení letadel atd., pokud existuje alternativní trasa.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.026(c)(1) Schválení provozu vozidel

VŠEOBECNĚ

Povolení pro vozidlo by mělo být umístěno na dobře viditelném místě vozidla.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.026(c)(1) Schválení provozu vozidel

VŠEOBECNĚ

V závislosti na počtu vozidel a složitosti letiště je řešením, které lze zvážit k usnadnění kontroly vozidel, použití barevně rozlišených povolení pro vozidla.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.026(d) Schválení provozu vozidel

VOLACÍ ZANKY VOZIDEL

Použití podobných volacích znaků může vést k jejich záměně, což je jeden z činitelů pojících se s narušeními RWY.

Aby se předešlo záměně volacích znaků, je třeba při přidělování volacího znaku vozidlu pečlivě zvážit volací znaky používané letadly provozovanými na letišti, jakož i volací znaky jiných vozidel.

Způsoby, jak snížit možnost záměny volacích znaků, zahrnují:

- (a) používání jedinečných čísel nebo identifikačních volacích znaků pro každé vozidlo; a
- (b) používání volacích znaků odpovídajících funkci vozidla (např. „PROVOZ“, „POŽÁR“. Pokud je pro stejnou funkci používáno více než jedno vozidlo, lze použít zásady číslování, takže je volací znak následován číslem, např. „PROVOZ 1“.

Na letištích s vysokým počtem vozidel a provozem letadel se před přidělením volacího znaku vozidlu doporučuje, aby provozovatel letiště, kromě koordinace s poskytovatelem letových provozních služeb, konzultoval také ostatní organizace provozující vozidla na letišti. Jakmile je vozidlu přidělen volací znak, je potřeba, aby tato informace byla známa přinejmenším poskytovateli letových provozních služeb.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.026(e) Schválení provozu vozidel

DOPROVÁZENÍ VOZIDEL

Doprovázení vozidla by mělo být prováděno pouze přímo provozovatelem letiště nebo prostřednictvím smluvní organizace. Provozovatel letiště by měl stanovit postupy pro doprovázení vozidel, které by měly minimálně obsahovat:

- (a) za jakých minimálních podmínek dohlednosti lze provádět doprovázení vozidla na provozní ploše;
- (b) prostředky a postupy komunikace mezi doprovodným a doprovázeným vozidlem (doprovázenými vozidly);
- (c) postupy pro doprovázení, kdy má být doprovázeno více než jedno vozidlo; a
- (d) postupy zajišťující to, že řidiči doprovázených vozidel plní instrukce poskytované stanovištěm letových provozních služeb.

Tyto postupy by měly být koordinovány se stanovištěm letových provozních služeb.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.026(e) Schválení provozu vozidel

DOPROVÁZENÍ VOZIDEL

- (a) Příležitostný provoz povolených vozidel bez rádiového zařízení, odpovídače nebo jiného zařízení podporujícího přehled

Provozovatel letiště se může rozhodnout povolit příležitostný provoz vozidel, kterým byl povolen provoz na letišti, ale která nejsou vybavena rádiovým zařízením, v prostorech, kde je vyžadováno, bodem ADR.OPS.B.026 (a)(3), aby byla vozidla vybavena rádiovým zařízením umožňujícím obousměrné spojení se stanovištěm letových provozních služeb nebo jinými letištními stanovišti, je-li to nezbytné. To stejné platí s ohledem na povolená vozidla, která nejsou vybavena odpovídačem nebo jiným zařízením podporujícím přehled, jak je předpokládáno v ADR.OPS.B.026 (a)(4).

Tímto způsobem mohou být uspokojeny příležitostné nepředvídané provozní potřeby, které mohou vyvstat v souvislosti s provozem letiště, za předpokladu, že taková vozidla nejsou určena k provozu v takových prostorech. Pokud se však tato potřeba stává častější, může provozovatel letiště zvážit vybavení těchto vozidel nezbytným rádiovým zařízením, odpovídačem nebo jiným zařízením podporujícím přehled, přičemž mimo jiné vezme v úvahu výhody, které přímá komunikace nabízí z hlediska bezpečnosti dráhy, stejně jako skutečnost, že přehledová data vozidel usnadňují situační povědomí personálu letových provozních služeb.

- (b) Dočasné povolení provozu vozidla

Je potřeba, aby vozidla používaná na pohybové ploše a v dalších provozních prostorech letiště byla povolena podle ADR.OPS.B.026 (a). Vozidla mohou být povolena pouze tehdy, jsou-li používána při činnostech souvisejících s provozem letiště. Čas od času a z různých důvodů však může být nutné vozidlu umožnit, aby vjelo do prostoru letiště a bylo provozováno na pohybové ploše nebo v jiných provozních prostorech po omezenou dobu (např. přeprava zásob, činnosti údržby, přeprava pacientů, atd.). V takových případech může provozovatel letiště vydat dočasné povolení k vjezdu vozidla na letiště a jeho provozu v nezbytném prostoru.

V takových situacích je nutná vizuální kontrola vozidla z důvodů zjevných poškození nebo nesprávné funkce vozidla (např. netěsnosti, brzdový systém, stav pneumatik, světel, atd.), s cílem určit provozuschopnost vozidla.

- (c) Charakteristiky doprovodných vozidel

Je potřeba, aby bylo vozidlo uvedené v bodech (a) nebo (b) výše doprovázeno vozidlem vybaveným rádiovým zařízením, v souladu s ADR.OPS.B.026 (e)(1)(i) nebo ADR.OPS.B.026 (e)(2)(b), pokud má být provozováno na:

- (a) provozní ploše; nebo
- (b) v jiných prostorech, kde je předepsáno vybavení vozidel rádiovým zařízením (viz také bod (b) AMC1 ADR.OPS.B.026(a)(1);(3)).

Kromě toho, pokud má být doprovázené vozidlo provozováno na provozní ploše, je potřeba, aby doprovodné vozidlo bylo rovněž vybaveno odpovídačem nebo jiným zařízením podporujícím přehled, je-li to vyžadováno pro provoz SMGCS letiště (viz ADR.OPS.B.026(a)(4)).

Doprovodné vozidlo navíc musí po celou dobu splňovat příslušné požadavky týkající se značení a osvětlení pro daný prostor (dané prostory), kde bude doprovázené vozidlo působit (viz ADR.OR.OPS.080).

(d) Provozní ohledy

Pokud je vozidlo uvedené (jsou vozidla uvedená) v bodech (a) a (b) výše zamýšleno (zamýšlena) k provozu na provozní ploše, je třeba dbát na to, aby to bylo provedeno v souladu s ADR.OPS.B.026 (e)(1)(iii) nebo případně ADR.OPS.B.026 (e)(2)(c), jakož i příslušnými postupy.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat případům, kdy na letiště a zejména na provozní plochu dočasně vjíždí dvě nebo více vozidel, která tvoří kolonu. V takových případech jsou doprovodná vozidla v pozicích, které umožňují po celou dobu sledování všech doprovázených vozidel, aby bylo zajištěno, že všechna vozidla plní instrukce stanoviště letových provozních služeb. Kromě toho je třeba věnovat pozornost způsobu a prostředkům, kterými bude probíhat komunikace mezi doprovodným a doprovázeným vozidlem.

V každém případě dočasné povolení používání vozidla v souladu s ADR.OPS.B.026 (e)(2) nebo povolení provozu již povoleného vozidla v souladu s ADR.OPS.B.026 (e)(1) nezprošťuje provozovatele letiště povinnosti zajistit, aby byl řidič vozidla držitelem povolení dočasně vjíždět do prostoru letiště, popřípadě oprávnění k řízení, v souladu s ADR.OPS.B.024.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.026(f) Schválení provozu vozidel

POSTUPY PRO VYDÁVÁNÍ POVOLENÍ PRO VOZIDLO, DOČASNÉHO POVOLENÍ PROVOZU VOZIDLA, PŘIDĚLOVÁNÍ VOLACÍCH ZNAKŮ A SOUVISEJÍCÍ ČINNOSTI SLEDOVÁNÍ

- (a) Postupy by měly jasně určovat odpovědnosti za:
 - (1) vydávání povolení pro vozidla, dočasných povolení provozu vozidel a přidělování volacích znaků vozidlům;
 - (2) zajištění toho, aby byly i nadále splněny předpoklady pro zachování povolení pro vozidlo platným; a
 - (3) sledování vyhovování vozidel příslušným požadavkům a přijímání případných vhodných opatření. Tato opatření by měla zahrnovat možnost pozastavení nebo odebrání povolení pro vozidlo nebo povolení k dočasnému provozu vozidla.
- (b) Vydávání povolení pro vozidla, dočasných povolení provozu vozidel a zajišťování toho, že předpoklady pro zachování povolení pro vozidlo platí, by měla být řízená činnost.
- (c) Bez ohledu na organizační uspořádání zvolené ke sledování vyhovování vozidel platným požadavkům, by měla být navázána úzká spolupráce s organizačním útvarem (organizačními útvary):
 - (1) odpovědným za provádění programu údržby svých vlastních vozidel (viz ADR.OPS.C.007); a
 - (2) sledujícím provádění programu údržby vozidel organizací pracujících nebo poskytujících služby na letišti.

Mělo by být zajištěno, že je informace týkající se vozidel, která nadále nesplňují příslušné požadavky, předána odpovědnému organizačnímu útvaru (útvaram), pokud je odlišný, aby přijal vhodné opatření.

- (d) Stanovené postupy by měly jasně uvádět, jak jsou řešeny případy porušení příslušných požadavků, a také zohledňovat závažnost každého porušení.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.027(e)(1) Provoz vozidel

PROVOZ VOZIDEL NA DRÁHOVÉM PÁSU, KONCOVÉ BEZPEČNOSTNÍ PLOŠE (RESA) A PŘEDPOLÍCH

Pro stanovení vyčkávacího bodu RWY nebo jakýchkoli vyčkávacích míst na komunikacích viz CS ADR-DSN.D.340.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[AMC1 ADR.OPS.B.027(g) Provoz vozidel *[od 27.03.2028]*

PROVOZ POZEMNÍHO OBSLUŽNÉHO ZAŘÍZENÍ (GSE) BĚHEM PRŮLETOVÉHO ODBAVENÍ

Provozovatelé letišť, kteří sami poskytují služby pozemního odbavení cestujícím s omezenou schopností pohybu a orientace (PRM) a/nebo pozemní přepravu cestujících a posádek, a na které se vztahují výjimky uvedené v článku 2 odst. 3 písm. h) a j) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20, by měli:

- (a) uplatňovat zásadu bezdotykové manipulace („no-touch“) ve vztahu ke GSE používanému pro nastupování a vystupování PRM, pokud toto vybavení není vybaveno senzory přiblížení nebo systémem automatického vyrovnávání výšky (v závislosti na typu použitého GSE), nebo pokud se nejedná o specificky přijatelné okolnosti vyžadované daným typem GSE v provozu.
- (b) zajistit, aby personál obsluhující GSE v okolí letadla během průletového odbavení, za účelem poskytování služeb odbavení PRM a pozemní přepravy cestujících a posádek, rovněž absolvoval následující školení, podle potřeby:
- (1) školení k získání povědomí o bezpečnosti na odbavovací ploše během činností při průletovém odbavení letadla;
 - (2) bezpečnostní školení týkající se odbavování PRM, které zahrnuje:
 - (i) správné umístění GSE vůči letadlu pro nastupování a vystupování PRM;
 - (ii) postupy a pokyny provozovatele letadla pro nástup a výstup PRM.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

AMC1 ADR.OPS.B.027(h)(2) Provoz vozidel

RUŠIVÉ A ROZPTYLUJÍCÍ ČINNOSTI BĚHEM ŘÍZENÍ

Při řízení by měla být zavedena „koncepte sterilní kabiny“. V souladu s tím by se řidiči neměli věnovat jiným než nezbytným činnostem, které mohou mít vliv na jejich pozornost, situační povědomí nebo úsudek.

Tyto činnosti mimo jiné zahrnují následující:

- (a) psaní zpráv na mobilních telefonech nebo jiných zařízeních;
- (b) telefonování nebo přijímání telefonních hovorů;
- (c) poslech hudby nebo využívání médií;

- (d) věnování se činností, které vyžadují snížení hlasitosti rádiového zařízení, pokud je jím vozidlo vybaveno; a
- (e) nepodstatné rozhovory s jinými osobami, které jsou v kabině řidiče nebo prostřednictvím rádiového zařízení.

Kromě toho by měla být kabina vozidla udržována prostá neupevněných a rozptylujících předmětů.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.028 Vlečení letadla

POSTUPY PŘETAHOVÁNÍ LETADEL

- (a) Provozovatel letiště by měl identifikovat a navrhnout trasy, které lze použít k přetahování, s přihlédnutím k charakteristikám letadla a jejich slučitelností s konstrukčními vlastnostmi letiště a jeho provozem.
- (b) Tyto postupy by měly pokrývat minimálně následující:
 - (1) žádost o povolení přetahu;
 - (2) postupy manévrování, včetně směru (směrů) zatačení při výjezdu ze stání letadla, a omezení pro typy letadel, je-li to použitelné;
 - (3) opatření ke kontrole jiného provozu na odbavovací ploše během manévrování taženého letadla;
 - (4) koordinace se stanovištěm letových provozních služeb a stanovištěm řízení provozu na odbavovací ploše, je-li odlišné, s ohledem na jejich oblasti odpovědnosti;
 - (5) komunikační postupy, které mají být použity během postupů přetahování;
 - (6) zajištění rozsvícení letadel letadla, které má být přetahováno, dle požadavků SERA.3215;
 - (7) případy, kdy je potřeba vedení (např. signalisty a/nebo pozemní obsluhy), aby se zajistila bezpečná vzdálenost od překážek;
 - (8) křižování dráhy, je-li to použitelné;
 - (9) případy, kdy je požadováno použití služby „follow-me“; a
 - (10) bezpečnostní opatření, která mají být přijata při provádění přetahu za nepříznivých meteorologických jevů (rozbředlý sníh, led, atd.) nebo podmínek dohlednosti, a případy a podmínky, kdy je takový provoz omezen nebo není povolen.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.028 Vlečení letadla

TRASY PRO VLEČENÍ LETADEL

Provozovatel letiště může pro přetahování navrhnout různé trasy.

Způsob, jakým jsou tyto trasy využívány poskytovatelem letových provozních služeb nebo jiným stanovištěm odpovědným (stanovišti odpovědnými) za části letiště, za které poskytovatel letových provozních služeb nenes odpovědnost, závisí na provozních a dopravních podmínkách na letišti.

V každém případě, bez ohledu na momentální trasu, která má být v dané situaci zvolena, je potřeba, aby byla daná trasa vhodná pro konkrétní letadlo, jak je stanoveno v AMC1 ADR.OPS.B.028 point (a).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.029(b) Jazykové znalosti**HODNOTICÍ STUPNICE**

Různé úrovně jazykových znalostí popisuje následující tabulka:

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOST Předpokládaný dialekt nebo přízvuk srozumitelný letecké veřejnosti	STRUKTURA Příslušné gramatické konstrukce a větné vzorce jsou určeny jazykovými funkcemi vhodnými k úkolu	SLOVNÍ ZÁSoba	PLYNULOST	POROZUMĚNÍ	INTERAKCE
Odborná (Úroveň 6)	Přestože výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace mohou být ovlivněny rodným jazykem nebo regionálními varietami, téměř nikdy neovlivňují snadnost porozumění.	Soustavně dobře používá základní i složité gramatické struktury a větné vzorce.	Rozsah a přesnost slovní zásoby dostačuje k účinné komunikaci o široké škále známých či neznámých témat. Slovní zásoba je idiomatická, významově odstíněná a citlivá k rejstříku.	Je schopen obšírně hovořit přirozeně a bez námahy. Mění plynulost řeči za účelem navození stylistického účinku, např. pro zdůraznění určité myšlenky. Spontánně používá vhodné diskursivní částice.	Porozumění je důsledně přesné téměř ve všech kontextech a zahrnuje porozumění jazykovým a kulturním nuancím.	Snadno reaguje téměř ve všech situacích. Vnímá verbální i neverbální podněty a vhodně na ně reaguje.
Rozšířená (Úroveň 5)	Přestože jsou výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace ovlivněny rodným jazykem nebo regionálními varietami, zřídka ovlivňují snadnost porozumění.	Soustavně dobře používá základní gramatické struktury a větné vzorce. Pokouší se o složitější struktury, ale s chybami, které někdy ovlivňují význam.	Rozsah a přesnost slovní zásoby dostačuje k účinné komunikaci o běžných, konkrétních a pracovních tématech. Soustavně a bezchybně parafrázuje. Slovní zásoba je někdy idiomatická.	Je schopen obšírně hovořit poměrně snadno o známých tématech, ale nemění plynulost řeči za účelem navození stylistického účinku. Umí používat vhodné diskursivní částice.	Porozumění běžným, konkrétním a pracovním tématům a je téměř přesné, je-li mluvčí konfrontován s jazykovými či situačními komplikacemi či neočekávaným sledem událostí. Je schopen porozumět řadě řečových variet (dialektů a/nebo akcentů) či rejstříků.	Reakce jsou pohotové, přiměřené a informativní. Vztah mluvčího a posluchače zvládá efektivně.

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOST Předpokládáný dialekt nebo přízvuk srozumitelný letecké veřejnosti	STRUKTURA Příslušné gramatické konstrukce a větné vzorce jsou určeny jazykovými funkcemi vhodnými k účelu	SLOVNÍ ZÁSoba	PLYNUlost	POROZUMĚNÍ	INTERAKCE
Provozní (Úroveň 4)	Přestože jsou výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace ovlivněny rodným jazykem nebo regionálními varietami, občas ovlivňují snadnost porozumění.	Tvořivě a obvykle správně používá základní gramatické struktury a větné vzorce. Mohou se vyskytnout chyby, zejména v neobvyklých nebo neočekávaných situacích, ale jen zřídka ovlivňují význam.	Rozsah a přesnost slovní zásoby obvykle dostačuje k účinné komunikaci o běžných, konkrétních a pracovních tématech. Je schopen často správně parafrázovat, postrádá-li slovní zásobu v neobvyklých nebo neočekávaných situacích.	Vytváří promluvy ve vhodném tempu. Příležitostně může dojít ke ztrátě plynulosti při přechodu z nacvičené či formulační řeči do spontánní interakce, což však nebrání efektivní komunikaci. V omezené míře používá diskursivní částice. Výplně nepůsobí rušivě.	Porozumění běžným, konkrétním a pracovním tématům je většinou přesné, je-li použitý akcent nebo varieta srozumitelná mezinárodní komunitě uživatelů. Je-li mluvčí konfrontován s jazykovými či situačními komplikacemi nebo s neočekávaným vývojem událostí, porozumění může být pomalejší nebo vyžaduje vyjasňovací strategie.	Reakce jsou obvykle pohotové, přiměřené a informativní. Zahajuje a udržuje hovor, i když je konfrontován s neočekávaným vývojem událostí. Zjevná nedorozumění řeší přiměřeně ověřením, potvrzením nebo vyjasněním.
Předprovozní (Úroveň 3)	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace jsou ovlivněny rodným jazykem nebo regionální varietou a často ovlivňují snadné porozumění.	Základní gramatické struktury a větné vzorce spojené s předvídatelnými situacemi nejsou vždy dobře ovládány. Chyby často ovlivňují význam.	Rozsah a přesnost slovní zásoby obvykle dostačuje k účinné komunikaci o běžných, konkrétních a pracovních tématech, ale rozsah je omezený a výběr slov je často nevhodný. Často není schopnost úspěšně parafrázovat při chybějící slovní zásobě.	Vytváří promluvy, ale frázování a pauzy jsou často nevhodné. Váhavost nebo pomalost řeči mohou bránit efektivní komunikaci. Výplně někdy působí rušivě.	Porozumění běžným, konkrétním a pracovním tématům je často přesné, je-li použitý akcent nebo varieta srozumitelná mezinárodní komunitě uživatelů. Může méně porozumět jazykovým nebo situačním komplikacím nebo při neočekávaném vývoji událostí.	Reakce jsou někdy pohotové, přiměřené a informativní. Schopnost zahájit a udržovat komunikaci s přiměřenou lehkostí o známých tématech a předvídatelných situacích. Obvykle neodpovídající při neočekávaném vývoji událostí.

ÚROVEŇ	VÝSLOVNOST Předpokládáný dialekt nebo přízvuk srozumitelný letecké veřejnosti	STRUKTURA Příslušné gramatické konstrukce a větné vzorci jsou určeny jazykovými funkcemi vhodnými k úkolu	SLOVNÍ ZÁSoba	PLYNUlost	POROZUMĚNÍ	INTERAKCE
Základní (Úroveň 2)	Výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace jsou velmi ovlivněny rodným jazykem nebo regionální varietou a obvykle ovlivňují snadné porozumění.	Prokazuje pouze omezené zvládnutí několika jednoduchých naučených gramatických struktur a větných vzorců.	Omezený rozsah slovní zásoby skládající se pouze z osamocených slov a naučených frází.	Schopnost tvořit velmi krátké, osamocené, naučené promluvy s častými pauzami a s rušivým použitím výplňových slov při hledání výrazů a výslovnosti méně známých slov.	Porozumění je omezeno na osamocené naučené fráze, jsou-li pečlivě a pomalu vyslovovány.	Reakce jsou zdoluhavé a často nepřiměřené. Interakce je omezena na jednoduché pravidelné výměny.
Předzákladní (Úroveň 1)	Podává výkon na úrovni pod základní úrovní.	Podává výkon na úrovni pod základní úrovní.	Podává výkon na úrovni pod základní úrovní.	Podává výkon na úrovni pod základní úrovní.	Podává výkon na úrovni pod základní úrovní.	Podává výkon na úrovni pod základní úrovní.

Poznámka: Minimální požadovaná úroveň odborné způsobilosti pro radiotelefonní komunikaci je provozní úroveň (úroveň 4).

Úrovně 1 až 3 popisují předzákladní, základní a předprovozní úroveň jazykových znalostí v uvedeném pořadí a každá z nich popisuje úroveň nižší než je požadavek na jazykové znalosti.

Úroveň 5 a 6 popisují rozšířenou a odbornou úroveň, na úrovních znalostí více pokročilých, než je minimální požadovaný standard.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti

VŠEOBECNĚ

- (a) Hodnocení jazykové způsobilosti by mělo být navrženo tak, aby odráželo rozsah úkolů prováděných řidiči vozidel, ale se zvláštním zaměřením spíše na jazyk než na provozní postupy.
- (b) Hodnocení by mělo určit schopnost žadatele:
 - (1) efektivně komunikovat pomocí standardní radiotelefonické frazeologie;
 - (2) předávat zprávy a rozumět zprávám v otevřené řeči, jak v obvyklých, tak neobvyklých situacích, které vyžadují odchýlení od standardní radiotelefonické frazeologie; a
 - (3) vypořádat se s neočekávaným vývojem událostí a řešit zjevná nedorozumění.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC2 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti

HODNOCENÍ

- (a) Hodnocení by mělo sestávat z následujících tří částí:
 - (1) poslech: hodnocení porozumění;
 - (2) mluvení: hodnocení výslovnosti, plynulosti, větné stavby a slovní zásoby; a
 - (3) interakce.
- (b) Přechod mezi frazeologií a otevřenou řečí by měl být hodnocen v souvislosti se způsobilostí poslechu a mluvení.
- (c) Pokud není hodnocení prováděno tváří v tvář, měly by být použity vhodné technologie pro hodnocení schopností poslechu a mluvení jednotlivce a pro umožnění interakce.
- (d) Hodnocení může být rovněž prováděno během činností výcviku nebo během přezkoušení odborné způsobilosti, pokud je dotyčná osoba s tímto předem obeznámena.
- (e) Hodnocení by mělo být prováděno pomocí hodnoticích stupnice v AMC1 ADR.OPS.B.029(b).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC3 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti

HODNOTITELÉ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

- (a) Osoby odpovědné za hodnocení jazykové způsobilosti („hodnotitelé“) by měly být vhodně vyškoleny, včetně požadavků specifických pro hodnocení jazykových znalostí, a kvalifikované. Mělo by se jednat buď o letecké odborníky, nebo jazykové odborníky s dalším výcvikem souvisejícím s letectvím.
- (b) Hodnotitelé jazykových znalostí by měli absolvovat pravidelný opakovací výcvik týkající se dovedností jazykového hodnocení.
- (c) Hodnotitelé by neměli provádět hodnocení jazykových znalostí osob, kterým poskytovali jazykový výcvik, nebo kdykoli by mohla být z jakéhokoli důvodu ovlivněna jejich objektivita.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC4 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti

KRITÉRIA PRO PŘIJATELNOST ORGANIZACÍ PROVÁDĚJÍCÍCH JAZYKOVÉ HODNOCENÍ

- (a) Pokud organizace provádějící jazykové hodnocení rovněž poskytuje jazykový výcvik, měla by být jasná a zdokumentovaná hranice mezi těmito dvěma činnostmi.
- (b) Organizace provádějící jazykové hodnocení by měla zaměstnávat dostatečný počet kvalifikovaných účastníků hovoru a hodnotitelů jazykových znalostí k provádění zkoušek.
- (c) Dokumentace hodnocení by měla obsahovat alespoň následující:
 - (1) cíle hodnocení;
 - (2) rozvržení hodnocení, časový rámec, použité metody, vzorová hodnocení, hlasové ukázky;
 - (3) kritéria a standardy hodnocení (alespoň provozní, rozšířené a odborné úrovně hodnotící stupnice uvedené v AMC1 ADR.OPS.B.029(b));
 - (4) doklady prokazující platnost hodnocení, relevanci a spolehlivost pro provozní, rozšířenou a odbornou úroveň;
 - (5) postupy zajišťující to, že jsou jazyková hodnocení standardizovaná v rámci organizace i napříč letištními organizacemi;
 - (6) postupy hodnocení a odpovědnosti:
 - (i) příprava individuálního hodnocení;
 - (ii) administrace: místo (místa), kontrola totožnosti a dozor při písemných zkouškách, disciplína hodnocení, důvěrný charakter a zabezpečení;
 - (iii) zpráva a dokumentace poskytnutá provozovateli letiště nebo žadateli, včetně vzorů osvědčení; a
 - (iv) uchování dokumentace a záznamů.
- (d) Dokumentace a záznamy hodnocení by měly být uchovávány po dobu stanovenou příslušným úřadem a zpřístupněny příslušnému úřadu na vyžádání.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti

HODNOCENÍ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

Cílem tohoto hodnocení je určit schopnost jednotlivce hovořit jazykem používaným (jazyky používanými) pro radiotelefonní spojení a porozumět mu (jim).

- (a) Hodnocení zahrnuje:
 - (1) pouze hlasové situace nebo situace tváří v tvář;
 - (2) běžná, konkrétní a s prací související témata pro řidiče vozidel.
- (b) Hodnocení určuje schopnosti žadatele mluvení a poslechu. Pouhé hodnocení gramatických znalostí, čtení a psaní není vhodné.
- (c) Hodnocení určuje jazykové dovednosti žadatele v následujících oblastech:
 - (1) výslovnost:
 - (i) do jaké míry je výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace ovlivněna žadatelovým rodným jazykem nebo regionálními varietami;
 - (ii) v jakém rozsahu ovlivňují snadné porozumění.
 - (2) struktura:

- (i) schopnost žadatele používat jak základní, tak složité gramatické struktury;
- (ii) do jaké míry ovlivňují žadatelovy chyby význam.
- (3) slovní zásoba:
 - (i) rozsah a přesnost použité slovní zásoby;
 - (ii) schopnost žadatele úspěšně parafrázovat, postrádá-li slovní zásobu.
- (4) plynulost:
 - (i) tempo;
 - (ii) váhavost;
 - (iii) nacvičená versus spontánní řeč;
 - (iv) použití diskursivních částic.
- (5) porozumění:
 - (i) běžným, konkrétním a pracovním tématům;
 - (ii) pokud je konfrontován s jazykovými či situačními komplikacemi nebo s neočekávaným vývojem událostí.
- (6) interakce:
 - (i) kvalita odpovědi (pohotová, přiměřená a informativní);
 - (ii) schopnost navázat a udržovat komunikaci:
 - (A) na běžná, konkrétní a pracovní témata;
 - (B) v případě neočekávaného vývoje událostí;
 - (iii) schopnost řešení zjevných nedorozumění ověřením, potvrzením nebo vyjasněním.

Přízvuk nebo různé akcenty použité ve zkušebním materiálu by měly být dostatečně srozumitelné pro mezinárodní komunitu uživatelů.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM2 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti

HODNOTITELÉ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

- (a) Preferovaný přístup hodnocení by byl formou hodnotícího týmu sestávajícího z provozního odborníka a jazykového experta.
- (b) Je potřeba, aby hodnotitelé jazykových znalostí byli vyškoleni, co se týče specifických požadavků hodnocení jazykových znalostí a technik hodnocení a vedení rozhovoru.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM3 ADR.OPS.B.029(e) Jazykové znalosti

Další poradenský materiál týkající se hodnocení jazykových dovedností lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 9835 „Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements“.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.029(f) Jazykové znalosti

JAZYKOVÝ VÝCVIK

- (a) Jazykový výcvik by měl zahrnovat komunikaci v kontextu souvisejícím s prací, zejména za účelem zvládnutí mimořádných a nouzových situací a provádění jiné než rutinní koordinace s řídicími letového provozu, kolegy a dalším technickým personálem.
- (b) Důraz by měl být kladen na poslech s porozuměním, mluvenou interakci a budování slovní zásoby.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.029(f) Jazykové znalosti

JAZYKOVÝ VÝCVIK

Čistě rutinní používání jazyka prostřednictvím frazeologie, standardních postupů a omezeného sociálního kontaktu udržuje pouze omezené základní používání jazyka, což může být nedostatečné pro zvládnutí neočekávaných a mimořádných situací.

K degradaci jazykových znalostí (jazykové atřici) dochází v průběhu času rychle; čím nižší je počáteční úroveň, tím vyšší je rychlost degradace – pokud proti tomuto trendu nebudou působit systematické strategie a vysoký stupeň motivace.

Je zdokumentováno, že jazyk a komunikační schopnost člověka, i v jeho rodném jazyce, se při stresu prudce zhoršují; proto se doporučuje pravidelná účast na jazykovém vzdělávání.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.029(g) Jazykové znalosti

POSOUZENÍ BEZPEČNOSTI, POKUD NENÍ PROKÁZÁNA ZNALOST ANGLICKÉHO JAZYKA

Vydání formálního rozhodnutí členského státu nevyžadovat prokazování jazykových znalostí řidiči vozidel v anglickém jazyce by mělo předcházet provedení posouzení bezpečnosti vyžadovaného bodem (g) ADR.OR.B.029.

Posouzení bezpečnosti dopadu neprokazování jazykových znalostí v anglickém jazyce by mělo být provedeno nezávislým, nestranným a komplexním způsobem a mělo by brát do úvahy obzvláště následující:

- (a) stanovisko příslušných úřadů pro letiště a poskytovatele letových navigačních služeb v členském státě, včetně výsledků relevantních činností dozoru, pro každé dotčené letiště;
- (b) stanovisko provozovatelů letiště a dotčených poskytovatelů letových navigačních služeb, včetně výsledků relevantních posouzení bezpečnosti prováděných dotčenými organizacemi v souvislosti s jejich systémy řízení s ohledem na prevenci narušení dráhy;
- (c) stanovisko místního týmu pro bezpečnost RWY (LRST) zřízeného na každém letišti;
- (d) návrh letiště a provozní podmínky každého dotčeného letiště, včetně počtu kmitočtů používaných na provozní ploše;
- (e) struktura provozu (národní, mezinárodní) každého jednotlivého letiště, včetně sezónních dopravních špiček;
- (f) jakákoli relevantní hlášení událostí, alespoň na úrovni EU. Za tímto účelem by rovněž měla být konzultována evropská centrální evidence uvedená v článku 8 nařízení (EU) č. 376/2014; a

Toto posouzení by mělo být veřejně přístupné a mělo by být pravidelně přezkoumáváno.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.030(a) Systém sledování a řízení pohybu na ploše

PARAMETRY, KTERÉ MAJÍ BÝT VZATY V ÚVAHU PŘI NÁVRHU A PROVOZU SYSTÉMU SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE

Systém sledování a řízení pohybu na ploše (SMGCS) by měl zohledňovat:

- (a) hustotu leteckého provozu;
- (b) podmínky dohlednosti, za nichž je provoz plánován;
- (c) potřebu orientace pilota;
- (d) složitost rozvržení letiště; a
- (e) pohyby vozidel.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

GM1 ADR.OPS.B.030(a) Systém sledování a řízení pohybu na ploše

VŠEOBECNĚ

SMGCS je vhodnou kombinací vizuálních prostředků, nevizuálních prostředků, postupů, řídicích, regulačních a informačních zařízení. Škála těchto systémů sahá od velmi jednoduchých SMGCS na malých letištích s nízkou hustotou letového provozu prováděného za podmínek dobré dohlednosti, po složité systémy nezbytné na velkých letištích s vysokou hustotou letového provozu prováděného za podmínek nízké dohlednosti. Systém zvolený pro letiště bude přiměřený provoznímu prostředí, v němž bude dané letiště fungovat.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.030(a)(3) Systém sledování a řízení pohybu na ploše

POUŽITÍ VIZUÁLNÍCH PROSTŘEDKŮ PRO SYSTÉM SLEDOVÁNÍ A ŘÍZENÍ POHYBU NA PLOŠE (SMGCS)

Kde je SMGCS opatřen selektivním zapínáním a vypínáním stop příček a osových návěstidel pojezdových drah, mělo by platit následující:

- (a) trasy poježdění, které jsou určeny rozsvícenými osovými návěstidly pojezdové dráhy, je možné ukončit rozsvícenou stop příčkou;
- (b) ovládací obvody jsou upraveny tak, že když je stop příčka umístěná před letadlem rozsvícena, příslušná sekce osových návěstidel pojezdové dráhy za ní je zhasnuta; a
- (c) osová návěstidla pojezdové dráhy před letadlem jsou aktivována, když je stop příčka zhasnuta.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

GM1 ADR.OPS.B.030(a)(3) Systém sledování a řízení pohybu na ploše

POJEZDOVÝ RADAR A JINÁ PŘEHLEDOVÁ ZAŘÍZENÍ PRO SLEDOVÁNÍ POHYBŮ NA PROVOZNÍ PLOŠE

- (a) Na letišti určeném pro použití za podmínek dráhové dohlednosti (RVR) menší než 350 m se pro sledování pohybů na provozní ploše používá pojezdový radar nebo jakékoli jiné vhodné přehledové zařízení.
- (b) Pojezdový radar nebo jakékoli jiné vhodné přehledové zařízení pro sledování pohybů na provozní ploše se může rovněž používat na letišti jiném než v bodě (a), jestliže hustota provozu

a provozní podmínky jsou takové, že pravidelnost provozního toku nemůže být udržena jinými postupy nebo vybavením.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

AMC1 ADR.OPS.B.030(b) Systém sledování a řízení pohybu na ploše

STANDARDNÍ TRASY PRO POJÍŽDĚNÍ

(a) Kde jsou zřízeny, měly by tyto trasy:

- (1) pokrývat pojíždění letadel mezi RWY, odbavovacími plochami a prostory pro údržbu (jsou-li k dispozici);
- (2) být přímé, jednoduché a tam, kde je to proveditelné, navrženy tak, aby se předešlo konfliktům s trasami jiných letadel nebo vozidel, a být použitelné za všech povětrnostních podmínek;
- (3) být identifikovány označeními, která se výrazně liší od označení drah a tras letových provozních služeb; a
- (4) být přiměřené a vhodné pro největší letadlo, které je pravděpodobně bude používat, přičemž se vezme v úvahu minimálně jeho interakce s letištními zařízeními, navigačními prostředky, letištními povrchy, účinky proudů výfukových plynů a provozem jiných letadel.

(b) Kde jsou standardní trasy pro pojíždění zřízeny, měly by být podrobnosti o nich publikovány v AIP a zobrazeny na letištních mapách, nebo letištní mapě pro pojíždění, v závislosti na složitosti provozní plochy, dostupných prostředcích a zařízeních.

Pokud trasa zahrnuje pojíždění mezi různými oblastmi odpovědnosti (např. oblastí pod kontrolou letových provozních služeb a služeb řízení provozu na odbavovací ploše), měly by být přechodové body vyznačeny buď na letištní mapě, nebo na mapě pro pojíždění.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.030(b) Systém sledování a řízení pohybu na ploše

STANDARDNÍ TRASY PRO POJÍŽDĚNÍ

Standardní trasy pro pojíždění mohou být zřízeny s cílem udržet nebo zvýšit bezpečnost, pravidelnost a efektivitu provozu, zejména za podmínek nízké dohlednosti nebo vysokého provozu, a to minimalizací množství kontrolních zásahů a následného objemu radiotelefonní komunikace a pracovní zátěže.

Avšak jelikož ne všechna letiště:

- (a) slouží stejné úrovni provozu nebo mají stejnou hustotu provozu;
- (b) jsou provozována ve stejném tvaru nebo za stejných podmínek dohlednosti;
- (c) mají stejnou velikost, návrh a složitost,

je třeba, aby provozovatel letiště posoudil, ve spolupráci s poskytovatelem letových provozních služeb, potřebu zřízení standardních tras pro pojíždění. Během tohoto procesu se lze také pokusit získat názory uživatelů letiště prostřednictvím místního týmu pro bezpečnost RWY (LRST) letiště.

Další poradenský materiál týkající se tvorby standardních tras pro pojíždění lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 9476 „Manual of Surface Movement Guidance and Control Systems (SMGCS)“, Chapter 3 a Chapter 6.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.030(c) Systém sledování a řízení pohybu na ploše

POUŽITÍ ODPOVÍDAČE LETADLA

Provozní postupy týkající se odpovídačů a související informace, které je potřeba poslat poskytovateli leteckých informačních služeb k publikaci v AIP, by měly zahrnovat:

- fáze a prostory letiště, v nichž musí být používán odpovídač, pokud je letadlo na provozní ploše letiště; a
- opatření bránící falešným radám k vyhnutí ACAS II letadlům ve vzduchu v blízkosti letiště.

Tyto informace by měly být po koordinaci s příslušným úřadem publikovány v části místních letištních předpisů v AIP. Než je tato informace publikována v AIP, může navíc provozovatel letiště požadovat vysílání relevantních informací prostřednictvím místní automatické informační služby koncové řízení oblasti (ATIS).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.031(b) Komunikace

SITUAČNÍ POVĚDOMÍ

Zlepšování situačního povědomí řidičů vozidel působících na provozní ploše je důležité, protože může mít také vliv na situační povědomí a rozhodování personálu letových provozních služeb a letových posádek. Situační povědomí se zlepšuje komunikací na společném kmitočtu a ve společném jazyce, kdykoli je to možné.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.031(b)(4) Komunikace

PORUCHA RÁDIOVÉHO SPOJENÍ

[]([a]) Je třeba dbát na to, aby postupy řešily případ, kdy vzhledem k převládajícím podmínkám dohlednosti nemusí být světelné signály řidičem nebo chodcem oprávněnými k pohybu na provozní ploše viděny.

([b]) V případě dohody s poskytovatelem letových provozních služeb o použití jiných/doplňkových komunikačních prostředků v případě poruchy rádiového spojení (např. mobilních telefonů) by postupy měly zahrnovat také nezbytné praktické detaily (např. telefonní čísla, která mají být použita), stejně jako pořadí použití dohodnutých řešení.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[Rozhodnutí č. 2024/008/R; 01.05.2025]

AMC1 ADR.OPS.B.033(a) Řízení chodců [do 27.03.2028]

VŠEOBECNĚ

- (a) Postupy k zabránění neoprávněnému vstupu na pohybovou plochu a do jiných provozních prostorů letiště osobám, které nemají povolení mít vstup do takových prostorů, by měly být koordinovány s příslušným úřadem odpovídajícím za bezpečnost – ochranu před protiprávními činy (security).
- (b) V případě, že cestující nastupují/vystupují na odbavovací ploše, nebo pokud pro jejich přesun do/z budovy terminálu nebo z jednoho stání letadla na druhé nejsou použity žádné přepravní prostředky, pak by, vedle potřeby zajistit, aby byli cestující vždy doprovázeni, měly postupy mimo jiné zahrnovat opatření k zajištění toho, aby:

- (1) cestující neprocházejí pod křídly letadel nebo pod odvzdušněními paliva, ani v blízkosti vrtulí nebo rotorů letadla, do kterého nastupují/ze kterého vystupují, nebo letadel na přilehlých stáních letadel;
- (2) cestující zůstávají mimo provoz vozidel kolem letadla, elektrických kabelů, palivových hadic a dalšího vybavení;
- (3) cestující při pohybu z/na nebo přes odbavovací plochu používají předem stanovené trasy; a
- (4) cestující a jakékoli jiné osoby na odbavovací ploše jsou během své přítomnosti na odbavovací ploše chráněny před účinky sestupných proudů nebo proudu výfukových plynů motoru, a to i omezením používání motoru letadla.

V závislosti na konfiguraci odbavovací plochy lze k označení požadované trasy, kterou je třeba sledovat, a k usnadnění kontroly a pohybu cestujících na odbavovací ploše také použít fyzické pohyblivé zábrany. Pokud se toto vybavení nepoužívá, mělo by být řádně uloženo, aby se zajistilo, že se nestane zdrojem FOD.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

AMC1 ADR.OPS.B.033(a); (a1)] Řízení chodců [od 27.03.2028]

VŠEOBECNĚ

- (a) Postupy k zabránění neoprávněnému vstupu na pohybovou plochu a do jiných provozních prostorů letiště osobám, které nemají povolení mít vstup do takových prostorů, by měly být koordinovány s příslušným úřadem odpovídajícím za bezpečnost – ochranu před protiprávními činy (security).
- (b) V případě, že cestující nastupují/vystupují na odbavovací ploše, nebo pokud pro jejich přesun do/z budovy terminálu nebo z jednoho stání letadla na druhé nejsou použity žádné přepravní prostředky, pak by, vedle potřeby zajistit, aby byli cestující vždy doprovázeni, měly postupy mimo jiné zahrnovat opatření k zajištění toho, aby:
 - (1) cestující neprocházejí pod křídly letadel nebo pod odvzdušněními paliva, ani v blízkosti vrtulí nebo rotorů letadla, do kterého nastupují/ze kterého vystupují, nebo letadel na přilehlých stáních letadel;
 - (2) cestující zůstávají mimo provoz vozidel kolem letadla, elektrických kabelů, palivových hadic a dalšího vybavení;
 - (3) cestující při pohybu z/na nebo přes odbavovací plochu používají předem stanovené trasy; a
 - (4) cestující a jakékoli jiné osoby na odbavovací ploše jsou během své přítomnosti na odbavovací ploše chráněny před účinky sestupných proudů nebo proudu výfukových plynů motoru, a to i omezením používání motoru letadla.

V závislosti na konfiguraci odbavovací plochy lze k označení požadované trasy, kterou je třeba sledovat, a k usnadnění kontroly a pohybu cestujících na odbavovací ploše také použít fyzické pohyblivé zábrany. Pokud se toto vybavení nepoužívá, mělo by být řádně uloženo, aby se zajistilo, že se nestane zdrojem FOD.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

[GM1 ADR.OPS.B.033(a);(a1) Řízení chodců [od 27.03.2028]

POSTUPY PRO ŘÍZENÍ POHYBU CHODCŮ

- (a) Bod (a) ustanovení ADR.OPS.B.033 vyžaduje, aby provozovatel letiště stanovil a prováděl postupy k omezování přístupu osob na pohybovou plochu a do jiných provozních prostor

((a)(1)), a aby zajistil, že osoby, kterým je povolen přístup do těchto prostorů bez doprovodu, jsou náležitě vyškoleny ((a)(2)) a že je pohyb osob na odbavovací ploše řízen ((a)(3)).

- (b) Oproti bodu (a) vyžaduje bod (a1) pouze to, aby provozovatel letiště stanovil postupy zajišťující bezpečnost cestujících mezi terminálem letiště a odbavovací plochou, nikoli aby tyto postupy sám prováděl. Protože provádění těchto postupů představuje činnost pozemního odbavení, odpovědnost za tuto úlohu zůstává na organizaci pozemního odbavení, která poskytuje služby odbavení cestujících, konkrétně jejich nastupování a vystupování.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

AMC1 ADR.OPS.B.033(b) Řízení chodců

PERSONÁL POHYBUJÍCÍ SE NA PROVOZNÍ PLOŠE

- (a) Personál, který má povolen vstup na provozní plochu bez použití vozidla, by měl být vybaven alespoň osobními ochrannými pomůckami, vhodnými mapami letiště, rádiovým zařízením pro obousměrné spojení na příslušném kmitočtu letových provozních služeb (a jinými komunikačními prostředky dle postupu při selhání rádiového spojení – viz AMC1 ADR.OPS.B.031(b)(4)) se stanovištěm letových provozních služeb a jinými příslušnými prostředky pro výkon jeho pracovních povinností, které jsou vhodné pro danou situaci a místní podmínky.
- (b) Tyto postupy by měly minimálně poskytovat informace, jako jsou:
- (1) který personál může vstupovat na provozní plochu a z jakých důvodů;
 - (2) místa, ze kterých lze na provozní plochu vstupovat;
 - (3) doba a minimální podmínky dohlednosti, za kterých je takový vstup povolen;
 - (4) komunikace se stanovištěm letových provozních služeb před vstupem na provozní plochu a poté;
 - (5) komunikace s příslušným stanovištěm provozovatele letiště;
 - (6) kroky, které je potřeba provést v případě selhání rádiového spojení (viz AMC1 ADR.OPS.B.031(b)(4)); a
 - (7) práva přednosti mezi vozidly, chodci a letadly.
- (c) Tyto postupy by měly být koordinovány se stanovištěm letových provozních služeb.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.035(a) Provoz v zimních podmínkách

SNĚHOVÝ PLÁN LETIŠTĚ

Sněhový plán letiště by měl odrážet vystavení daného letiště zimním podmínkám a měl by zahrnovat následující:

- (a) členy sněhové komise a osobu odpovědnou za zimní provoz, spolu s posloupností velení při rozdělování povinností;
- (b) metody komunikace mezi provozem letiště letovými provozními službami a poskytovatelem MET;
- (c) zařízení dostupná pro úklid sněhu a ošetření povrchu. Ta by měla zahrnovat vybavení pro pluhování, zemetání a odfukávání sněhu a aplikaci materiálů;
- (d) priority ploch, které mají být uklizeny, a mezní hodnoty světlé výšky pro letadla využívající letiště;
- (e) sběr informací pro RCR a šíření těchto informací;

- (f) plochy určené pro skládku a tání sněhu;
- (g) systém varování, aby byla všem dotčeným orgánům poskytnuta dostatečná výstraha;
- (h) dostupné pracovní síly, včetně úpravy směn zaměstnanců údržby zařízení a postupů jejich povolání;
- (i) rozmístění vybavení a taktické přístupy, které mají být použity;
- (j) obecné zásady, které je třeba dodržovat při rozhodování, kdy uzavřít RWY z důvodu odklizení sněhu, a určení vedoucích pracovníků oprávněných přijmout takové rozhodnutí;
- (k) metody posuzování a hlášení stavu povrchu; a
- (l) kritéria pro pozastavení provozu RWY.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC2 ADR.OPS.B.035(a) Provoz v zimních podmínkách

STANOVENÍ PRIORITY

Provozovatel letiště by měl stanovit pořadí priority odklizení sněhu, rozbředlého sněhu a ledu z pohybové plochy, po konzultaci se službami řízení letového provozu, hasičskými a záchrannými službami a provozovateli letadel.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.035(a)(1) Provoz v zimních podmínkách

POUŽITÍ MATERIÁLŮ PRO ODMRAZOVÁNÍ / PROTINÁMRAZOVÉ OŠETŘENÍ ZPEVNĚNÝCH POVRCHŮ

- (a) Provozovatel letiště by měl používat materiály k odstraňování nebo k prevenci tvorby ledu a námrazy na letištních vozovkách nebo ke zlepšení vlastností tření povrchu RWY, pokud podmínky naznačují, že by jejich použití mohlo být účinné. Při aplikaci materiálů je třeba postupovat opatrně, aby nebyly vytvořeny ještě kluzčí podmínky.
- (b) Provozovatel letiště by se měl při používání chemikálií k odstraňování sněhu, rozbředlého sněhu nebo ledu z provozních povrchů pokud možno vyhnout škodlivým dopadům na životní prostředí, letadla nebo vozovky.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.035(a)(2) Provoz v zimních podmínkách

ODSTRAŇOVÁNÍ ZNEČIŠTĚNÍ (KONTAMINANTŮ)

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (a) sníh, rozbředlý sníh a led jsou z povrchu zpevněné RWY odstraněny tak rychle a úplně, jak je to jen možné, aby se minimalizovalo hromadění;
- (b) provozní pojezdové dráhy v provozu jsou udržovány bez rozbředlého sněhu nebo ledu v rozsahu nezbytném k tomu, aby umožnily pojíždění letadel na RWY v provozu a z ní; a
- (c) ty části odbavovací plochy, které jsou určeny k použití letadly, jsou udržovány bez sněhu, rozbředlého sněhu nebo ledu, a to v rozsahu nezbytném k tomu, aby umožnily letadlu bezpečné manévrování, nebo případně jeho tažení nebo vytlačení.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

[GM1 ADR.OPS.B.035(a)(2) Provoz v zimních podmínkách [od 27.03.2028]

PŘÍPRAVA NA ODMRAZOVÁNÍ/OCHRANU PROTI NÁMRZAE VE SPOLUPRÁCI S PŘÍSLUŠNÝMI ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI

- (a) Koordinace s organizacemi pozemního odbavení a provozovateli letadel při provádění zimního provozu zahrnuje alespoň následující prvky pro všechny zúčastněné strany:
 - (1) vzájemné sdílení dokumentů, postupů a příruček, které se vztahují k činnostem během zimního období;
 - (2) sdělování místních postupů platných pro provoz daného letiště, včetně pokynů a postupů pro provoz za zimních a chladných povětrnostních podmínek, provozovatelům letadel.
- (b) Zdroje pro odmrazování a ochranu proti námraze by měly být sdíleny (*pooled*), pokud je to proveditelné a efektivní.
- (c) Provedeny nebo ověřeny by měly být alespoň následující činnosti:
 - (1) odstraňování sněhu a zamezení tvorbě ledu a jinovatky na letištních vozovkách;
 - (2) zajištění dostatečné viditelnosti značení, znaků a návěstidel za zimních podmínek;
 - (3) předpovídání počasí a informování příslušných subjektů o přicházejícím nepříznivých povětrnostních podmínek;
 - (4) poskytování udržovacího a/nebo průběžného výcviku personálu;
 - (5) zajištění předem připraveného systému pro zpětné získávání kapalin používaných k odmrazování a ochraně proti námraze.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

GM1 ADR.OPS.B.035(b)(3) Provoz v zimních podmínkách

INFORMACE TÝKAJÍCÍ SE ALKALICKO-ORGANICKÝCH LÁTEK PRO ODMRAZOVÁNÍ / PROTINÁMRZOVÉ OŠETŘENÍ RWY

Během zimního provozu jsou uhlíkové brzdy a otevřené podvozkové šachty letadla během poježdění, vzletu a přistání vystaveny působení alkalicko-organických solných látek pro odmrazování / protinámrazové ošetření RWY. Rozbředlá směs sněhu a alkalicko-organických solí látek pro odmrazování / protinámrazové ošetření by mohla přimrznout na podvozku a uvnitř podvozkových šachet kol. Po zatažení podvozku začnou nánosy zmrzlé břečky tát. Výsledná kapalina stéká do jádra uhlíkové brzdy a dále kontaminuje uhlíkové kotouče. Přítomnost alkalicko-organické soli vytváří katalytické podmínky snižující teplotu oxidace uhlíku, což má za následek strukturální poškození materiálu uhlíkového kotouče a snížení životnosti a dlouhodobé účinnosti brzd.

Je velmi důležité, aby provozovatelé letadel měli informace o odmrazovacích / protinámrazových látkách používaných na letištích, na něž a z nichž létají, aby mohli posoudit expozici svého letadla těmto látkám a upravit svůj program údržby.

Informace uvedené v RCR nebo v AIP by měly být poskytnuty pomocí následujících zkratk/slov:

- (a) KAC – pro kapaliny s obsahem octanu draselného;
- (b) KFOR – pro kapaliny s obsahem mravenčanu draselného;
- (c) GAC – pro kapaliny s obsahem glycerol-acetátů;
- (d) NAFO – pro pevné látky s obsahem mravenčanu sodného;
- (e) NAAC – pro pevné látky s obsahem octanu sodného;
- (f) EG – pro kapaliny s obsahem etylenglykolu;
- (g) PG – pro kapaliny s obsahem propylen glykolu;

(h) UREA (močovina); a

(i) SAND (písek).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(i) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

POSTUPY PRO POUŽITÍ PÍSKU NEBO ŠTĚRKU

Při použití písku nebo štěrku by měl provozovatel letiště:

- (a) pokud je dráha kontaminována uježděným sněhem:
 - (1) používat písek nebo štěrk v aplikačním množství vhodném k dosažení požadovaného účinku;
 - (2) používat písek nebo štěrk o zrnitosti do 4,75 mm; a
 - (3) odstraňovat co nejúplněji všechny volné kontaminanty;
- (b) pokud je dráha kontaminována ledem:
 - (1) odstraňovat co nejúplněji všechny volné kontaminanty;
 - (2) používat písek nebo štěrk v aplikačním množství vhodném k dosažení požadovaného účinku; pokud je teplota vzduchu stabilní a přízemní teplota vzduchu je pod bodem mrazu, zvážit použití zmraženého písku nebo štěrku; a
 - (3) používat písek nebo štěrk o zrnitosti do 4,75 mm;
- (c) zajistit, že si písek nebo štěrk až do aplikace zachová požadované specifikace.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(i) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

POSTUPY PRO POUŽITÍ PÍSKU NEBO ŠTĚRKU

Aplikované množství závisí na několika parametrech, včetně teploty, rychlosti větru, rychlosti vozidla, kvality materiálu, opotřebení provozem a místních zkušenostech. Aby se dosáhlo požadovaného účinku, je třeba vzít v úvahu aplikované množství. Velmi malé aplikované množství může snést pouze velmi omezený počet pohybů nebo průjezdů zametačů, zatímco vyšší aplikované množství mohou být na úkor účinnosti ošetření.

Aby se zajistilo, že je písek nebo štěrk během provozu v kontaktu s pneumatikami letadla, je třeba povrch zbavit všech volných nečistot. Prakticky je při provozu viditelný písek nebo štěrk.

Mírné srážky nebo zvržený sníh je třeba odstranit, aby byla zajištěna účinnost ošetření.

Potřeba zajistit, aby si materiál zachoval požadovanou specifikaci až do aplikace, vyžaduje, aby byla přijata opatření, která zajistí, že se do písku nebo štěrku od počátku po sypač nepřimíchají žádné cizí předměty a skladování bude ve vhodném prostředí, aby se zabránilo tvorbě zmrázků.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(ii) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

METEOROLOGICKÉ PARAMETRY

Aby byla zajištěna účinnost použití materiálů, měl by provozovatel letiště stanovit omezení a rozsahy, kdy lze postupy použít s použitím následujících meteorologických parametrů:

- (a) teplota vzduchu;
- (b) přízemní teplota vzduchu (je-li k dispozici);
- (c) rosný bod; a
- (d) rychlost a směr větru.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(iii) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

ZVLÁDNUTÍ VOLNÉHO PÍSKU NEBO ŠTĚRKU

Přebytečný písek nebo štěrk, který již nepřilne k povrchu, může snížit brzdný výkon letadla a mohl by být nasán motory. Při používání písku nebo štěrku je nezbytné, aby provozovatel letiště situaci monitoroval a co nejdříve odstranil volný písek nebo štěrk z provozních ploch. Přebytečný písek nebo štěrk lze účinně odstranit mechanickým zametáním a foukáním.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(iv) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

POSOUZENÍ DOSAŽENÝCH VÝSLEDKŮ

- (a) Postupy by měly definovat provozní cíle pro speciálně upravené zimní dráhy.
- (b) Provozovatel letiště by měl při provozu v souladu s požadavky pro speciálně upravené zimní dráhy nepřetržitě monitorovat a hodnotit dosažené výsledky.
- (c) V případě odchylek od provozních cílů po aplikaci materiálů by měl provozovatel letiště přijmout zmírňující opatření k nápravě dosažených výsledků a podle potřeby informovat provozovatele letadel.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.036(b)(1)(iv) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

POSOUZENÍ DOSAŽENÝCH VÝSLEDKŮ

Provozní cíle jsou v souladu s potřebou vytvořit povrch dráhy alespoň s charakteristikami tření odpovídajícími RWYCC 4. To může znamenat potřebu aplikovat materiály (písek, štěrk nebo chemikálie) a posoudit, zda lze použít zmrzlý písek.

Pokud se vyhodnotí, že se ošetření (zmrzlým pískem nebo jinou metodou) nedosáhlo požadovaných výsledků (tj. alespoň ekvivalentu RWYCC 4), je hlášena speciálně upravená zimní dráha s příslušně sníženou úrovní RWYCC a v poli volného textu RCR se použije slovo „DOWNGRADED (SNÍŽEN)“.

V závislosti na skutečném počasí a dopravních podmínkách může být průběžné monitorování a hodnocení dosažených výsledků prováděno stejným personálem, který obsluhuje zařízení pro ošetření povrchu, nebo personálem provozujícím nezávislé vozidlo ve spojení s obsluhou zařízení.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(2) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

ÚDAJE LETOUNU

Údaje letounu související s výkonností při zastavení by měly:

- (a) zahrnovat časové razítko pro každý let a být vztaženy k předmětné dráze;
- (b) obsahovat všechny potřebné parametry pro zvolenou metodu analýzy, zaznamenané s příslušnou četností; a
- (c) umožňovat izolaci efektivního brzdného účinku.

Pokud jsou k dispozici, mohou být použity informace o brzdném účinku určeném třetí stranou z údajů o letadlech, pokud mohou být vztaženy ke konkrétním přistáním na předmětné dráze.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.036(b)(2) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

ANALÝZA ÚDAJŮ LETOUNU

Analýza údajů o výkonnosti letounu za účelem odvození dostupných brzdných účinků s sebou obvykle nese izolaci celkové třecí síly. Buď izolace koeficientu tření, nebo porovnání skutečné schopnosti zastavení s referenční schopností umožňuje identifikaci RWYCC z vlastní zkušenosti letounu. Obvykle to vyžaduje technický nebo simulační model výkonu letounu vytvořený výrobcem. Analýzu lze provést prostřednictvím třetí strany nebo prostřednictvím zdrojů výrobce letounu. Je potřeba, aby provozovatel letounu, který plánuje provádět provoz na speciálně upravené zimní dráze, měl s výrobcem letounu uzavřenu dohodu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.036(b)(3) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

PROKÁZÁNÍ SCHOPNOSTI STANOVIT PODMÍNKY STAVU POVRCHU DRÁHY V SOULADU S DANÝM KÓDEM STAVU DRÁHY

Aby bylo možné prokázat schopnost stanovit stav povrchu dráhy v souladu s daným RWYCC, měl by provozovatel letiště se statistickou úrovní spolehlivosti 95 procent prokázat, že skutečný brzdný účinek indikovaný údaji letounu je konzistentně stejný nebo lepší než se očekávalo u hlášeného RWYCC.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.036(b)(3) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

PROKÁZÁNÍ SCHOPNOSTI STANOVIT PODMÍNKY STAVU POVRCHU DRÁHY V SOULADU S DANÝM KÓDEM STAVU DRÁHY

Statistická úroveň spolehlivosti je stanovena analýzou údajů získaných od provozovatelů letadel a údajů od provozovatelů letišť. Analýzu provádí provozovatel letiště.

RWYCC z vlastní zkušenosti je porovnáván s RWYCC hlášeným provozovatelem letiště. Proveďte se analýza pro výpočet statistické úrovně spolehlivosti pro určitý počet přistání, kdy byl hlášený RWYCC považován za stejný nebo lepší než RWYCC z vlastní zkušenosti.

K získání statistické významnosti by měl být reprezentativní počet přistání na zimou kontaminovaném povrchu upraveném tak, jak bylo zamýšleno s cílem profitovat ze zlepšeného brzdného účinku použitého při prokazování, co největší, ale ne menší než 30.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.036(b)(4) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

PROGRAM ÚDRŽBY

- (a) Program údržby by měl zahrnovat alespoň následující zařízení:
 - (1) rozmetače písku, včetně zařízení zajišťujícího ohřev a předvlhčení; a
 - (2) rozmetače chemikálií.
- (b) Program údržby by měl zahrnovat pravidelné ověřování přesnosti distribučních rychlostí a měření teploty rozmetačů materiálu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.036(c) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

PROGRAM SLEDOVÁNÍ – UKAZATELE VÝKONNOSTI

Provozovatel letiště by měl:

- (a) vytvořit systém ukazatelů výkonnosti k systematickému sledování efektivity postupů, které se používají na podporu provozu na speciálně upravených zimních drahách;
- (b) zaznamenávat ukazatele výkonnosti měsíčně během zimního období pro každou dráhu a každoročně je přezkoumávat; a
- (c) připravit a zpřístupnit výroční zprávu, která obsahuje srovnání s ukazateli výkonnosti nejméně za předchozí 3 roky.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.036(c) Provoz na speciálně upravených zimních drahách

PROGRAM SLEDOVÁNÍ – UKAZATELE VÝKONNOSTI

Ke sledování úspěšnosti správného posouzení a hlášení stavu povrchu dráhy lze použít následující ukazatele výkonnosti:

- (a) Podíl přistání při hlášeném RWYCC 4 a celkového počtu přistání na speciálně upravených zimních drahách. Ukazatel si klade za cíl měřit četnost provozu na speciálně upravených zimních drahách, kde nebylo použito žádné snížení úrovně;
- (b) Podíl přistání uvedených v bodě (a), kde brzdný účinek vypočítaný na základě údajů letounu byl o jeden RWYCC horší než RCR vydaná provozovatelem letiště;
- (c) Podíl přistání uvedených v bodě (a), kde brzdný účinek vypočítaný na základě údajů letounu byl o dva RWYCC horší než RCR vydaná provozovatelem letiště.

- (d) Počet pohybů na kontaminované dráze (RWYCC 1–4) na celkový počet pohybů. Toto číslo udává expozici letiště zimním podmínkám. Informace týkající se kontaminace dráhy lze odvodit z RCR.

Ukazatele uvedené v bodech (a), (b) a (c) poskytují informace týkající se kvality posuzování stavu povrchu dráhy.

Ukazatele výkonnosti by měly být zaznamenávány na měsíční bázi.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.037(a) Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy

MATICE PRO POSOUZENÍ STAVU DRÁHY (RCAM)

K přidělení RWYCC by měl provozovatel letiště použít následující RCAM:

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Matice pro posouzení stavu dráhy (RCAM)			
Kritéria pro posouzení		Kritéria pro posouzení snížení úrovně	
RWYCC	Popis povrchu dráhy	Pozorování zpomalení nebo směrového řízení letounu	Mimořádná hlášení z letadla o brzdném účinku dráhy
6	• DRY (SUCHÁ)	—	—
5	• FROST (NÁMRAZA) • WET (MOKRÁ) (Povrch dráhy je pokryt jakoukoli viditelnou vlhkostí nebo vodou o tloušťce až do 3 mm včetně) Tloušťka až do 3 mm včetně: • SLUSH (ROZBŘEDLÝ SNÍH) • DRY SNOW (SUCHÝ SNÍH) • WET SNOW (MOKRÝ SNÍH)	Zpomalení při brzdění je vzhledem k vynaložené brzdné síle kol normální A směrové řízení je normální.	GOOD (DOBŘÝ)
4	• SPECIALLY PREPARED WINTER RUNWAY (SPECIÁLNĚ UPRAVENÁ ZIMNÍ DRÁHA) Teplota vnějšího vzduchu –15 °C a nižší: • COMPACTED SNOW (UJEŽDĚNÝ SNÍH)	Zpomalení při brzdění NEBO směrové řízení je mezi dobrým a středním.	GOOD TO MEDIUM (DOBŘÝ AŽ STŘEDNÍ)
3	• SLIPPERY WET (KLUZKÁ ZA MOKRÁ) • DRY SNOW (SUCHÝ SNÍH) nebo WET SNOW (MOKRÝ SNÍH) (jakékoli tloušťky) ON TOP OF COMPACTED SNOW (NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU) Tloušťka více než 3 mm: • DRY SNOW (SUCHÝ SNÍH) • WET SNOW (MOKRÝ SNÍH) Teplota vnějšího vzduchu vyšší než –15 °C¹: • COMPACTED SNOW (UJEŽDĚNÝ SNÍH)	Zpomalení při brzdění je vzhledem k vynaložené brzdné síle kol znatelně sníženo NEBO směrové řízení je znatelně sníženo.	MEDIUM (STŘEDNÍ)
2	Tloušťka více než 3 mm: • STANDING WATER (STOJÍCÍ VODA) • SLUSH (ROZBŘEDLÝ SNÍH)	Zpomalení při brzdění NEBO směrové řízení je mezi středním a špatným.	MEDIUM TO POOR (STŘEDNÍ AŽ ŠPATNÝ)
1	• ICE (LED)	Zpomalení při brzdění je vzhledem k vynaložené brzdné síle kol značně sníženo NEBO směrové řízení je značně sníženo.	POOR (ŠPATNÝ)
0	• WET ICE (MOKRÝ LED)² • WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (VODA NA UJEŽDĚNÉM SNĚHU) • DRY SNOW (SUCHÝ SNÍH) nebo WET SNOW ON TOP OF ICE (MOKRÝ SNÍH NA LEDU)	Zpomalení při brzdění je vzhledem k vynaložené brzdné síle kol minimální až neexistující NEBO směrové řízení je neurčité.	LESS THAN POOR (HORŠÍ NEŽ ŠPATNÝ)

Letiště, která nikdy nezažila nebo nikdy nehlásila sněhové a ledové podmínky, mohou používat následující zjednodušenou formu RCAM:

Matice pro posouzení stavu dráhy (RCAM)			
Kritéria pro posouzení		Kritéria pro posouzení snížení úrovně	
RWYCC	Popis povrchu dráhy	Pozorování zpomalení nebo směrového řízení letounu	Mimořádná hlášení z letadla o brzděném účinku dráhy
6	• DRY (SUCHÁ)	—	—
5	• WET (MOKRÁ) (Povrch dráhy je pokryt jakoukoli viditelnou vlhkostí nebo vodou o tloušťce až do 3 mm včetně)	Zpomalení při brzdění je vzhledem k vynaložené brzdě síle kol normální A směrové řízení je normální.	GOOD (DOBÝ)
4		Zpomalení při brzdění NEBO směrové řízení je mezi dobrým a středním.	GOOD TO MEDIUM (DOBÝ AŽ STŘEDNÍ)
3	• SLIPPERY WET (KLUZKÁ ZA MOKRÁ)	Zpomalení při brzdění je vzhledem k vynaložené brzdě síle kol znatelně sníženo NEBO směrové řízení je znatelně sníženo.	MEDIUM (STŘEDNÍ)
2	Tloušťka více než 3 mm: • STANDING WATER (STOJÍCÍ VODA)	Zpomalení při brzdění NEBO směrové řízení je mezi středním a špatným.	MEDIUM TO POOR (STŘEDNÍ AŽ ŠPATNÝ)
1		Zpomalení při brzdění je vzhledem k vynaložené brzdě síle kol značně sníženo NEBO směrové řízení je značně sníženo.	POOR (ŠPATNÝ)
0		Zpomalení při brzdění je vzhledem k vynaložené brzdě síle kol minimální až neexistující NEBO směrové řízení je neurčité.	LESS THAN POOR (HORŠÍ NEŽ ŠPATNÝ)

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.037(a) Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy

DOSTUPNÉ ZPŮSOBY POUŽÍVANÉ K URČENÍ RWYCC

- (a) Vizuální kontrola pohybové plochy za účelem posouzení stavu povrchu je základní metodou pro určení RWYCC. Celkové posouzení však s sebou nese více než to. Pro zajištění bezpečného letového provozu je zásadní neustálé sledování vývoje situace a převládajících povětrnostních podmínek. Dalšími aspekty, které je třeba vzít v úvahu ve výsledném hodnocení, jsou venkovní teplota vzduchu, přízemní teplota vzduchu, rosný bod, rychlost a směr větru, účinek ošetření povrchu, řízení a zpomalení inspekčního vozidla, mimořádná hlášení z letadla

o brzděném účinku, výstupní data ze zařízení pro měření tření, předpověď počasí, atd. Vzhledem k interakci mezi nimi nelze přesně definovat deterministickou metodu, jak tyto činitele ovlivňují RWYCC, který má být hlášen.

- (b) RCAM podporuje klasifikaci podmínek povrchu RWY s pomocí jejich účinku na brzdící výkonnost letounu s použitím sady kritérií identifikovaných a kvantifikovaných na základě nejlepších znalostí z oboru, založených na specializovaných letových zkouškách a zkušenostech z provozu. Prahové hodnoty, při nichž kritérium mění klasifikaci stavu povrchu, mají být přiměřeně konzervativní, aniž by byly přehnaně pesimistické.
- (c) Následující text popisuje, proč byla primární klasifikační kritéria v RCAM takto stanovena a proč je pro letištní personál důležité sledovat a přesně hlásit podmínky při provozu v blízkosti hranic každého RWYCC:

- (1) Procento pokrytí znečištěním v každé třetině dráhy

Dráha je považována za znečištěnou, pokud je rozsah pokrytí více než čtvrtina povrchu alespoň jedné třetiny dráhy. Je důležité si uvědomit, že kdykoli se odhaduje, že pokrytí je pod 25% prahem v každé třetině, výpočtový předpoklad provedený letovou posádkou bude suchá dráha (rovnoměrně bez vlhkosti, vody a kontaminace). Bylo prokázáno, že v podmínkách znečištění těsně pod prahovou hodnotou pro hlášení, ale soustředěného na nejnejpříznivějším místě, tento předpoklad suché dráhy stále poskytuje spolehlivou rezervu pro zastavení.

- (2) Druh kontaminantu

Různé kontaminanty ovlivňují styčnou plochu mezi pneumatikou a povrchem dráhy, kde je generována brzdná síla, různými způsoby. Vodní film jakékoli tloušťky vede k částečnému (viskózní aquaplaning) nebo k úplnému oddělení (dynamický aquaplaning) pneumatiky od povrchu. Čím menší je povrch, tím menší je adhezí síla, tím méně brzdění je k dispozici. Proto maximální brzdná síla klesá s vyšší rychlostí a závisí na tloušťce kontaminantu. Podobný účinek mají i jiné kapalné kontaminanty. Pevné znečišťující látky, jako je led nebo uježděný sníh, zabraňují kontaktu pneumatiky s povrchem dráhy úplně a při jakékoli rychlosti, čímž účinně vytvářejí nový povrch, po kterém se pneumatika valí. Deterministickou klasifikaci výkonnosti při zastavení lze provést pouze pro kontaminující látky uvedené v RCAM. U ostatních kontaminantů, které mají být hlášeny (olej, bláto, popel, atd.), existují velké odchylky v účinku na výkonnost letounu nebo nejsou k dispozici dostatečná údaje umožňující deterministickou klasifikaci. Výjimkou je znečištění gumou, u kterého provozní data naznačují, že předpoklad RWYCC 3 poskytuje dostatečnou výkonnostní rezervu. Povrchová ošetření dráhy pískem, šterkem nebo chemikáliemi mohou být velmi účinná nebo naopak škodlivá v závislosti na podmínkách aplikace a bez ověření a validace nelze takové ošetření přičíst nijak k dobru.

- (3) Tloušťka kontaminace

Průmysl uznává, že prahová hodnota účinku tloušťky kapalných kontaminantů na výkonnost letounu je 3 mm. Pod touto prahovou hodnotou lze z kontaktní zóny pneumatiky a dráhy odstranit jakýkoli druh kapalného znečištění buď nuceným odvodněním, nebo stlačením do makrotextury povrchu, což umožní existenci adheze mezi pneumatikou a povrchem, i když na méně než celé ploše povrchové stopy. To je důvod, proč se očekává, že tloušťky kontaminace až do 3 mm zajistí podobnou výkonnost při zastavení jako mokrá dráha. Je třeba poznamenat, že fyzikální vlivy způsobující snížené třecí síly začínají působit od velmi malé tloušťky filmu, a proto se má za to, že vlhké podmínky neposkytují lepší brzděný účinek než mokrá dráha. Personál letiště si musí být vědom skutečnosti, že schopnost generovat tření za mokra (nebo s tenkými vrstvami kapalných kontaminantů) je velmi závislá na inherentních vlastnostech povrchu dráhy (charakteristikách tření) a může být menší, než se normálně očekává, na špatně odvodněných, vyhlazených nebo gumou kontaminovaných površích. Nad prahovou hodnotou 3 mm je dopad na třecí síly výraznější, což vede ke klasifikaci v nižších RWYCC. Nad touto hloubkou a v závislosti na hustotě kapaliny se začnou uplatňovat další vlivy odporu v důsledku vytlačení nebo

komprimace kapaliny a dopadu na drak letadla. Posledně uváděné vlivy závisí na tloušťce kapaliny a ovlivňují schopnost letounu zrychlovat při vzletu.

(4) Přízemní teplota vzduchu nebo teplota vzduchu

Je samozřejmé, že blízko bodu mrazu mohou nastat výrazné změny stavu povrchu velmi rychle. Přízemní teplota vzduchu je pro příslušné fyzikální vlivy významnější a přízemní teplota vzduchu a teplota vzduchu se mohou výrazně lišit v důsledku latence a radiace. Přízemní teplota vzduchu však nemusí být snadno dostupná a pro klasifikaci kontaminujících látek je přijatelné jako kritérium použít teplotu vzduchu. Prahová hodnota pro klasifikaci uježděného sněhu RWYCC 4 (pod OAT -15 stupňů) nebo RWYCC 3 (nad touto teplotou) vychází z historické severoamerické provozní praxe a může být velmi konzervativní, proto by měly být k podpoře klasifikace použity jiné způsoby posouzení. Tyto způsoby posouzení by měly být založeny na konkrétních důvodech, konkrétních postupech a údajích letadel, které je dokládají.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM2 ADR.OPS.B.037(a) Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy

Za ICE (LED) je považován neošetřený led, který kryje makrotexturu dráhy.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.037(a);(b) Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy

PŘÍRAZENÍ KÓDU STAVU DRÁHY (RWYCC)

- (a) Provozovatel letiště by měl:
- (1) přiřadit RWYCC 6, pokud je 25 procent nebo méně plochy třetiny dráhy mokrá nebo pokrytá znečištěním;
 - (2) popsat formou poznámek v otevřené řeči v části situačního přehledu RCR umístění plochy, která je mokrá nebo pokryta znečištěním, pokud není rozložení znečištění jednotné;
 - (3) v případě výskytu více kontaminantů, a pokud je celkové pokrytí větší než 25 procent, ale žádný jednotlivý kontaminant nepokrývá více než 25 procent kterékoli z třetin dráhy, přiřadit RWYCC na základě kontaminantu, který nejpravděpodobněji ovlivní výkonnost letounu;
 - (4) neměl zvyšovat úroveň přiřazených RWYCC 5, 4, 3 nebo 2; a
 - (5) neměl zvýšit za hranici RWYCC 3 přiřazený RWYCC 1 nebo 0.
- (b) Provozovatel letiště může zvýšit přiřazený RWYCC 1 nebo 0, pokud byly k podpoře tohoto rozhodnutí použity všechny dostupné způsoby posouzení kluzkosti dráhy, včetně řádně provozovaných a kalibrovaných měřicích zařízení, jsou-li dostupná.
- (c) Provozovatel letiště by měl, pokud je RWYCC 1 nebo 0 zvýšen, posuzovat po dobu platnosti vyššího RWYCC povrch dráhy častěji, aby se zajistilo, že nedošlo k zhoršení stavu povrchu dráhy pod úroveň odpovídající přiřazenému kódu.
- (d) Pokud je na podporu zvýšení úrovně RWYCC použit písek nebo jiná ošetření dráhy, měl by provozovatel letiště posuzovat povrch dráhy častěji, aby byla zaručena trvalá účinnost ošetření.
- (e) Provozovatel letiště by měl příslušným způsobem snížit RWYCC s ohledem na všechny dostupné způsoby posouzení kluzkosti dráhy, včetně mimořádných hlášení z letadel.

- (f) Pokud prvotní přiřazení RWYCC v souladu s RCAM přesně neodráží převládající podmínky a je to podloženo jinými pozorováními, zkušenostmi a místními znalostmi, měl by provozovatel snížit nebo zvýšit RWYCC. V tomto případě:
- (1) by měl být RWYCC snížen nebo zvýšen po celkovém posouzení;
 - (2) popis kontaminantu povrchu dráhy bude odrážet skutečný stav; a
 - (3) v části poznámek v otevřené řeči RCR by měly být použity termíny „UPGRADED (ZVÝŠEN)“ nebo „DOWNGRADED (SNÍŽEN)“.

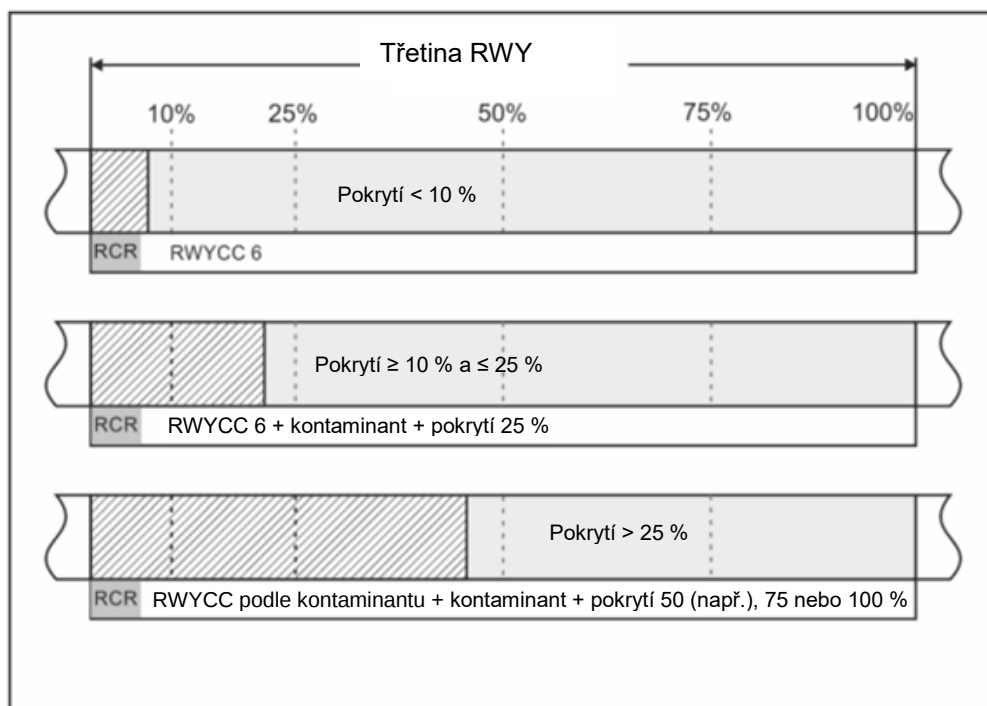
[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.037(b) Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy

JEDEN A VÍCE KONTAMINANTŮ

V případě přítomnosti jednoho nebo více kontaminantů se RWYCC pro kteroukoli třetinu dráhy určuje následujícím způsobem:

- (a) Pokud třetina dráhy obsahuje jediný kontaminant, zakládá se RWYCC pro tuto třetinu přímo na tomto znečištění v RMAC následovně:
- (1) Pokud je pokrytí znečištěním pro danou třetinu menší než 10 procent, má být pro tuto třetinu generován RWYCC 6 a nehlásí se žádné znečištění. Pokud mají všechny třetiny pokrytí kontaminantem méně než 10 procent, nevytváří se žádné hlášení; nebo
 - (2) Pokud je pokrytí znečištěním pro danou třetinu větší nebo rovno 10 procent a menší nebo rovno 25 procent, má být pro tuto třetinu generován RWYCC 6 a hlásí se 25procentní pokrytí kontaminantem; nebo
 - (3) Pokud je pokrytí znečištěním pro danou třetinu větší než 25 procent, zakládá se RWYCC pro tuto třetinu na přítomném znečištění.



Obrázek 1: Jeden kontaminant

- (b) Pokud je přítomno více kontaminantů, kde je celkové pokrytí více než 25 procent, ale žádný jediný kontaminant nepokrývá více než 25 procent jakékoli třetiny dráhy, RWYCC vychází z úsudku inspektora dráhy, který zohledňuje, s jakým kontaminantem letoun přijde do styku

nejpravděpodobněji, a jeho pravděpodobný vliv na výkonnost letounu. Obvykle by to byl nejrozšířenější kontaminant, ale není to bezpodmínečně nutné.

- (c) Struktura RCAM řadí znečišťující látky do sloupce „Popis povrchu dráhy“ shora dolů a ve spodní části obsahuje kontaminanty, které jsou kluzké nejvíce. Toto hodnocení však není bezpodmínečné, protože RCAM je navržen pro přistání, a pokud je posuzován ve scénáři vzletu, může být hodnocení odlišné vlivem účinků odporu uvolněných kontaminantů.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM2 ADR.OPS.B.037(b) Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy

SNIŽOVÁNÍ A ZVYŠOVÁNÍ ÚROVNĚ

- (a) RCAM umožňuje provést prvotní posouzení na základě vizuálního pozorování kontaminantů na povrchu dráhy: jejich typu, tloušťky a pokrytí, jakož i venkovní teploty vzduchu. Snižování a zvyšování úrovně je nedílnou součástí procesu posuzování a je nezbytné při vytváření relevantních hlášení o převládajícím stavu povrchu dráhy.
- (b) Příklady aspektů, které je třeba vzít v úvahu při posuzování kluznosti dráhy při procesu snižování:
- (1) Převládající meteorologické podmínky
 - (i) stabilní teplota pod bodem mrazu
 - (ii) dynamické podmínky
 - (iii) trvající srážky.
 - (2) Pozorování
 - (3) Měření
 - (i) měření tření
 - (ii) chování vozidla
 - (iii) šoupání botami
 - (4) Zkušenosti (místní znalosti)
 - (5) Mimořádná hlášení z letadel
- (c) Pokud nelze dosáhnout úplného odstranění kontaminantů, ale původně přiřazený RWYCC neodráží skutečný stav povrchu, může personál letiště použít postupy zvýšení. Zvýšení je použitelné pouze tehdy, je-li počáteční RWYCC 0 nebo 1. Zvýšení lze provést pouze do úrovně RWYCC 3.
- (d) Při zvyšování RWYCC 0 a 1 je třeba existence převahy důkazů poukazujících směrem k vyššímu RWYCC.
- (e) Když se pro účely zvýšení používá zařízení pro měření tření, musí existovat převaha důkazů. Aby bylo možné zvýšit RWYCC 0 nebo 1 na nejvýše RWYCC 3, musí zařízení pro měření tření prokázat ekvivalentní tření jako u mokré dráhy (RWYCC 5) nebo vyšší.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

AMC1 ADR.OPS.B.037(c) Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy

POUŽITÍ MIMOŘÁDNÝCH HLÁŠENÍ Z LETADLA

- (a) Provozovatel letiště by měl:
- (1) znovu posoudit stav povrchu dráhy, pokud byl hlášen RWYCC 2 nebo lepší a obdrží dvě po sobě jdoucí mimořádná hlášení z letadla uvádějící POOR (ŠPATNÝ) brzdny účinek dráhy; a
 - (2) znovu posoudit stav povrchu dráhy a zvážit pozastavení provozu na dané dráze, pokud jeden pilot hlásil brzdny účinek dráhy LESS THAN POOR (HORŠÍ NEŽ ŠPATNÝ).
- (b) Provozovatel letiště může použít mimořádné hlášení z letadla týkající se brzdneho účinku dráhy pro účely zvýšení úrovně pouze, pokud je použito v kombinaci s jinou informací dávající oprávnění ke zvýšení.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

GM1 ADR.OPS.B.037(c) Posouzení stavu povrchu dráhy a přidělení kódu stavu dráhy

POUŽITÍ MIMOŘÁDNÝCH HLÁŠENÍ Z LETADLA

Mimořádná hlášení z letadel obvykle poskytují letištnímu personálu a jiným pilotům pozorování, které může potvrdit pozemní posouzení nebo upozornit na zkušenosti se zhoršenými podmínkami, pokud jde o schopnost brzdění a/nebo boční řízení během dojezdu po přistání. Pozorovaný brzdny účinek závisí na typu letadla, hmotnosti letadla, části dráhy použité k brzdění a dalších činitelích. Piloti budou používat výrazy GOOD (DOBŘÍ), GOOD TO MEDIUM (DOBŘÍ AŽ STŘEDNÍ), MEDIUM (STŘEDNÍ), MEDIUM TO POOR (STŘEDNÍ AŽ ŠPATNÝ), POOR (ŠPATNÝ) a LESS THAN POOR (HORŠÍ NEŽ ŠPATNÝ). Při přijetí mimořádného hlášení z letadla musí vzít příjemce v úvahu, že se zřídka vztahuje na celou délku dráhy a omezuje se na konkrétní části povrchu dráhy, ve kterých bylo použito dostatečné brzdění kol, aby se dosáhlo omezení tření. Jelikož jsou mimořádná hlášení z letadel subjektivní a kontaminované dráhy mohou ovlivnit výkonnost různých typů letadel různým způsobem, nemusí být hlášený brzdny účinek přímo použitelný na jiný letoun.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (12.08.2021)]

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(a)(1) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

VZLET ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI (LVTO) PŘI RVR NIŽŠÍ NEŽ 125 M

Vedle postupů za podmínek nízké dohlednosti, které jsou LVTO předepsány, by se na LVTO při RVR méně než 125 m mělo vztahovat rovněž následující:

- (1) pokud se pro boční vedení používá signál ILS, splňuje signál směrového majáku ILS požadavky na provoz III. kategorie včetně dostupnosti záložního vysílače; a
- (2) pokud se používá signál ILS, měly by postupy za podmínek nízké dohlednosti zahrnovat ochranu citlivého prostoru ILS.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

GM1 ADR.OPS.B.045(a)(1) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

OSOVÁ NÁVĚSTIDLA RWY

Specifikace pro požadovaná osová návěstidla RWY jsou uvedena v CS ADR-DSN.M.690.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(2) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

VHODNOST DRAH – PŘÍBLÍŽENÍ A PŘISTÁNÍ

- (a) Přiblížení podle přístrojů CAT II může být prováděno na RWY pro přesné přiblížení II. nebo III. kategorie pomocí postupu přiblížení podle přístrojů CAT II.
- (b) Přiblížení podle přístrojů CAT III může být prováděno na RWY pro přesné přiblížení III. kategorie pomocí postupu přiblížení podle přístrojů CAT III.
- (c) Přiblížení SA CAT I může být prováděno v souladu s následujícím:
 - (1) dráha je RWY pro přesné přiblížení I. kategorie a je zřízen bezpřekážkový prostor (OFZ);
 - (2) je použit postup přiblížení podle přístrojů CAT I, který zahrnuje OCH danou radiovýškoměrem;
 - (3) použije-li se ILS/MLS, nejsou vyhlášena žádná omezení ovlivňující jeho použitelnost a není offset od prodloužené osy RWY;
 - (4) použije-li se přistávací systém GBAS (GLS), nejsou vyhlášena žádná omezení ovlivňující jeho použitelnost a neměl by být offset od prodloužené osy RWY;
 - (5) úhel sestupové dráhy je 3,0°;
 - (6) terén před prahem dráhy je zmapován a buď je v AIP publikována terénní mapa pro přesné přiblížení (ICAO Annex 4, Chapter 6), nebo je požadovaná informace uvedena v letištní terénní a překážkové mapě – ICAO (elektronické) (ICAO Annex 4, Chapter 5).
- (d) Přiblížení SA CAT II může být prováděno pouze v souladu s následujícím:
 - (1) dráha je RWY pro přesné přiblížení I. kategorie a je zřízen OFZ a pro provoz při RVR nižší než 400 m jsou zřízena osová návěstidla RWY;
 - (2) je použit postup přiblížení podle přístrojů CAT II;
 - (3) použije-li se ILS/MLS, není offset od prodloužené osy RWY a v AIP nejsou publikována žádná omezení ovlivňující jeho použitelnost;
 - (4) použije-li se GLS, není offset od prodloužené osy RWY a v AIP nejsou publikována žádná omezení ovlivňující jeho použitelnost AIP;
 - (4) použije-li se ILS, je certifikovaný pro třídu II/D/2;
 - (5) terén před prahem dráhy je zmapován a buď byla publikována terénní mapa pro přesné přiblížení (ICAO Annex 4, Chapter 6), nebo je požadovaná informace uvedena v letištní terénní a překážkové mapě – ICAO (elektronické) (ICAO Annex 4, Chapter 5).
- (e) Doby přepnutí různých osvětlovacích prvků na RWY podporujících přiblížení SA CAT I/II by měly být následující:

PRVEK	DOBA PŘEPNUTÍ
Přibližovací světelná soustava	15 s
Postranní dráhové návěstidlo	1 s
Světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení	15 s
Prahové návěstidlo RWY	1 s
Koncové návěstidlo RWY	1 s
Koncové návěstidlo dojezdové dráhy	1 s
Postranní návěstidlo dojezdové dráhy	15 s
Překážkové návěstidlo	15 s

- (f) Doba přepnutí postranních dráhových návěstidel může být prodloužena na 15 s, pokud jsou zřízena osová návěstidla RWY. V takovém případě by doba přepnutí osových návěstidel RWY měla být 1 s.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

AMC1 ADR.OPS.B.045(a)(3) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

VHODNOST DRAH PRO EFVS PŘIBLÍŽENÍ A PŘISTÁNÍ

- (a) Provoz EFVS-A může být na RWY prováděno, pokud:
- (1) je obsluhována postupem přímého přístrojového přiblížení v souladu s Částí FPD nařízení (EU) 2017/373;
 - (2) je zřízena OFZ nebo VSS není narušena překážkami a je stanoven postup přístrojového odletu;
 - (3) je dostupná RVR v dotykové zóně (TDZ);
 - (4) jsou účinné postupy za podmínek nízké dohlednosti;
 - (5) doby přepnutí postranních, prahových a koncových návěstidel RWY splňují specifikace v CS ADR-DSN.S.880 pro dráhy CAT II/III.
- (b) Provoz EFVS-L může být na RWY prováděno, pokud je, vedle podmínek v bodě (a):
- (1) v AIP publikována letištní překážková mapa – ICAO typu A; a
 - (2) v AIP publikována terénní mapa pro přesné přiblížení – ICAO.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

AMC1 ADR.OPS.B.045(b) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

VŠEOBECNĚ

- (a) Pokud jsou v účinnosti postupy za podmínek nízké dohlednosti (LVP):
- (1) měly by být osoby a vozidla pracující na odbavovací ploše omezeny na nezbytné minimum;
 - (2) měly by být zabezpečeny kritické a citlivé prostory ILS/MLS/GLS.
- (b) Provozovatel letiště by měl, ve spolupráci s letovými provozními službami, stanovit trasy pojíždění za podmínek nízké dohlednosti.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

AMC2 ADR.OPS.B.045(b) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

KRITÉRIA PRO PŘÍPRAVU LVPS

Při stanovování hodnot RVR a výšky základny nejnižší význačné oblačné vrstvy, pod nimiž by měly být připraveny LVP, by měl vzít provozovatel letiště v úvahu:

- (a) uspořádání letiště a jeho složitost;
- (b) umístění řídicí věže;
- (c) dostupná zařízení a vybavení; a
- (d) hustotu provozu.

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

AMC1 ADR.OPS.B.045(c) Postupy za podmínek nízké dohlednosti

PORUCHY VYBAVENÍ, KTERÉ SE MAJÍ HLÁSIT, A VLIVY NA LETOVÝ PROVOZ

Následující poruchy vybavení by měly být hlášeny, pokud je úroveň systému snížena nebo je neprovozuschopný nebo pokud záložní postupy nemohou poskytnout stejnou úroveň služby:

PORUCHY VYBAVENÍ, KTERÉ SE MAJÍ HLÁSIT – ODLET ZA PODMÍNEK NÍZKÉ DOHLEDNOSTI		
UVAŽOVANÝ SYSTÉM	PORUCHA, KTERÁ SE MÁ HLÁSIT	VLIV NA LETOVÝ PROVOZ
ILS (Je-li použit pro vzlet s vedením)	Úroveň směrového majáku ILS snížena na CAT II	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	Úroveň směrového majáku ILS snížena na CAT I	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	ILS mimo provoz	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
MLS (Je-li použit pro vzlet s vedením)	Úroveň MLS snížena na CAT II	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	Úroveň MLS snížena na CAT I	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	MLS mimo provoz	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
GBAS (Je-li použit pro vzlet s vedením)	Úroveň GBAS snížena na CAT II	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	Úroveň GBAS snížena na CAT I	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
	GBAS mimo provoz	Žádné vedení při vzletu. Vzlet s vedením není povolen
RVR	Neprovozuschopný systém RVR v dotykové zóně	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Neprovozuschopný jiný systém RVR	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
SVĚTELNÉ SOUSTAVY	Dráhová světelná soustava neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Osová návěstidla RWY neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Postranní návěstidla RWY neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Světelná soustava na pojezdové dráze neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu

PŘÍSLUŠENSTVÍ	Stop příčky neprovozuschopné	Žádný vliv, pokud je ochrana dráhy zajištěna jiným způsobem
	Ceilometr neprovozuschopný	Žádný vliv
	Anemometr neprovozuschopný	Žádný vliv, pokud jsou k dispozici jiné zdroje; jinak omezení závisí na pravidlech letového provozu

PORUCHY VYBAVENÍ, KTERÉ SE MAJÍ HLÁSIT – PŘIBLÍŽENÍ A PŘISTÁNÍ

UVAŽOVANÝ SYSTÉM	PORUCHA, KTERÁ SE MÁ HLÁSIT	PŘEDPOKLÁDANÝ VLIV NA LETOVÝ PROVOZ
ILS	Úroveň směrového majáku ILS snížena na CAT II	Letový provoz omezen na CAT II
	Úroveň směrového majáku ILS snížena na CAT I	Letový provoz omezen na CAT I
	ILS mimo provoz	Omezen na nepřesné přístrojové přiblížení (nebo jiný prostředek přesného přiblížení, je-li k dispozici)
	Vnější polohové návěstidlo neprovozuschopné	Bez omezení, je-li nahrazeno publikovanou rovnocennou polohou; jinak omezen na nepřesné přístrojové přiblížení
	Sestupový maják mimo provoz	Omezen na nepřesné přístrojové přiblížení (např. pouze směrový maják)
MLS	Úroveň MLS snížena na CAT II	Letový provoz omezen na CAT II
	Úroveň MLS snížena na CAT I	Letový provoz omezen na CAT I
	MLS mimo provoz	Omezen na nepřesné přístrojové přiblížení (nebo jiný prostředek přesného přiblížení, je-li k dispozici)
GBAS	Úroveň GBAS snížena na CAT II	Letový provoz omezen na CAT II
	Úroveň GBAS snížena na CAT I	Letový provoz omezen na CAT I
	GBAS mimo provoz	Omezen na nepřesné přístrojové přiblížení (nebo jiný prostředek přesného přiblížení, je-li k dispozici)
DME	DME (jako alternativa za polohová návěstidla) neprovozuschopný	Bez omezení, je-li nahrazen publikovanou rovnocennou polohou; jinak omezen na nepřesné přístrojové přiblížení
RVR	Neprovozuschopný systém RVR v dotykové zóně	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Neprovozuschopný jiný systém RVR	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
SVĚTELNÉ SOUSTAVY	Přibližovací světelná soustava neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Dráhová světelná soustava neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Osová návěstidla RWY neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Postranní návěstidla RWY neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
	Návěstidla TDZ neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu

	Světelná soustava na pojezdové dráze neprovozuschopná	Omezení závisí na pravidlech letového provozu
PŘÍSLUŠENSTVÍ	Stop příčky neprovozuschopné	Žádný vliv, pokud je ochrana dráhy zajištěna jiným způsobem
	Ceilometr neprovozuschopný	Žádný vliv
	Anemometr neprovozuschopný	Žádný vliv, pokud jsou k dispozici jiné zdroje; jinak omezení závisí na pravidlech letového provozu

[Rozhodnutí č. 2022/013/R; 01.08.2022]

[Rozhodnutí č. 2023/003/R; 29.03.2023]

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.

[AMC2 ADR.OPS.B.050 Provoz za nepříznivých povětrnostních podmínek **[od 27.03.2028]**

ZMÍRNĚNÍ RIZIK

- (a) Provozní postupy by měly zahrnovat následující klíčové rizikové oblasti:
- (1) srážka na zemi mezi vybaveními, vozidly a letadly nebo s nimi;
 - (2) nezvyklá poloha letadla (*aircraft upset*);
 - (3) vyjetí letadla mimo pojezdovou dráhu nebo odbavovací plochu;
 - (4) vliv používání chemických prostředků proti námraze na životní prostředí;
 - (5) narušení pojezdové dráhy (vjezd bez povolení);
 - (6) zranění osob;
 - (7) požár způsobený bouřkovou činností.
- (b) Postupy by měly pokrývat alespoň následující situace, podle toho, jak jsou relevantní pro provozní a geografické podmínky daného letiště:
- (1) kluzká odbavovací plocha;
 - (2) bouře, blesky a silný déšť;
 - (3) silný vítr;
 - (4) nízká dohlednost;
 - (5) sopečný popel;
 - (6) extrémní horko;
 - (7) zimní podmínky, včetně mrazu;
 - (8) práce ve stísněných prostorech (např. nákladový prostor letadla) za extrémních teplot;
 - (9) provoz (GSE) při nízké adhezi povrchu a v přítomnosti sněhových valů;
 - (10) zavedení doplňujícího navádění vozidel v okolí letadla a při vytlačování nebo vlečení letadla za podmínek nízké dohlednosti.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

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 *[do 27.03.2028]*

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.

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

GM1 ADR.OPS.B.055 Kvalita paliva *[od 27.03.2028]*

SHODA [A DOPORUČOVANÉ ODKAZY TÝKAJÍCÍ SE STANDARDŮ DODÁVKY PALIVA]

Za účelem zajištění shody by měl provozovatel letiště využívat:

- (a) zprávy z auditů u organizací zapojených do skladování a výdeje paliva letadlům[;]
- (b) související vnitrostátní postupy upravující zajištění kvality paliva[;]
- (c) standardy a pokyny vypracované skupinou JIG (*Joint Inspection Group*) týkající se kontroly kvality leteckého paliva, zejména:
 - (1) JIG 1 – *Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Into-Plane Fuelling Services* (Standardy pro kontrolu kvality leteckého paliva a provozní předpisy pro čerpání paliva do letadel);
 - (2) JIG 2 – *Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Airport Depots and Hydrants* (Standardy pro kontrolu kvality leteckého paliva a provozní předpisy pro letištní sklady a hydrantové systémy);
 - (3) JIG 4 – *Aviation Fuel Quality Control and Operating Standards for Smaller Airports* (Standardy pro kontrolu kvality leteckého paliva a provozní předpisy pro menší letiště);
 - (4) JIG/EI 1530 a EI 1533 – normy pro zajištění a sledovatelnost kvality paliva během dodavatelského řetězce od výrobce až po zařízení letiště].

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

AMC1 ADR.OPS.B.065 Vizuální 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 [a, ve spolupráci s poskytovatelem letových provozních služeb, postupy, které mají být zavedeny v případě neprovozuschopnosti stop příček. Tyto postupy by měly zahrnovat situaci, kdy nelze stop příčky zhasnout z důvodu technického problému, a opatření, která mají být přijata, by neměla porušovat zásadu, že rozsvícená stop příčka nesmí být překročena].
- (c) Provozovatel letiště by měl stanovit postupy pro zřizování a odstraňování dočasných značení, návěstidel a znaků.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.065 Vizuální prostředky a elektrické systémy letiště

NEPROVOZUSCHOPNOST STOP PŘÍČEK

V situacích, kdy stop příčky není z důvodu technického problému možné zhasnout, lze (mimo jiné) zvážit následující opatření pro nenadálé situace:

- (a) fyzické odpojení příslušné rozsvícené stop příčky od jejího zdroje napájení;
- (b) fyzické zakrytí návěstidel rozsvícené stop příčky; a
- (c) použití jiné trasy, dokud nebude nefunkční systém opraven.

V případě zavedení bodů (a) nebo (b) může být nutné zajistit, aby letadlo vedl k překročení stop příčky signalista nebo vozidlo follow-me. Kromě toho je v případě implementace bodu (b) nutné zajistit správné provedení tohoto opatření, aby se předešlo nedorozuměním ze strany letové posádky.

Přijatá opatření v žádném případě neporušují zásadu, že rozsvícená stop příčka nesmí být překročena, přičemž je potřeba co nejdříve provést údržbu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(1) Bezpečnost při pracích na letišti

POSTUP PLÁNOVÁNÍ PRACÍ

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby postup plánování prací umožňoval plánování a koordinaci prací na pohybové ploše.
- (b) Provozovatel letiště by měl během procesu plánování v případě potřeby zapojit dotčené zúčastněné strany, jako jsou poskytovatelé letových provozních služeb, organizace odpovědné za poskytování AMS, pokud jsou zřízeny, provozovatelé letadel a organizace odpovědné za poskytování služeb pozemního odbavování, aby přezkoumali požadavky na bezpečný provoz letiště během navrhovaných prací.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(2) Bezpečnost při pracích na letišti

POSOUZENÍ BEZPEČNOSTI PLÁNOVANÝCH ZMĚN

- (a) Provozovatel letiště by měl:

- (1) předem v koordinaci s dotčenými organizacemi provést posouzení bezpečnosti všech plánovaných prací, aby se zajistilo, že byla identifikována rizika pro bezpečný provoz letadla a byla zavedena vhodná opatření k udržení rizik na co nejnižší rozumné úrovni.
 - (2) zdokumentovat a zpřístupnit všem dotčeným organizacím zapojeným do prací nebo dotčeným jakoukoli změnou provozu, příslušné postupy, opatření a rozhodnutí; a
 - (3) před provedením ověřit, že návrhy provozních postupů, pokynů nebo jiných informací, které mají být zveřejněny, jsou vhodné a správné.
- (b) Práce pravidelné údržby mohou být pokryty obecným posouzením bezpečnosti týkajícím se příslušné údržby.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(3) Bezpečnost při pracích na letišti

POVOLENÍ PRACÍ

- (a) Provozovatel letiště by měl před zahájením prací poskytnout straně provádějící práce dokument povolení prací.
- (b) Dokument oprávnění by měl obsahovat konkrétní povolení a podmínky, které jsou již dohodnuty mezi provozovatelem letiště a zúčastněnými organizacemi. Strana provádějící práce by měla informovat o dokumentu všechny zúčastněné subdodavatele.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OPS.B.070(c)(3) Bezpečnost při pracích na letišti

POVOLENÍ PRACÍ

Pojem „povolení prací“ se vztahuje na souhlas provozovatele letiště se zahájením prací.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(5) Bezpečnost při pracích na letišti

POSTUP PRO ZŘÍZENÍ STAVENIŠTĚ A NÁVRAT DO PROVOZU

ZNAČENÍ A OSVĚTLENÍ PROVOZU NESCHOPNÝCH PLOCH

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, že:
 - (1) jsou značky neprovoznuschopnosti 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 neprovoznuschopnosti;
 - (3) značky a návěstidla neprovoznuschopnosti jsou umístěny dostatečně blízko sebe, aby vyznačily neprovoznuschopnou plochu. Jsou-li návěstidla použita k označení přechodně neprovoznuschopných ploch v noci nebo za podmínek snížené dohlednosti, měla by tato návěstidla označovat okraje plochy. Měla by být použita minimálně čtyři taková návěstidla, kromě případů, kdy je plocha trojúhelníkového tvaru, kde lze použít minimálně tři návěstidla. Počet návěstidel by měl být zvýšen, pokud je plocha velká nebo má neobvyklou konfiguraci. Na každých 7,5 m obvodové vzdálenosti plochy by mělo být instalováno alespoň jedno návěstidlo. Jsou-li návěstidla směrová, měla by být orientována tak, aby pokud možno byly jejich paprsky vyrovnány ve směru, odkud se budou přibližovat letadla nebo vozidla. Tam, kde se letadla nebo vozidla budou běžně

přibližovat z několika směrů, je třeba zvážit přidání dalších návěstidel nebo použití všesměrových návěstidel k vyznačení plochy z těchto směrů;

- (4) značky neprovozuschopnosti sestávají z výrazných nadzemních značek, jako jsou praporky, kužely nebo návěští tabule;
- (5) značky a návěstidla neprovozuschopnosti splňují specifikace popsané v CS ADR.DSN.R.870;
- (6) stávající značení vedoucí k místu prací je maskováno nebo je trasa uzavřena; a
- (7) stávající letecká pozemní návěstidla a znaky vedoucí k místu prací jsou na pohybové ploše při použití v noci nebo za nízké dohlednosti zhasnuty nebo maskovány.

NÁVRAT MÍSTA PRACÍ DO PROVOZNÍHO VYUŽITÍ

- (b) Postup pro navrácení místa prací do provozního využití by měl zahrnovat alespoň následující:
- (1) vyklizení personálu, vozidel, strojních zařízení a návěstidel a značek neprovozuschopnosti z místa prací;
 - (2) kontrolu dotčených ploch z pohledu provozuschopnosti včetně stavu vozovek, znaků, návěstidel a značení, přítomnosti FOD nebo kontaminace povrchu, jako jsou nečistoty, písek nebo uvolněné předměty; a
 - (3) informování příslušných úřadů nebo dotčených organizací, pomocí vhodných komunikačních prostředků, včetně zrušení souvisejících NOTAM; a
 - (4) použití příslušných kontrolních seznamů k zaznamenání příslušných činností.

PŘEKRÝVÁNÍ POVRCHU RWY

- (c) Provozovatel letiště by měl zajistit, že:
- (1) 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:
 - (i) 0,5 až 1,0 % pro překrytí tloušťky do 5 cm včetně; a
 - (ii) ne více než 0,5 % pro překrytí tloušťky větší než 5 cm.
 - (2) Předtím, než je překrývaná RWY uvedena do dočasného provozního stavu, mělo by být zřízeno osové značení RWY v souladu s příslušnými specifikacemi uvedenými v certifikační předpisové základně letiště.
 - (3) Poloha jakéhokoliv dočasného prahu dráhy by měla být vyznačena 3,6 m širokým příčným pruhem.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OPS.B.070(c)(2) 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. Pro zajištění dostatečného vizuálního vedení letadla zvažte instalaci následujícího značení:
- (1) osové značení RWY;
 - (2) osové 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 osové a postranní značení zúžit z šířky 0,9 m na 0,6 m.

- (c) Značení dotykové zóny a zaměřovacího bodu je vyznačeno co možná nejdříve po rekonstrukci povrchu.
- (d) Prahové značení je vyznačeno co možná nejdříve, za použití dočasných materiálů, než bude možné jej vyznačit v permanentním provedení.

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

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.070(c)(6) Bezpečnost při pracích na letišti

SLEDOVÁNÍ PRACÍ, DOHLED NAD NIMI A JEJICH KONTROLA

- (a) Provozovatel letiště by měl před započnutím prací a během nich pořádat pravidelné schůzky na místě, aby zajistil, že budou splněny požadavky na bezpečnost a že budou vyřešeny případné konflikty mezi pracemi a provozem. Schůzky by měly být zdokumentovány. Je třeba zvážit následující body:
 - (1) povědomí o bezpečnosti ve vztahu k práci na pohybové ploše;
 - (2) ochrana stavebních dělníků před nebezpečím na letišti, včetně proudění výstupních plynů za motory;
 - (3) postup pro rychlé přivolání pohotovostních složek v případě požáru, rozlití tekutin, nehody nebo podobné události; a
 - (4) provozní briefingy ohledně interakce prací s provozem letiště (např. používaná dráha (dráhy), očekávané podmínky dohlednosti, meteorologické podmínky, otázky bezpečnosti).
- (b) Postup kontroly na místě prací stanovený provozovatelem letiště by měl zahrnovat, mimo jiné, následující prvky:
 - (1) všichni řidiči dodavatele by měli být doprovázeni kvalifikovaným provozovatelem vozidla nebo by měli projít odpovídajícím školením a zkouškou řidičů v souladu s bodem ADR.OPS.B.024;
 - (2) přístupové trasy by měly být dohodnuty předem a jasně určeny, aby se minimalizovalo narušení provozu na letišti;
 - (3) možné změny stávajícího uspořádání komunikací v závislosti na úrovních provozu vozidel;
 - (4) označení přístupových cest pro personál, a pokud takové cesty neexistují, mělo by být provedeno posouzení bezpečnostních rizik, aby bylo zajištěno, že přístupu lze bezpečně dosáhnout;
 - (5) provozní hodiny prací;
 - (6) kontroly vzdálenosti od veškeré servisní infrastruktury (podzemní uložení servisní infrastruktury), které je třeba provést před zahájením prací, aby se zajistilo, že kabely nebo potrubí nejsou poškozeny;
 - (7) omezení kouření;
 - (8) popis, monitorování a vymáhání omezení pro tzv. hot works (případně zahrnující samostatné povolení k hot works);
 - (9) požadavek na použití vyhlídek a/nebo odposlechu na příslušném kmитоčtu ATS, je-li to požadováno;
 - (10) jsou-li použity jeřáby, vhodné osvětlení a omezení provozní výšky, aby se zabránilo narušení překážkových ploch, ochranných překážkových ploch, interference s radionavigačními prostředky, radaru pro řízení pohybů na ploše (SMR) a přímého výhledu z věže ATS;
 - (11) postupy pro křižování pojezdových drah, je-li požadováno;

- (12) přiměřená opatření pro kontrolu FOD a prašnosti, která by měli přijmout všichni dodavatelé, s cílem pokrýt všechny možné případy;
 - (13) požadavek na vozidla vjíždějící na místo prací nebo ho opouštějící, aby byla očištěna, s cílem zabránit usazování bláta nebo úlomků na pohybové ploše;
 - (14) zajištění vhodného výstražného mechanismu k přerušení pracovních činností v případě možných nepříznivých meteorologických podmínek (např. úder blesku, silný vítr, sníh, nízká dohlednost) nebo nouzové situace letadla;
 - (15) opatření, která zajistí, že plošné osvětlení místa prací (směr světla a/nebo výška) neovlivní provoz letadel a ATS.
- (c) Pokud se provádějí významné změny značení nebo návěstidel, měl by provozovatel letiště provést předběžnou kontrolu, aby se ujistil, že změny byly správně provedeny a fungují tak, jak bylo zamýšleno.
- (d) Provozovatel letiště by měl získat zpětnou vazbu od zúčastněných stran, aby v případě potřeby zajistil provedení nápravných opatření.
- (e) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby dodavatelé zpřístupnili kontaktní místo mimo běžnou pracovní dobu.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.070(d) Bezpečnost při pracích na letišti

POSTUP PRO PROVOZ SE ZKRÁCENOU DÉLKOU DRÁHY

- (a) Postup pro provoz se zkrácenou délkou dráhy, kdy práce vyžadují zkrácení vyhlášených délek, by měl zahrnovat následující:
- (1) identifikaci potenciálních nebezpečí a posouzení a zmírnění souvisejících rizik, je-li to nutné, před, během a po ukončení provozu se zkrácenými vyhlášenými použitelnými délkami a probíhajícími prací k zajištění bezpečnosti provozu letadel;
 - (2) výpočet a v případě potřeby stanovení revidovaného pásu RWY, koncové bezpečnostní plochy RWY (RESA) a překážkových ploch, jako jsou přibližovací plochy a vzletové plochy;
 - (3) zřízení bezpečnostní zóny mezi plochou RWY, která je v provozu, a místem prací nebo nepoužitelnou RWY;
 - (4) zveřejnění podrobností o zkrácených vyhlášených délkách v souladu s bodem ADR.OPS.A.057 a, je-li to možné, vysílání informací prostřednictvím automatické informační služby v koncové řízené oblasti (ATIS); a
 - (5) posouzení a zmírnění dopadu na schopnost záchranných a hasičských služeb a pohotovostních služeb plnit své funkce.
- (b) Provozovatel letiště by měl být ve spolupráci s letovými provozními službami odpovědný za koordinaci a řízení otevírání a zavírání RWY a dalších částí pohybové plochy v případě potřeby a místa prací.
- (c) Provozovatel letiště by měl koordinovat a schvalovat veškerá taktická rozhodnutí týkající se provozu letadel, která se odchyľují od dohodnutých provozních postupů, s výjimkou jakýchkoli taktických rozhodnutí naléhavé bezpečnostní povahy.
- (d) Provozovatel letiště by měl být odpovědný za sledování bezpečnosti provozu letiště a letadel v blízkosti místa prací, aby zajistil, že v případě potřeby budou přijata včasná a nápravná opatření.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OPS.B.070(d) Bezpečnost při pracích na letišti

RIZIKA SOUVISEJÍCÍ S PROVOZEM SE ZKRÁCENOU DÉLKOU DRÁHY

Rizika mohou vyplývat z nevhodného nebo potenciálně zavádějícího zobrazení vizuálních zařízení, nevhodných nebo potenciálně zavádějících navigačních prostředků, nepříznivých podmínek okolního prostředí nebo neobvyklých meteorologických podmínek a z omezené bezpečné výšky nad překážkami a vzdáleností od konců křidel. Identifikovaná nebezpečí mohou zahrnovat širokou škálu témat, včetně těch, která představují riziko nejen pro letadla, ale také pro personál, např. potenciální riziko od proudění výstupních plynů za motory.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM2 ADR.OPS.B.070(d) Bezpečnost při pracích na letišti

BEZPEČNOSTNÍ ZÓNY

Umístění, velikost a tvar bezpečnostní zóny závisí na dočasné konfiguraci RWY, aby byly zajištěny prvky, jako je RESA, ochrana proti proudění výstupních plynů za motory a zkrácená nebo jednoduchá přibližovací světelná soustava.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.071(a) Uzavření drah a pojezdových drah nebo jejich částí

ZNAČENÍ UZAVÍRKY

- (a) Značení uzavírky by mělo být v souladu s CS ADR-DSN.R.855.
- (b) Na RWY prohlášené za uzavřenou by mělo být na každém konci RWY nebo její části umístěno značení uzavírky a další značení by měla být umístěna tak, aby maximální interval mezi značeními nepřesáhl 300 m.
- (c) Na pojezdové dráze by mělo být umístěno značení uzavírky alespoň na každém konci uzavřené pojezdové dráhy nebo její části.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OPS.B.071(a)(2) Uzavření drah a pojezdových drah nebo jejich částí

ZNAČENÍ UZAVŘENÉ DRÁHY A POJEZDOVÉ DRÁHY – ZABRÁNĚNÍ NEDOSTATKU KONTRASTU

- (a) Za určitých okolností, např. vzhledem k barvě materiálu použitého při stavebních pracích, může vzniknout nedostatečný kontrast mezi barvou povrchu dráhy nebo pojezdové dráhy a barvou příslušného značení uzavřené dráhy nebo pojezdové dráhy, přestože tato odpovídá příslušným specifikacím.

To může mít za následek to, že značení uzavřené dráhy nebo pojezdové dráhy neplní svůj účel. Aby se zabránilo nedostatku kontrastu, je potřeba, aby označení uzavřené dráhy nebo pojezdové dráhy zahrnovalo vhodné olemování, jehož barva je černá.

- (b) Na letištích, kde provoz probíhá v noci, by značení uzavřené dráhy nebo pojezdové dráhy bylo provedeno z reflexních materiálů určených ke zlepšení jejich viditelnosti. Poradenský materiál týkající se reflexních materiálů je uveden v dokumentu ICAO Doc 9157 „Aerodrome Design Manual“, Part 4 „Visual Aids“.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.071(d) Uzavření drah a pojezdových drah nebo jejich částí

NÁVĚSTIDLA NEPROVOZUSCHOPNOSTI NA VJEZDECH NA UZAVŘENÉ DRÁHY A POJEZDOVÉ DRÁHY NEBO JEJICH ČÁSTI

Návěstidla neprovozeroschopnosti by měla být v souladu s CS ADR-DSN.R.870 a měla by být umístěna napříč vjezdu na uzavřenou plochu v rozestupech nepřesahujících 3 m.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

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, a měly by zajišťovat ochranu volného výhledu z určené věže řízení letového provozu, stanoviště služeb řízení provozu na odbavovací ploše a místnosti hlídky na stanici (stanicích) HZS před trvalými nebo dočasnými překážkami nebo činnostmi.
- (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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

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(a) Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů

ZNAČENÍ VOZIDEL

- (a) Vozidla, která mají být označena, by měla být značena barevně nebo pomocí praporku následovně:
 - (1) Pro označení pohotovostních vozidel by měla být přednostně použita červená nebo žlutozelená barva a pro servisní vozidla žlutá barva.
 - (2) Pokud jsou k označení vozidel použity praporky:
 - (i) měly by být umístěny okolo, nahoře nebo kolem nejvyššího okraje vozidla. Praporky by neměly zvyšovat nebezpečí představované vozidlem, které označují;
 - (ii) neměly by být menší než 0,9 m na každé straně a měly by sestávat z šachovnicového vzoru, přičemž každý čtverec má stranu nejméně 0,3 m. Barvy vzoru by měly kontrastovat navzájem a s pozadím, proti kterému budou vidět. Měla by být použita oranžová a bílá nebo alternativně červená a bílá, kromě případů, kdy tyto barvy splývají s pozadím.

OSVĚTLENÍ VOZIDEL

- (b) Osvětlení vozidel by mělo být následující:
 - (1) Na vozidlech by měla být umístěna překážková návěstidla nízké svítivosti typu C;
 - (2) Překážková návěstidla nízké svítivosti typu C umístěná na vozidlech souvisejících s pohotovostí nebo ochranou (security) by měla vydávat modré záblesky a umístěná na ostatních vozidlech by měla vydávat žluté záblesky;
 - (3) Na vozidlech follow-me by měla být umístěna překážková návěstidla nízké svítivosti typu D.
- (c) Překážková návěstidla nízké svítivosti typu C a typu D by měla být v souladu se specifikacemi uvedenými v Tabulce Q-1, CS ADR-DSN.U.930 a Obrázku U-1A nebo U-1B CS-ADR-DSN, podle vhodnosti.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC2 ADR.OPS.B.080(a) Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů

ZNAČENÍ MOBILNÍCH OBJEKTŮ JINÝCH NEŽ VOZIDEL

- (a) Mobilní objekty jiné než vozidla, které mají být označeny, by měly být značeny barevně nebo pomocí praporku následovně:
 - (1) Pokud jsou značeny barevně, měly by být použity výrazné barvy.
 - (2) Pokud jsou značeny praporky, praporky by:

- (i) měly být umístěny okolo, nahoře nebo kolem nejvyššího okraje objektu. Praporky by neměly zvyšovat nebezpečí představované objektem, který označují; a
- (ii) neměly být menší než 0,9 m na každé straně a měly by sestávat z šachovnicového vzoru, přičemž každý čtverec má stranu nejméně 0,3 m. Barvy vzoru by měly kontrastovat navzájem a s pozadím, proti kterému budou vidět. Měla by být použita oranžová a bílá nebo alternativně červená a bílá, kromě případů, kdy tyto barvy splývají s pozadím.

OSVĚTLENÍ MOBILNÍCH OBJEKTŮ JINÝCH NEŽ VOZIDEL

- (b) Osvětlení mobilních objektů jiných než vozidel by mělo být následující:
 - (1) Na mobilních objektech by měla být umístěna překážková návěstidla nízké svítivosti typu C;
 - (2) Překážková návěstidla nízké svítivosti na objektech s omezenou pohyblivostí, jako jsou nástupní mosty, musí vydávat stálé světlo červené barvy a minimálně splňovat specifikace pro překážková návěstidla nízké svítivosti typu A v Tabulce Q-1 CS-ADR-DSN. Svítivost těchto návěstidel musí být dostatečná pro zajištění dobré viditelnosti vzhledem ke svítivosti okolních návěstidel a celkové úrovni osvětlení, proti níž by byla obvykle pozorována.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.080(a) Značení a osvětlení vozidel a jiných mobilních objektů

MOBILNÍ OBJEKTY JINÉ NEŽ VOZIDLA

Pojem „mobilní objekty“ zahrnuje veškeré mobilní zařízení, jako jsou schody pro cestující, generátory a další podobná zařízení, která nejsou poháněna vlastním pohonem a jejichž přítomnost je vyžadována na odbavovací ploše pro pozemní obsluhu letadel.

Pokrývá rovněž objekty se sníženou pohyblivostí, jako jsou nástupní mosty, které jsou připojeny k budově terminálu.

Kromě toho zahrnuje jakákoli další mobilní zařízení, která mohou být zapotřebí k použití na provozní ploše pro specifické účely.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.B.090 Využívání letiště letadly, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště

CERTIFIKOVANÉ KONSTRUKČNÍ VLASTNOSTI LETIŠTĚ

V souladu s bodem ADR.AR.C.035 se má za to, že osvědčení zahrnuje certifikační základnu letiště, letištní příručku a případně jakékoli další provozní podmínky nebo omezení předepsané příslušným úřadem a jakékoli dokumenty o schválení odchylky a opatřeních (DAAD).

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM2 ADR.OPS.B.090 Využívání letiště letadly, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště

ROZVOR KOL PODVOZKU

Bezpečná vzdálenost na obratišti nebo na pojezdové dráze se určuje s ohledem na rozměry vnějšího rozchodu kol hlavního podvozku (OMGWS). Pro letouny s OMGWS mezi 6 m až 9 m, ale ne včetně, je bezpečná vzdálenost na obratišti nebo na zakřivené části pojezdové dráhy určena s ohledem na OMGWS, ale s dalším rozlišením ve vztahu k rozvoru (viz CS ADR-DSN.B.095, CS ADR-DSN.D.240 a

navíc CS ADR-DSN.D.250 a CS ADR-DSN.D.255). V tomto případě je rovněž použitelný bod ADR.OPS.B.090.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM3 ADR.OPS.B.090 Využívání letišť letadly, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště

PRVKY, KTERÉ MAJÍ BÝT POSOUZENY – VLASTNOSTI LETADEL

- (a) Rozpětí křídel
 - (1) turbulence v úplavu;
 - (2) volba brány;
 - (3) služby údržby letiště okolo letounu;
 - (4) vybavení pro odstraňování letounu neschopného pohybu;
 - (5) odmrazování; a
 - (6) rozměry zařízení pro údržbu letounu.
- (b) Rozvor kol podvozku
 - (1) plochy terminálu.
- (c) Délka trupu
 - (1) brány pro cestující a plochy terminálu;
 - (2) rozměry zařízení pro údržbu letounu.
- (d) Výška trupu, zejména výška prahu dveří a výška křídla
 - (1) provozní meze nástupních mostů;
 - (2) mobilní schody;
 - (3) cateringové nákladní vozy;
 - (4) osoby s omezenou schopností pohybu a orientace;
 - (5) rozměry odbavovací plochy;
 - (6) podélná poloha dveří;
 - (7) možné překážky v blízkosti dveří (naoř. sondy);
 - (8) plnění paliva; a
 - (9) odmrazování.
- (e) Výška ocasních ploch
 - (1) rozměry zařízení pro údržbu letounu.
- (f) Maximální hmotnost letounu
 - (1) turbulence v úplavu.
- (g) Charakteristiky motoru
 - (1) konstrukce nástupních mostů; a
 - (2) umístění tankovacích šachet na stání letadla.

Charakteristiky motoru zahrnují geometrii motoru a charakteristiky proudění vzduchu motoru, které mohou ovlivnit letištní infrastrukturu, jakož i pozemní odbavení letounu a provoz na přilehlých plochách, které budou pravděpodobně ovlivněny prouděním výstupních plynů za motory.

- (h) Maximální přepravní kapacita cestujících a paliva
 - (1) zařízení terminálu;
 - (2) skladování a distribuce paliva;
 - (3) konfigurace zatížení nástupních mostů.
- (i) Letové charakteristiky (výkonnost)
 - (1) turbulence v úplavu;
 - (2) hluk.

DALŠÍ PRVKY, KTERÉ MAJÍ BÝT POSOUZENY – POŽADAVKY NA OBSLUHU LETADEL NA ZEMI

Následující nevyčerpávající seznam charakteristik a požadavků týkající se obsluhy letadel na zemi může mít vliv na dostupnou infrastrukturu letiště:

- (j) pozemní napájení;
- (k) nastupování a vystupování cestujících;
- (l) nakládání a vykládání nákladu;
- (m) plnění paliva;
- (n) vytlačování a tažení letadla;
- (o) odmrazování;
- (p) pojíždění a služby signalisty (marshalling);
- (q) údržba letounu;
- (r) HZS;
- (s) plochy pro vybavení;
- (t) přidělení stání letadla; a
- (u) odstraňování letadla neschopného pohybu.

Každé hodnocení je specifické pro konkrétní typ letadla a pro konkrétní provozní kontext.

Posouzení může vyžadovat přezkoumání překážkových ploch na letišti, jak je popsáno v Hlavách H a J CS-ADR-DSN. Na letištích, kde jsou zavedeny postupy pro provoz za nízké dohlednosti, mohou být zavedeny další postupy pro zabezpečení provozu letadel. Na letištích s přesným přístrojovým přiblížením mohou být nutné další procesy, které zajistí zavedení vhodných opatření k ochraně signálu vytvářeného pozemním radionavigačním zařízením.

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.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.090(b) Využívání letiště letadly, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště

PRVKY, KTERÉ MAJÍ BÝT POSOUZENY

Provozovatel letiště by měl posoudit charakteristiky letadla, které přesahují kódové písmeno a/nebo vnější rozchod kol hlavního podvozku, a jejich související dopad takto:

- (a) Rozpětí křidel

- (1) vzdálenosti rozstupu pojezdová dráha/pojezdový pruh (včetně vzdáleností rozstupu RWY/pojezdová dráha);
 - (2) rozměry bezpřekážkového prostoru (OFZ);
 - (3) umístění vyčkávacího místa dráhy (v důsledku vlivu rozpětí křídel na rozměry OFZ);
 - (4) rozměry odbavovacích ploch a vyčkávacích ploch;
 - (5) rozměry postranního pásu.
- (b) Vnější rozchod kol hlavního podvozku
- (1) šířka RWY;
 - (2) rozměry obratišť;
 - (3) šířka pojezdové dráhy;
 - (4) napojovací oblouky pojezdových drah;
 - (5) rozměry odbavovacích ploch a vyčkávacích ploch.
- (c) Rozvor kol podvozku
- (1) rozměry obratišť;
 - (2) napojovací oblouky pojezdových drah;
 - (3) rozměry odbavovacích ploch a vyčkávacích ploch; a
 - (4) stání letadla.
- (d) Délka trupu
- (1) rozměry pohybové plochy (pojezdové dráhy, vyčkávacích ploch a odbavovacích ploch);
 - (2) kategorie HZS letiště;
 - (3) pozemní pohyb a řízení (např. snížená bezpečná vzdálenost za delším letounem vyčkávajícím na odbavovací ploše nebo na vyčkávacím místě dráhy/mezilehlém vyčkávacím místě k povolení průjezdu dalšího letounu);
 - (4) zařízení odmrazování; a
 - (5) bezpečné vzdálenosti na stání letadla.
- (e) Šířka trupu
- (1) kategorie HZS letiště.
- (f) Výška trupu
- (1) umístění vyčkávacího místa dráhy. Výška trupu je jedním z kritérií používaných k určení polohy vyčkávacího místa dráhy (včetně výšky ocasních ploch a vzdálenosti od přídě k nejvyšší části ocasních ploch) kritického letounu, který musí být mimo OFZ dráhy.
- (g) Geometrie přídě
- (1) umístění vyčkávacího místa dráhy.
- (h) Výška ocasních ploch
- (1) umístění vyčkávacího místa dráhy;
 - (2) kritické a citlivé prostory ILS: Kromě výšky ocasních ploch kritického letounu může mít na kritické a citlivé prostory ILS vliv i konstrukce ocasních ploch, poloha ocasních ploch, výška a délka trupu;
 - (3) zařízení pro odmrazování/protinámrazové ošetření;
 - (4) pozice parkování letadla (ve vztahu k překážkovým plochám letiště);
 - (5) vzdálenosti rozstupu RWY/paralelní pojezdová dráha; a

- (6) bezpečná vzdálenost jakékoli infrastruktury nebo zařízení letiště postavených nad stojícími nebo pohybujícími se letouny.
- (i) Světla výška konců křídel
 - (1) vzdálenosti rozstupu pojezdových drah k výškově omezeným objektům;
 - (2) bezpečné vzdálenosti na odbavovacích a vyčkávacích plochách k výškově omezeným objektům;
 - (3) bezpečné vzdálenosti od letištních znaků;
 - (4) umístění obslužných komunikací; a
 - (5) služby údržby letiště (např. odklizení sněhu).
- (j) Výhled z pilotního prostoru (výška pilotního prostoru, úhel výhledu z pilotní kabiny a odpovídající zakrytý úsek)
 - (1) vizuální orientační body RWY (zaměřovací bod);
 - (2) vzdálenost rozhledu na RWY;
 - (3) pojíždění na rovných a obloukových úsecích;
 - (4) značení a znaky na RWY, obratištích, pojezdových drahách, odbavovacích plochách a vyčkávacích plochách;
 - (5) návěstidla: za podmínek nízké dohlednosti – počet a rozestupy viditelných návěstidel, kdy pojíždění může záviset na výhledu z pilotního prostoru; a
 - (6) kalibrace PAPI (výška očí pilota nad výškou kol na přiblížení).
- (k) Vzdálenost polohy očí pilota od předového podvozku
 - (1) napojovací oblouky pojezdových drah (stopa kola);
 - (2) rozměry odbavovacích ploch a vyčkávacích ploch; a
 - (3) rozměry obratišť.
- (l) Uspořádání hlavního podvozku
 - (1) systém zpevnění vozovek.
- (m) Systém řízení podvozku
 - (1) rozměry obratišť a rozměry odbavovacích ploch a vyčkávacích ploch.
- (n) Maximální hmotnost letounu;
 - (1) hmotnostní omezení na stávajících mostech, tunelech, propustcích a dalších stavbách pod RWY a pojezdovými drahami;
 - (2) odstraňování letounu neschopného pohybu; a
 - (3) zádržné systémy, pokud jsou zřízeny jako složka kinetické energie.
- (o) Geometrie přistávacího podvozku, tlak pneumatik a hodnoty klasifikace letadla
 - (1) letištní vozovky a přidružené postranní pásy.
- (p) Charakteristiky motoru
 - (1) šířka a složení postranního pásu RWY (proudění výstupních plynů za motory a problémy s nasátím během vzletu a přistání);
 - (2) šířka a složení postranního pásu obratišť;
 - (3) šířka a složení postranního pásu pojezdové dráhy (proudění výstupních plynů za motory a problémy s nasátím během pojíždění);
 - (4) šířka mostu (proudění výstupních plynů za motory pod mostem);
 - (5) rozměry a umístění ochranných plotů proti proudění výstupních plynů za motory;

- (6) umístění a konstrukční pevnost znaků;
- (7) charakteristiky postranních dráhových návěstidel a postranních návěstidel pojezdové dráhy;
- (8) rozstupy mezi letouny a okolním personálem pozemní obsluhy, vozidly nebo cestujícími;
- (9) návrh ploch pro motorovou zkoušku a vyčkávacích ploch;
- (10) návrh a využití funkčních ploch přiléhajících k provozní ploše;
- (11) postupy odklizení sněhu;
- (12) geometrie motorů
 - (i) počet motorů;
 - (ii) umístění motorů (rozpětí a délka);
 - (iii) světla výška motorů;
 - (iv) svislý a vodorovný rozsah možného proudění výstupních plynů za motory nebo proudů vzduchu za vrtulí.
- (13) průtok vzduchu motorem
 - (i) rychlosti výstupních plynů při volnoběžném tahu, tahu potřebném k rozjezdu a vzletovém tahu;
 - (ii) vybavení obracečem tahu a charaktery obtékání;
 - (iii) účinky vstupního sání na úrovni země.
- (q) Maximální přepravní kapacita cestujících a paliva
 - (1) letištní pohotovostní plánování;
 - (2) letištní záchranné a hasičské služby.
- (r) Letové charakteristiky (výkonnost)
 - (1) šířka RWY;
 - (2) délka RWY;
 - (3) bezpřekážkový prostor (OFZ);
 - (4) rozstup RWY/pojezdová dráha;
 - (5) značení zaměřovacího bodu.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OPS.B.095(b) Kritické body

STRATEGIE ZMÍRŇOVÁNÍ RIZIK KRITICKÝCH BODŮ

Strategie řízení a zmírňování rizik z kritických bodů v závislosti na případě zahrnují, mimo jiné, následující:

- (a) konstrukce nových pojezdových drah;
- (b) dodatečné vizuální prostředky (znaky, značení a návěstidla);
- (c) stanovení alternativních tras;
- (d) snížení slepých bodů z letištní řídicí věže;
- (e) kampaně pro zvyšování povědomí; a
- (f) publikování kritických bodů v AIP.

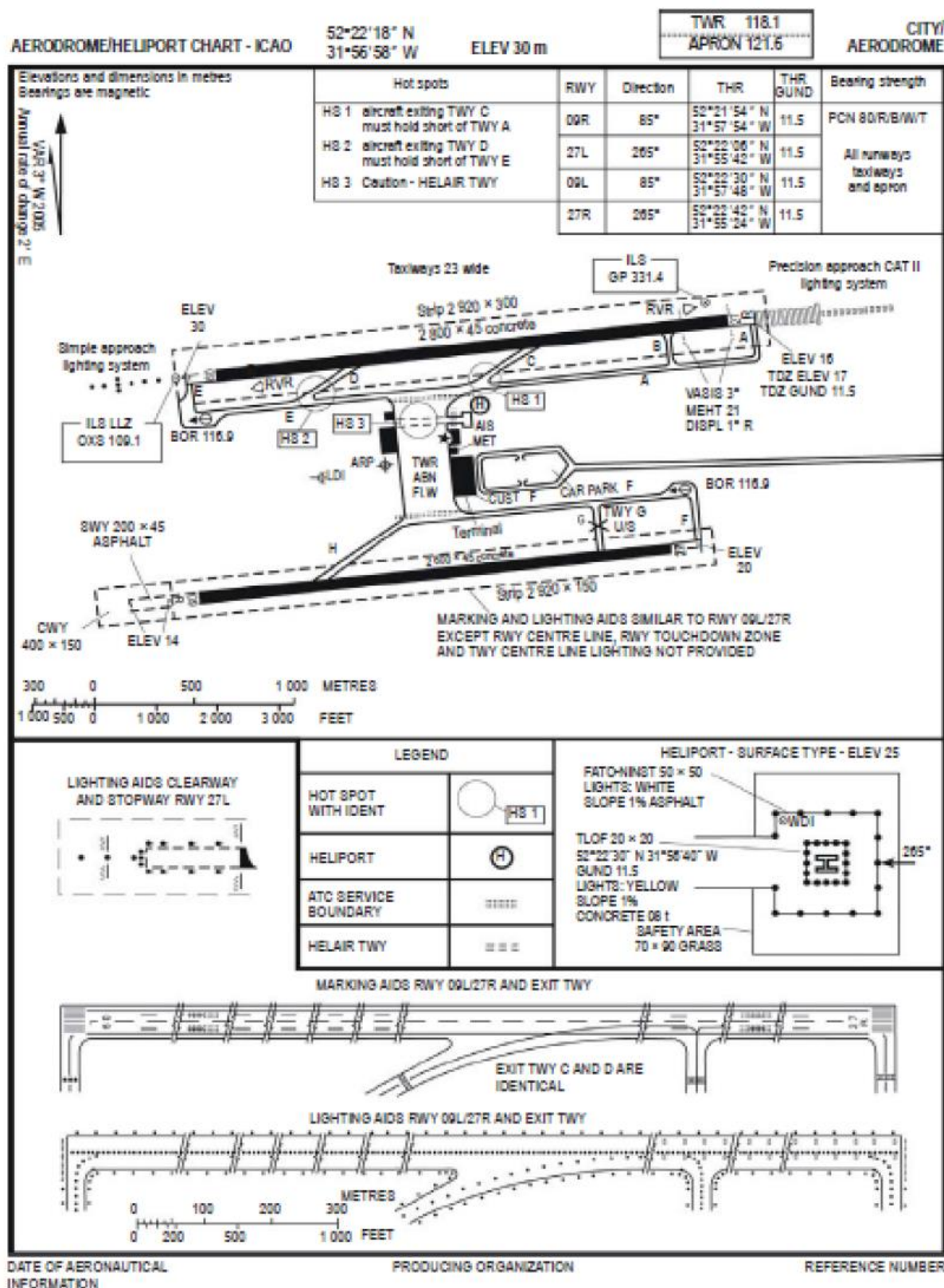
[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM2 ADR.OPS.B.095(b) Kritické body

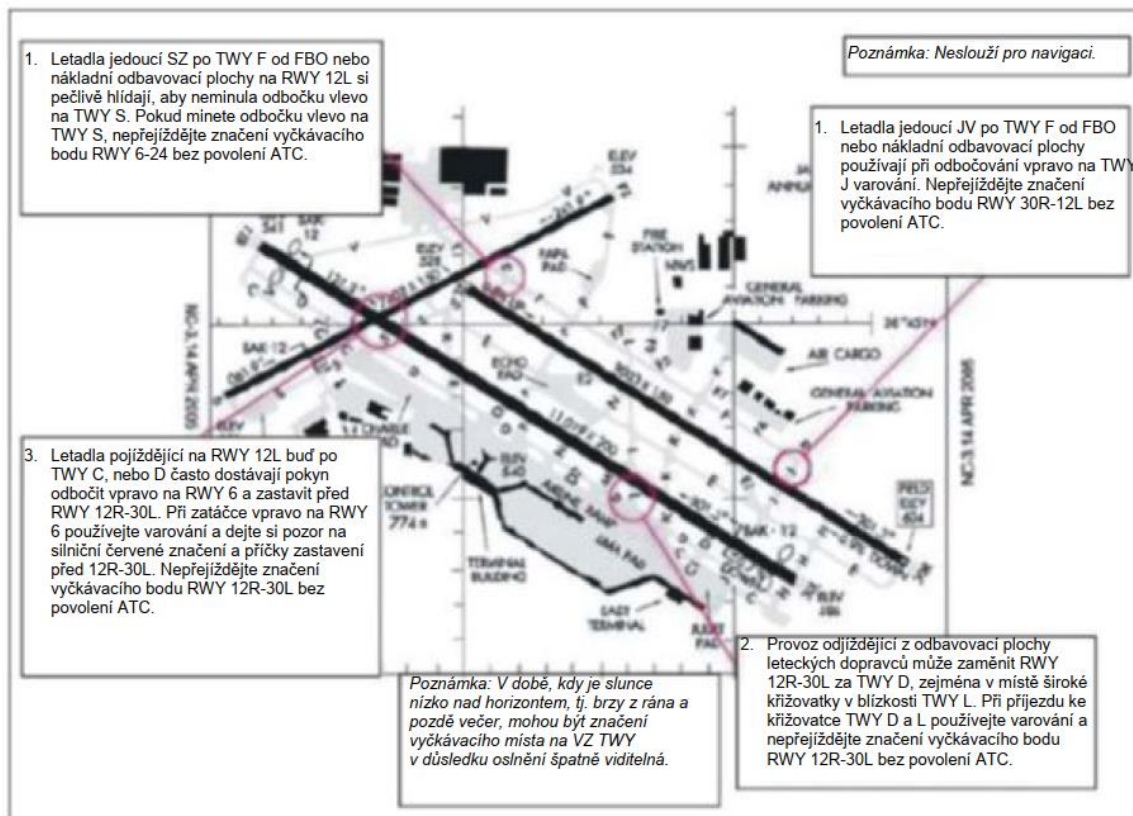
PŘÍKLADY MAP KRITICKÝCH BODŮ

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

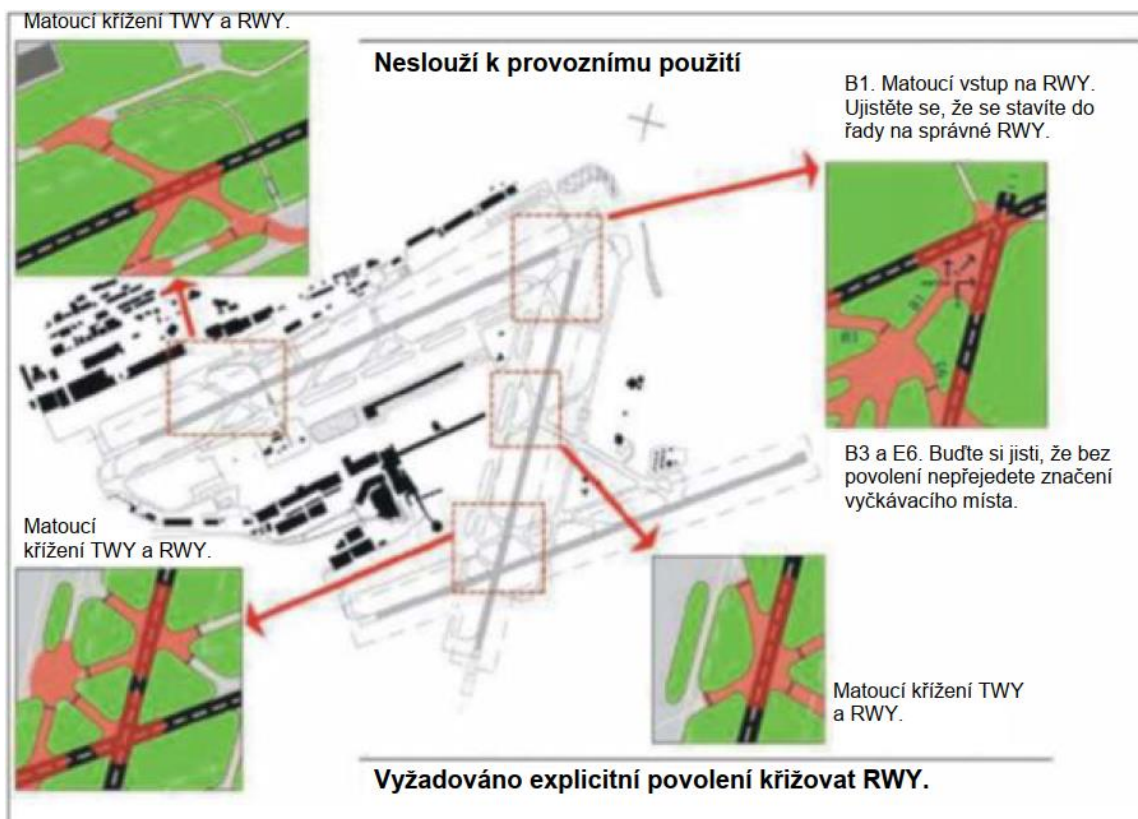
ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO



Obrázek 1



Obrázek 2



Obrázek 3

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OPS.B.100(a) Pozastavení provozu dráhy a uzavření dráhy

POZASTAVENÍ PROVOZU DRÁHY

- (a) Plánované a neplánované události na letišti si mohou vyžádat dočasné pozastavení provozu dráhy na krátkou nebo delší dobu.
- (b) Důvody pro pozastavení provozu dráhy jsou ve většině případů neplánované. Příklady mohou zahrnovat:
 - (1) krátkodobé odstraňování letadla nebo vozidla (vozidel) neschopných pohybu z dráhy;
 - (2) přítomnost FOD na dráze;
 - (3) významné pozůstatky střetu se zvěří na RWY;
 - (4) přítomnost neoprávněného UAS v dráhovém systému;
 - (5) významná porucha dráhových návěstidel;
 - (6) kontrola ledu a odstraňování sněhu;
 - (7) letecká nehoda, např. dotyk zádě se zemí, přerušený vzlet, prasklá pneumatika atd.;
 - (8) plná pohotovost nebo místní pohotovost.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM2 ADR.OPS.B.100(a) Pozastavení provozu dráhy a uzavření dráhy

UZAVŘENÍ DRÁHY

Příklady uzavření dráhy mohou zahrnovat:

- (a) odstranění letadla nebo těžkého vozidla neschopného pohybu z RWY, u kterého se předpokládá, že zabere mnohem více času;
- (b) významné zhoršení stavu povrchu RWY; a
- (c) plánovaná údržba (např. odgumování, obnova nátěru značení, údržba/čištění dráhových návěstidel, opravy povrchu atd.)

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.B.100(b)(5) Pozastavení provozu dráhy a uzavření dráhy

OPATŘENÍ PŘED OPĚTOVNÝM ZAHÁJENÍM PROVOZU DRÁHY

Pokud je po pozastavení provozu RWY nebo uzavření RWY provoz na RWY znovu zahájen, měla být by splněna následující opatření:

- (a) nápravné práce, např. úklid FOD, pozůstatků zvěře, oprava dráhových návěstidel, odstranění letadla neschopného pohybu;
- (b) všechna vozidla a personál vyklidili RWY a její uvolnění bylo hlášeno ATS;
- (c) na základě povolení ATS je provedena prohlídka RWY;
- (d) použitelnost RWY je potvrzena ATS;
- (e) je zrušen příslušný NOTAM, pokud byl publikován;
- (f) prostřednictvím ATIS a radiotelefonie je ATS zveřejněna informace o použitelnosti RWY.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

HLAVA C – ÚDRŽBA LETIŠTĚ (ADR.OPS.C)

AMC1 ADR.OPS.C.005 Obecná ustanovení

PROGRAM ÚDRŽBY

- (a) Provozovatel letiště by měl zajistit, že program údržby:
- (1) specifikuje letištní zařízení, systémy, instalace a vybavení podléhající údržbě;
 - (2) obsahuje nezbytné informace pro její včasné a řádné provedení, zahrnující mimo jiné následující:
 - (i) typ prohlídky/kontroly, která má být provedena (např. vizuální prohlídka, čištění zařízení, stabilita/seřízení zařízení, kalibrace, atd.) u každého zařízení, systému, instalace a vybavení, s přihlédnutím také k činitelům, jako je jejich umístění a meteorologické jevy;
 - (ii) četnost prohlídek/kontrol u každého zařízení, systému, instalace a vybavení;
 - (iii) nástroje a vybavení potřebné pro každý typ prohlídky/kontroly; a
 - (iv) pravidelné výměny částí, které mohou být předepsány v souladu s pokyny pro údržbu výrobce konkrétního zařízení, systému, instalace a vybavení, podle vhodnosti.
- (b) Provozovatel letiště by měl zajistit, aby byla zavedena opatření pro včasné nápravné činnosti údržby. Taková opatření by měla pokrývat případy potřeb údržby, které:
- (1) byly identifikovány buď během činností pravidelné údržby; nebo
 - (2) vyvstaly kdykoli jindy (např. v důsledku nesprávné činnosti nebo poruchy vybavení).

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

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.005 Obecná ustanovení

PROGRAM ÚDRŽBY

Program údržby zahrnuje rovněž údržbu komunikačních a varovných systémů, oplocení a zařízení kontroly vstupu, obvodové komunikace a osvětlení, nástupních mostů pro cestující, atd.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[GM1 ADR.OPS.C.007 Údržba vozidel *[od 27.03.2028]*

VOZIDLA A DALŠÍ VYBAVENÍ POUŽÍVANÁ PRO POZEMNÍ PŘEPRAVU CESTUJÍCÍCH A ČLENŮ POSÁDEK A PRO ODBAVENÍ CESTUJÍCÍCH S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU A ORIENTACE (PRM)

Prováděcí pravidlo se vztahuje rovněž na provozovatele letišť, kteří poskytují služby pozemní přepravy pro cestující a členy posádek a/nebo služby odbavení PRM prostřednictvím vlastního personálu, a na které se vztahují výjimky podle článku 2 odst. 3 písm. h) a j) nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2025/20.]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

AMC1 ADR.OPS.C.007(a) Údržba vozidel**ÚDRŽBA VOZIDEL – VŠEOBECNĚ**

Údržbu vozidel může provádět provozovatel letiště nebo smluvní organizace. Program údržby by měl být pro každé vozidlo individuální, v závislosti na jeho funkci a vlastnostech. Program údržby by měl brát v úvahu následující:

- (a) regulační požadavky (např. certifikace tlakových nádob, hadic, technické prohlídky);
- (b) doporučení výrobce týkající se údržby;
- (c) místní podmínky prostředí (např. teplo versus chladné zimy);
- (d) potřebu zajistit provozuschopnost vybavení zastavěného ve vozidle (např. rádiových zařízení, odpovídačů nebo rovnocenných systémů); a
- (e) výsledky pravidelných výkonnostních testů, je-li to vhodné.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.007(a)(1) Údržba vozidel**PREVENTIVNÍ ÚDRŽBA**

- (a) V rámci programu preventivní údržby by měl provozovatel letiště určit položky, které je třeba kontrolovat každodenně, před provozem vozidla. Následující položky by měly být kontrolovány každodenně, před provozem vozidla:
 - (1) kontrolky nesprávné funkce/výstražné kontrolky;
 - (2) volant;
 - (3) systém osvětlení;
 - (4) brzdový systém;
 - (5) komunikační systém, včetně odpovídače (nebo rovnocenného vybavení), je-li to použitelné;
 - (6) stav pneumatik;
 - (7) vnější zrcátka;
 - (8) stěrače čelního skla (podle vhodnosti);
 - (9) předměty, které mají být na vozidle zabezpečeny;
 - (10) úniky kapalin; a
 - (11) nová vnější poškození vozidla.
- (b) Měl by být zaveden mechanismus zpětné vazby, který zajistí, že veškeré zjištěné závady budou sděleny útvaru odpovědnému za údržbu tohoto vozidla.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.007(a)(2) Údržba vozidel

V rámci programu údržby všech svých dalších vozidel může provozovatel letiště v zájmu bezpečnosti určit položky, které je třeba kontrolovat každodenně před jejich použitím, a jakékoli závady zjištěné během těchto kontrol sdělit útvaru odpovědnému za údržbu tohoto vozidla.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.007(b)(1) Údržba vozidel**POSTUPY ÚDRŽBY – VŠEOBECNĚ**

Měly by být stanoveny postupy údržby zajišťující standardizovaný způsob údržby vozidel, které by měly pokrývat minimálně:

- (a) činnosti, které je třeba provést, aby se zajistilo, že bude minimalizováno narušení letištních služeb (např. HZS);
- (b) četnost servisní údržby;
- (c) činnosti, které je třeba provést při každém typu servisní údržby (např. vizuální kontrola, prohlídky, měření, atd.);
- (d) opatření pro technickou podporu od výrobce;
- (e) náhradní díly, které by měly být skladovány na místě;
- (f) postupy k zajištění bezpečnosti personálu údržby;
- (g) postupy týkající se životního prostředí, včetně příslušných postupů likvidace starých dílů a jiného materiálu; a
- (h) dokumentace a hlášení jakýchkoli závad, které byly zjištěny personálem provozu a/nebo údržby.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.007(b)(2) Údržba vozidel**ZAŘÍZENÍ PRO ÚDRŽBU – VŠEOBECNĚ**

Pokud jsou servisní údržba a/nebo zařízení pro údržbu zajišťovány smluvní organizací (nacházející se na letišti nebo kdekoli jinde), měl by mít provozovatel letiště zavedena taková ujednání, která umožní včasnou údržbu vozidel, aby se předešlo narušení provozu letiště.

Bez ohledu na zvolené řešení by měl provozovatel letiště zajistit:

- (a) adekvátnost zařízení (prostorů) pro činnosti údržby a skladování náhradních dílů a dalšího materiálu;
- (b) obstarání nástrojů a vybavení nezbytných pro činnosti údržby, zejména pro vozidla HZS a související vybavení;
- (c) dostupnost dokumentace pro údržbu; a
- (d) zajištění vhodného a dostatečného výcviku personálu zapojeného do činností údržby.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.007(b)(3) Údržba vozidel**ZÁZNAMY O ÚDRŽBĚ**

Záznamy o údržbě by měly zahrnovat minimálně následující:

- (a) druh údržby (preventivní/nápravná);
- (b) kontrolované/opravené položky;
- (c) datum údržby (datum přijetí do/propuštění z dílny); a
- (d) jméno osoby, která provedla prohlídku/opravu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.007(c) Údržba vozidel**ÚDRŽBA VOZIDEL – OSTATNÍ ORGANIZACE**

Provozovatel letiště by měl stanovit a zavést program auditu a/nebo kontrolní mechanismus, který umožní zajistit vyhovění organizací pracujících nebo poskytujících služby na letišti.

Měl by být vytvořen mechanismus zpětné vazby s letištním útvarem odpovědným za povolování provozu vozidel podle ADR.OPS.B.026, aby mohl přijmout příslušná opatření.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC2 ADR.OPS.C.007(c) Údržba vozidel**ÚDRŽBA VOZIDEL – OSTATNÍ ORGANIZACE**

(a) Program údržby by měl být pro každé vozidlo individuální, v závislosti na jeho funkci a vlastnostech. Program údržby by měl brát v úvahu následující:

- (1) použitelné regulační požadavky;
- (2) doporučení výrobce týkající se údržby;
- (3) místní podmínky prostředí (např. teplo versus chladné zimy);
- (4) potřebu zajistit provozuschopnost vybavení zastavěného ve vozidle (např. rádiových zařízení, odpovídačů); a
- (5) výsledky pravidelných výkonnostních testů, je-li to vhodné.

(b) Pokud jde o postupy údržby, měl by obsahovat alespoň stanovení:

- (1) četnosti servisní údržby;
- (2) činností, které je třeba provést při každém typu servisní údržby (např. vizuální kontrola, prohlídky, atd.);
- (3) postupů týkajících se životního prostředí, včetně příslušných postupů likvidace starých dílů a jiného materiálu.

(c) Pokud jde o preventivní údržbu, použije se AMC2 ADR.OPS.C.007(a).

(d) Pokud jde o uchovávání záznamů, použije se AMC1 ADR.OPS.C.007(b)(3).

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.007(d) Údržba vozidel**NEÚMYSLNÉ POUŽITÍ NEPROVOZUSCHOPNÝCH VOZIDEL**

Vedle povinnosti zajistit vyřazení neprovozuschopného vozidla z provozu je třeba přijmout také opatření, která zabrání neúmyslnému použití neprovozuschopného vozidla. Ta mohou zahrnovat umístění výstražného štítku uvnitř vozidla, který bude informovat o neprovozuschopnosti daného vozidla, a stanovení způsobu poskytnutí této informace příslušnému personálu, zejména pracovníkům následující směny.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.010 Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody**VŠEOBECNĚ**

(a) 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) 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]

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 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:

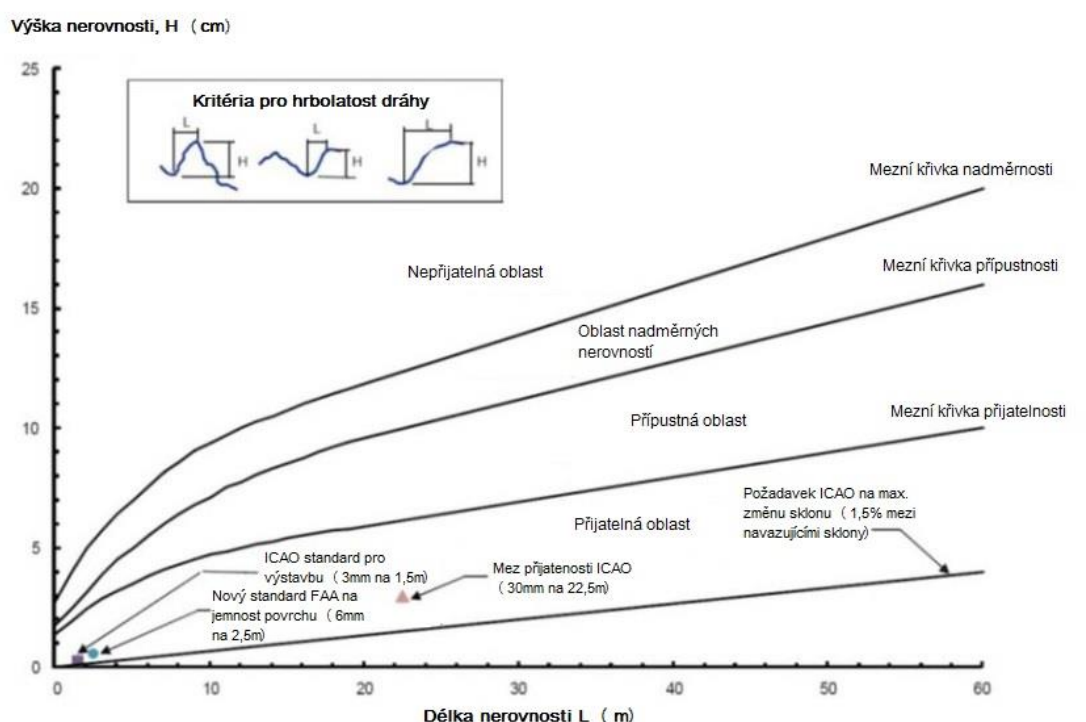
Nerovnost povrchu	Délka nerovnosti (m)								
	3	6	9	12	15	20	30	45	60
Výška přijatelné nerovnosti (cm)	2,9	3,8	4,5	5,	5,4	5,9	6,5	8,5	10
Výška přípustné nerovnosti povrchu (cm)	3,9	5,5	6,8	7,8	8,6	9,6	11	13,6	16
Výška nadměrné nerovnosti (cm)	5,8	7,6	9,1	10	10,8	11,9	13,9	17	20

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 oblastí. 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 zrazováni 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 žádném 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.



Obrázek 1

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

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(3) Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody**STANDARDY PLÁNOVÁNÍ ÚDRŽBY A MINIMÁLNÍ STANDARDY**

- (a) Pokud se pro hodnocení stavu povrchu dráhy za účelem údržby používají zařízení pro měření tření, měly by úrovně tření pro plánování údržby a minimální úrovně tření odpovídat následující tabulce:

	65 km/h		95 km/h	
	Minimální	Plánování údržby	Minimální	Plánování údržby
Airport Surface Friction Tester	0,50	0,60	0,34	0,47
Dynatest Consulting Inc. Dynatest Runway Friction Tester	0,50	0,60	0,41	0,54
Findlay, Irvine, Ltd Griptester Friction Meter	0,43	0,53	0,24	0,36
Halliday Technologies RT3	0,45	0,55	0,42	0,52
Moventor Oy Inc. BV-11 Skiddometer	0,50	0,60	0,34	0,47
Mu Meter	0,42	0,52	0,26	0,38
NAC Dynamic Friction Tester	0,42	0,52	0,28	0,38
Norsemeter RUNAR (při stálém prokluzu 16 %)	0,45	0,52	0,32	0,42
Automatic Friction Measuring Device (Instrument de Mesure Automatique de Glissance) – IMAG	0,30	0,40	0,20	0,30

Tabulka 1

- (b) Lze použít i jiná zařízení pro měření tření za předpokladu, že byla korelována alespoň s jedním testovacím zařízením uvedeným v tabulce výše.
- (c) Měření na úrovni pro plánování údržby nebo pod ní spouští kompletní průzkum textury, kontaminace a stavu odvodnění dotčené třetiny dráhy.
- (d) Kompletní průzkum by měl zajistit, že povrch dráhy je schopen vytvořit dostatečnou přilnavost pneumatiky letadla, aby byla zajištěna adekvátní schopnost zastavení letadla a způsobilosti při bočním větru pro požadovaný provoz na mokré dráze. Toho je dosaženo zajištěním tím, že:
- (1) odhalená textura se může zakousnout do gumy pneumatiky; a
 - (2) voda je odváděna z vozovky dráhy.
- (e) Aby se dosáhlo cílů uvedených v bodě (d), měla by prohlídka povrchových charakteristik tření minimálně zjistit:
- (1) přítomnost odhalené mikrotextury pomocí dotknutí se kameniva, pokud vyhlazený nebo pogumovaný povrch sahá do 100 m v zóně používané letouny;
 - (2) přítomnost makrotextury;
 - (3) drážky, existují-li, jsou průchodné a ve stanovených mezích podle jejich návrhu;
 - (4) že propustná třecí vrstva, existuje-li, odvádí vodu, jak bylo navrženo; a
 - (5) že sklony jsou nad minimálními návrhovými specifikacemi.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.010(b)(3) Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody**MONITOROVÁNÍ FYZICKÝCH PARAMETRŮ**

Následující tabulka popisuje, jak se monitorují fyzické parametry povrchu dráhy.

Fyzický parametr	Jak je monitorován
Mikrotextura	Přítomnost mikrotextury je zjištěna dotknutím se povrchu vozovky. Pokud je pocitově hladký, je zde nedostatek mikrotextury, nejčastěji v důsledku nánosů gumy, které by měly být obvykle vizuálně zjištěitelné, nebo vlivem vyhlazení. V každém případě by měla být posouzena velikost volně odhalené mikrotextury.
Makrotextura	Lze ji měřit pomocí objemové nebo profilové měřicí metody a vyjádřit klasifikací ESDU. ESDU 15002 rozděluje dráhy do pěti klasifikací označených A až E, přičemž A je nejhladší a E s nejhrubší texturou. Klasifikaci lze použít k porovnání textury dráhy oproti doporučené hloubce textury, která je 1,0 mm.
Odvodnění	Sklony jsou v rámci certifikačních specifikací. Pokud sklon klesne pod minimální úroveň, pak se dráha stane během silných dešťů náchylnější k výskytu stojící vody.
Tvorba kaluží	Vizuálně, v průběhu dešťových bouří a po nich, když dráha vysychá.
Vyjetí kolejí	Vizuálně, v průběhu dešťových bouří a po nich. Míru vyjetí kolejí lze měřit pomocí pravítka.
Písek a vegetace	Vizuálně, v průběhu dešťových bouří a po nich. Běžné činnosti údržby by obvykle měly zabránit hromadění písku a tvorbě vegetace podél dráhy v takové míře, že začne představovat nebezpečí.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.010(b)(4) Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody**PRAVIDELNÉ POSUZOVÁNÍ CHARAKTERISTIK TŘENÍ POVRCHU DRÁHY**

Provozovatel letiště by měl při sestavování plánu pravidelných posuzování charakteristik tření povrchu RWY zohledňovat počet pohybů proudových letadel na konec RWY, hmotnost letadla, typ a stáří povrchu RWY, stejně jako klimatické podmínky.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC2 ADR.OPS.C.010(b)(4) Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody**SLEDOVÁNÍ TRENDŮ CHARAKTERISTIK TŘENÍ POVRCHU DRÁHY**

Provozovatel letiště by měl sledovat trend zhoršování charakteristik tření povrchu RWY, které je zapříčiněno:

- (a) nánosy gumy;
- (b) vyhlazováním povrchu; a
- (c) nedostatečným odvodněním.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC3 ADR.OPS.C.010(b)(4) Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody**FUNKČNÍ HODNOCENÍ TŘENÍ S POMOCÍ ZAŘÍZENÍ PRO KONTINUÁLNÍ MĚŘENÍ TŘENÍ**

Při provádění funkčních hodnocení tření s pomocí zařízení pro kontinuální měření tření by měl provozovatel letiště:

- (a) v případě hodnocení tření na drahách při 65 km/h začít zaznamenávat data 150 m od konce prahu dráhy, aby měl dostatečnou vzdálenost pro zrychlení, a skončit přibližně 150 m od opačného konce dráhy, aby měl dostatečnou vzdálenost pro bezpečné zpomalení vozidla;
- (b) v případě hodnocení tření na drahách při 65 km/h začít zaznamenávat data 300 m od konce prahu dráhy, aby měl dostatečnou vzdálenost pro zrychlení, a skončit přibližně 300 m od opačného konce dráhy, aby měl dostatečnou vzdálenost pro bezpečné zpomalení vozidla; a
- (c) provádět průzkum ve vzdálenosti od osy dráhy, která je typická pro rozchod kol letounů pohybujících se po dané dráze.

Uspořádání letiště nebo jiné okolnosti mohou diktovat jiné vzdálenosti, aby byla zajištěna osobní bezpečnost obsluhy zařízení pro měření tření.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC4 ADR.OPS.C.010(b)(4) Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody**HODNOCENÍ CHARAKTERISTIK TŘENÍ POVRCHU DRÁHY BEZ POMOCI ZAŘÍZENÍ PRO MĚŘENÍ TŘENÍ**

- (a) Hodnocení by mělo být prováděno v celé šířce a délce vozovky a mělo by se zaměřit na:
 - (1) sklony;
 - (2) texturu; a
 - (3) odvodnění.
- (b) Oblast symetricky od osy typická pro rozchod kol letounů pohybujících se na dráze by měla být prohlédnuta se zvláštní pozorností na:
 - (1) nánosy gumy;
 - (2) vyhlazení kameniva; a
 - (3) míru odhalené textury.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.010(b)(4) Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody**PROGRAM SLEDOVÁNÍ TRENDŮ**

- (a) Cílem programu sledování trendů je zajistit, aby povrchové charakteristiky tření pro celou dráhu zůstaly na úrovni minimálních standardů nebo výše, aby se zabránilo tomu, že by dráha byla kluzká za mokra.
- (b) Degradace je obvykle způsobena nánosy gumy, vyhlazením povrchu nebo špatným odvodněním. Ty lze zmírnit následujícím způsobem:
 - (1) Trend akumulace gumy lze řídit pomocí programu odstraňování gumy.
 - (2) Trend vyhlazování povrchu lze řídit monitorováním ztráty ostroty a pomocí programu obnovy textury/povrchu.
 - (3) Trend odvodnění lze řídit sledováním změn geometrie a ucpání kanálů odvodnění a programem obnovy tvaru.

- (c) Při stavbě nových drah nebo při obnově povrchu stávajících drah pomůže konstrukce povrchů s dostatečnými sklony a s použitím kameniva tvořeného úhlovými fragmenty z drceného štěrku nebo kamene tak, aby skýtala ostrou texturu, zajistit povrchové charakteristiky tření poskytující dobrý brzdný účinek za mokra. Povrchové charakteristiky tření nově budované dráhy nebo obnoveného povrchu dráhy stanovují obvyklý výchozí bod pro sledování trendů; sledování trendů však může také začít kdykoli v průběhu životnosti vozovky.
- (d) Zjištění, že dráha nebo její část je kluzká za mokra, vyplývá z různých metod používaných samostatně nebo v kombinaci. Kromě toho lze dráhy neodpovídající standardu nebo jejich část identifikovat prostřednictvím opakovaných hlášení provozovatelů letadel na základě zkušeností letových posádek nebo prostřednictvím analýzy výkonnosti letounu při zastavení. Když jsou taková hlášení přijata, je to známkou toho, že povrchové charakteristiky tření se pravděpodobně vážně zhoršily a je nutné okamžité nápravné opatření.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM2 ADR.OPS.C.010(b)(4) Údržba vozovek, jiných povrchů a odvodu vody

HODNOCENÍ TŘENÍ S POMOCÍ ZAŘÍZENÍ PRO KONTINUÁLNÍ MĚŘENÍ TŘENÍ

- (a) Boční umístění na dráze pro provádění měření tření je založeno na typu a/nebo skladbě letadel provozovaných na dráze:
- (1) U drah, které slouží pouze letadlům s úzkým trupem, se měření tření provádí 3 m až 5 m od osy dráhy.
 - (2) U drah sloužících letadlům s úzkým a širokým trupem se měření tření provádí 3 m a 6 m od osy dráhy, aby se určil nejhorší stav. Pokud se zjistí, že nejhorší stav se nachází stále v jedné stopě, budoucí měření mohou být omezena na tuto stopu. Je však třeba věnovat pozornost všem budoucím a/nebo sezónním změnám ve skladbě letadel.
- (b) Měření se provádí pomocí samoskrápěcího zařízení pro kontinuální měření tření na povrchu suché dráhy.
- (c) Interpretace komparativních měření tření při samoskrápění
- (1) Textura v místě kontaktní plochy pneumatiky a vozovky v přímém kontaktu s pneumatikou letadla proniká do gumy pneumatiky letadla a vytváří horizontální síly v pneumatice letadla a vytváří přilnavost. Přilnavost je mikro-pohyb gumy přes texturu zařezávající se do gumy. Tento mikropohyb se nazývá prokluz. Na volně se valící pneumatice letadla nedochází k relativnímu pohybu mezi pneumatikou letadla a vozovkou bez ohledu na rychlost odvalování. Množství odhalené textury a její kvalita, mikro i makrotextury, definuje schopnost povrchu vozovky vytvářet přilnavost pneumatiky letadla za mokra.
 - (2) Pokud je kolo letadla zabrzděno a horizontální síly působící na pneumatiku letadla jsou vyšší než síly vytvářené přilnavostí, pneumatika letadla začne prokluzovat.
 - (3) Koeficient tření, který lze vypočítat, je dynamický koeficient tření. Koeficient dynamického tření je nižší než koeficient statického tření (maximální přilnavost pneumatiky, které lze dosáhnout). Jakmile pneumatika začne prokluzovat, stává se provoz v souvislosti s výkonností letadla při zastavení omezeným v závislosti na tření.
 - (4) Základním předpokladem pro použití samoskrápěcího zařízení pro kontinuální měření tření s nuceným smykem je zrcadlení brzděné prokluzující pneumatiky letadla na mokrému povrchu vozovky. Jedná se o přílišné zjednodušení, protože pneumatiky letadel jsou ovládány protiskluzovým systémem a zařízení pro měření tření pracují s pevným prokluzem.
 - (5) Je třeba poznamenat, že hodnoty zařízení pro měření tření se nepoužívají ke stanovení a hlášení stavu povrchu. Společné testy průmyslu a nadnárodních úřadů nezjistily spolehlivou korelaci mezi hodnotami tření dráhy a vztahem k brzdnému účinku letounu. Naměřené hodnoty však lze použít komparativním způsobem k podpoře dalších nashromážděných informací z průzkumu.

- (6) Naměřený koeficient tření je dynamický koeficient tření, kde jsou povrchy nuceny být v relativním pohybu bez ohledu na rychlost měření. Míra relativního pohybu je specifický pro zařízení na měření tření.
- (7) Celkový průzkum se provádí minimálně při rychlostech 65 km/h a 95 km/h.
- (8) Naměřená hodnota je indikací celkové textury, kontaminantu a odvodňovacích schopností povrchu vozovky v místě kontaktní plochy vozovky a pneumatiky prokluzující pneumatiky. Nelze extrahovat jedinou schopnost, ale určité vlastnosti lze odvodit ze srovnávacích měření pomocí stejného zařízení pro měření tření na stejném povrchu.
- (9) Naměřené hodnoty je třeba porovnat s naměřenými hodnotami z předchozích průzkumů za účelem sledování trendu charakteristik textury, kontaminantů a odvodnění vozovky dráhy.
- (i) Textura
- (A) Při nízké rychlosti proráží mikrot textura kameniva v místě kontaktní plochy vozovky a pneumatiky zbytkovým vodním filmem mezi vozovkou a gumou. To jsou vlastnosti pojící se s 65 km/h. Nižší srovnávací hodnoty při nízké rychlosti ukazují na sníženou odhalenou mikrot texture a svědčí o zakrytí mikrot texture (gumou) a vyhlazení kameniva.
- (B) Při vyšších rychlostech nemusí mikrot textura prorazit zbytkovým vodním filmem. Se zvyšující se rychlostí se může stát zbytkový vodní film silnějším a sníží se množství mikrot texture, která vodním filmem prorazí. Pokud vodním filmem neprorazí žádná mikrot textura, nebude mít mikrot textura žádný vliv na výkonnost pneumatiky letadla. Pneumatika poté přejde do režimu aquaplaningu bez možnosti zastavení a směrového řízení. Jedná se o vlastnosti pojící se s rychlostí 95 km/h a nižší srovnávací hodnoty svědčí o kombinovaném nárůstu gumy a snížené schopnosti odvodnění.
- (C) Makrot textura vytváří únikové cesty pro nahromaděnou vodu a snižuje náchylnost povrchu vozovky k tvorbě vodních filmů pod pneumatikou letadla. Nižší srovnávací hodnoty při vysoké rychlosti ukazují na sníženou makrot texture.
- (ii) Kontaminant
- (A) Nejběžnějším kontaminantem, který je třeba vzít v úvahu, je nános gumy. Nános gumy snižuje množství odhalené mikrot texture a rezervu do plné kapacity makrot texture, a tím snižuje odvodňovací schopnost vozovky v místě kontaktní plochy pneumatiky a vozovky. Postižené oblasti lze snadno identifikovat okem.
- (B) Pokud má provozovatel letiště podezření, že dráha má problém s mikrot texturou, lze to zjistit dotykem; povrch vozovky nevyvolává pocit „brusného papíru“. To platí jak pro nahromadění gumy, kde dochází k zakrytí kameniva, tak pro vyhlazení kameniva.
- (C) Pro interpretaci srovnávacích měření v místech s nánosem gumy viz bod (i) *Textura* výše.
- (10) Odvodnění
- (i) Pneumatiky letadla se podílejí na odvodnění odtokem vody skrze podélné drážky. Vozovky přispívají k odvodnění prostřednictvím své makrot texture. K tomuto odtoku může docházet všemi směry a v případě propustné třecí vrstvy směrem dolů, skrz samotnou porézní třecí vrstvu. Pokud je vozovka příčně drážkovaná, je odtok v příčném směru pohybu lepší. Nižší srovnávací hodnoty při vysokých rychlostech naznačují sníženou schopnost odvodnění pod pneumatikou letadla a sníženou makrot texture.

- (ii) Je třeba poznamenat, že následky závad odvodnění, jako je tvorba kaluží a kolejí, nebudou detekovány srovnávacími měřeními pomocí samoskrápěcího zařízení pro kontinuální měření tření. Vzhledem k tomu, že se kontinuální měření tření při samoskrápění provádí na suché dráze, nebude zde žádná kaluž ani pás vody v žádné koleji, pokud má dráha takové závady.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.011 Provoz při přetížení

KRITÉRIA PROVOZU PŘI PŘETÍŽENÍ

- (a) Pro takový provoz, při kterém velikost přetížení a/nebo četnost používání neospravedlňují podrobné analýzy, by měl provozovatel letiště použít následující kritéria, aby nedošlo k nepříznivému ovlivnění vozovky:
- (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, má se aplikovat omezení 5 %; a
 - (4) roční počet pohybů přetěžujících vozovku nemá překročit přibližně 5 % z celkového ročního počtu pohybů letadel.
- (b) Provozovatel letiště by neměl připouštět provoz při přetížení na vozovkách vykazujících znaky přetížení nebo poruch. Kromě toho má být provozu při přetížení zabráněno v jakémkoliv období tání po předchozím promrznutí, nebo když by odolnost vozovky nebo podloží mohly být oslabeny vodou. Jestliže je prováděn provoz při přetížení, provozovatel letiště má pozorně sledovat stav vozovky a pravidelně také přezkoumávat kritéria pro tento provoz, protože opakování přetěžování může mít za následek zkrácení životnosti vozovky nebo požadavek na její obnovu.

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

GM1 ADR.OPS.C.011 Provoz při přetížení

VŠEOBECNĚ

Přetěžování vozovek může být výsledkem velkých zatížení, 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.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024 (24.05.2025)]

AMC1 ADR.OPS.C.015(a);(f) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů

ELEKTRICKÉ SYSTÉMY

- (a) Plány rutinní údržby jednotlivých prvků elektrických systémů letiště by měly vycházet z instrukcí výrobců, přizpůsobených zkušenostem provozovatele letiště ohledně četnosti poruch.

- (b) Program údržby by měl obsahovat minimálně následující:
- (1) napájecí kabely a rozvaděče v terénu;
 - (2) transformátory a regulátory;
 - (3) transformátorové stanice pro elektrické napájení;
 - (4) reléové a spínací skříně;
 - (5) ovládací kabely, monitorovací jednotky a ovládací pult;
 - (6) záložní zdroj napájení; a
 - (7) pevný pozemní napájecí zdroj pro letadla,
- a měl by obsahovat četnost plánovaných činností údržby a prvky, které by měly být při každé prohlídce zkontrolovány.
- (c) Provozovatel letiště by měl vypracovat kontrolní seznamy, které mají být použity během plánovaných činností údržby.
- (d) Příslušné postupy by měly pokrývat činnosti údržby pro každou oblast, včetně způsobu, jakým by tyto činnosti měly být prováděny.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.015(a);(f) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů

ELEKTRICKÉ SYSTÉMY

Provozuschopnost a spolehlivost letových navigačních zařízení a instalací jsou předpokladem bezpečného provozu letadel v prostoru letiště, ale také pravidelnosti a efektivity systému letecké dopravy.

Požadované provozuschopnosti instalací a zařízení lze dosáhnout pouze tehdy, je-li zajištěno napájení.

Za tímto účelem je požadována pravidelná údržba letištních zařízení a instalací distribuujících primární energii a zařízení dodávajících záložní energii, pokud je to potřeba.

Zvláštní pozornost je třeba věnovat případům, kde existuje propojení mezi elektrickými systémy různých součástí letiště (např. budovy terminálu se systémy osvětlení atd.).

Další poradenský materiál k této problematice lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 9137 „*Airport Services Manual*“, Part 9 „*Airport Maintenance Practices*“, Chapter 3.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM2 ADR.OPS.C.015(a);(f) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů

ELEKTRICKÉ SYSTÉMY

Elektrické systémy a jejich části mohou také podléhat určitým požadavkům (např. vnitrostátním), které se týkají prvků nebo aspektů, které nespádají do rozsahu požadavků obsažených v nařízení (EU) č. 139/2014. Takové požadavky by neměly být při stanovování programu údržby opomíjeny.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.015(b) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů

SVĚTELNÉ SOUSTAVY – POVOLENÁ PROCENTA PROVOZUSCHOPNÝCH NÁVĚSTIDEL

Povolená procenta provozuschopných návěstidel jsou uvedena v Tabulce 1 níže.

Druh návěstidla	Přiblížení CAT II/III	Přiblížení CAT I	Vzlet za RVR < 550 m	Vzlet za RVR > 550 m
Přiblížení vnitřních 450 m	95 %	85 %	-	-
Přiblížení vnějších 450 m	85 %	85 %	-	-
Prahou RWY	95 %	85 %	-	-
Osová RWY	95 %	85 %	95 %	85 %
Postranní RWY	95 %	85 %	95 %	85 %
Koncová RWY	75 %	85 %	75 %	85 %
Dotykové zóny	90 %	(85 %) ^a	-	-

Poznámka (a): Pokud jsou návěstidla dotykové zóny k dispozici.

Poznámka (b): Tabulka pokrývá pouze světelné soustavy, pro které požadavek stanovuje procento.

Tabulka 1: Povolená procenta provozuschopných návěstidel

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM2 ADR.OPS.C.015(b) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů

LED NÁVĚSTIDLA – PROGRAM ÚDRŽBY – PODMÍNKY SNĚŽENÍ A NÁMRAZY

- (a) Energetická úspornost světelných diod (LED) je z velké části dána skutečností, že nevytvářejí infračervenou tepelnou stopu jako žárovky se žhavicím vláknem.

Provozovatelé letišť s výskytem ledu nebo sněhu, kteří očekávali jejich tání v důsledku této tepelné stopy, musí tedy vyhodnotit, zda je za takových podmínek vyžadován upravený plán údržby, nebo vyhodnotit možnou provozní hodnotu instalace LED návěstidel s topnými tělesy. Výrobci mohou pro svá LED návěstidla poskytovat ohřev, někdy označovaný také jako „arctic kit“. Zda je ohřev potřebný, závisí na poloze místa a meteorologických podmínkách, kterým je vystaveno. V některých případech je nízká provozní teplota výhodou v tom, že zvrácený sníh netaje a nepřichytává se k čočkám návěstidla. Je pravděpodobné, že LED PAPI bude vyžadovat určitou formu ohřevu čoček bez ohledu na polohu místa, aby bylo zajištěno, že nedojde ke kondenzaci/námraze.

- (b) Zatímco LED diody mohou za určitých podmínek vydržet mnoho tisíc hodin, životnost samotné LED diody, a co je důležitější, životnost celého svítidla včetně elektroniky, stále závisí na integraci systému a skutečných podmínkách, ve kterých se svítidlo používá.

Podmínky použití, které by mohly mít vliv na očekávanou životnost svítidla, zahrnují především provozní teplotu, cykly zapnutí a vypnutí a vlhkost. Protože LED diody nemají vlákna, která se lámou nebo slábnou, mají při provozu za normálních podmínek dlouhou životnost. Jejich světelný výkon se však v průběhu času snižuje a barva jejich světla se mění, přičemž rychlost degradace se při vyšších provozních teplotách zvyšuje. Důsledkem pro praxi je, že v určitém časovém okamžiku může ztráta světelného výkonu nebo barevný posun způsobit, že LED zdroj bude mimo specifikace pro dané použití nebo účel; zatímco LED diody mohou technicky stále fungovat, již by nebyly považovány za dobré.

Dlouhá životnost LED v porovnání s žárovkou se žhavicím vláknem proto nemůže být brána jako důvod pro „instaluj a zapomeň“. Je zapotřebí systém preventivní údržby, protože LED návěstidlo nakonec selže. Kromě toho existují další činitele, které mohou snížit výkon, například znečištění čoček u zapuštěných návěstidel.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM3 ADR.OPS.C.015(b) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů**SVĚTELNÉ SOUSTAVY – ÚROVNĚ PROVOZUSCHOPNOSTI**

Účelem úrovní provozuschopnosti je stanovit cílové úrovně výkonnosti ve vztahu k údržbě.

Pokud jde o krátké příčky, příčky a postranní dráhová návěstidla, jsou návěstidla považována za sousedící, pokud jsou umístěna vedle sebe a:

- (a) příčně: v téže příčce nebo krátké příčce; nebo
- (b) podélně: v téže řadě postranních návěstidel nebo krátkých příček.

Jsou-li neprovozuschopná dvě sousedící návěstidla v krátkých příčkách nebo příčkách, nedochází ke ztrátě vedení.

Další poradenský materiál týkající se tvorby programu preventivní údržby návěstidel je uveden v dokumentu ICAO Doc 9137 „*Airport Services Manual*“, Part 9 „*Airport Maintenance Practices*“, Chapter 2.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.015(b);(c) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů**NEPROVOZUSCHOPNÁ NÁVĚSTIDLA**

Obrázky pro určení provozuschopnosti jednotlivých návěstidel obsahuje CS ADR-DSN.U.940 „*Charakteristiky leteckých pozemních návěstidel*“.

V rámci svého programu údržby však musí provozovatel letiště zvážit definování dvou úrovní svítivosti pro jednotlivá návěstidla, tj. úrovně údržby a úrovně neprovozuschopnosti.

Vyšší úroveň dává personálu údržby letiště předběžné varování, že návěstidlo začíná podávat výkon výrazně pod požadovanou hodnotou. Tato úroveň je vždy vyšší než 50 procent stanovené svítivosti, což je úroveň, při které je návěstidlo klasifikováno jako mimo toleranci specifikace, a proto z provozního hlediska jako špatné. Jakmile výkon návěstidla dosáhne úrovně údržby, lze naplánovat nápravné opatření. Tím se zabrání tomu, aby návěstidla ztratila výkonnost až na úroveň, kde je třeba provést okamžitou údržbu.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.015(b);(f) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů**SVĚTELNÉ SOUSTAVY****POZEMNÍ KONTROLY**

- (a) V rámci programu údržby by činnosti údržby světelných soustav měly zahrnovat pozemní kontroly. Během každodenních kontrol by měly být světelné soustavy zkontrolovány alespoň z hlediska poruch návěstidel, poškození nebo hrubého vyosení seřízení a správného fungování systému řízení svítivosti.

Program údržby by měl určit četnost dalších kontrol, které je třeba provádět během roku, a také jejich náplň. Kromě toho by měl provozovatel letiště, jako součást programu údržby, bez ohledu na typ dráhy, zajistit provozuschopnost návěstidel prováděním fotometrických měření v příslušných intervalech.

- (b) Pozemní kontroly světelných sestupových soustav pro vizuální přiblížení (VASIS) by měly určit jejich seřízení a provozuschopnost. Seřízení VASIS by mělo být kontrolováno v definovaných intervalech, s přihlédnutím k podmínkám prostředí (např. déšť, sucho, atd.), které mohou ovlivnit stabilitu soustavy, za použití příslušného nastavení svítivosti. Další kontroly by měly být

provedeny po události týkající se letadla. Chyby přesahující jednu obloukovou minutu by měly být opraveny. Program údržby by měl také zahrnovat ochrannou plochu soustavy VASIS, aby bylo zajištěno, že je bez jakýchkoli překážek.

Provoznuschopnost soustavy VASIS by měla být kontrolována při každé prohlídce dráhy. Pokud jde o provozuschopnost soustavy PAPI a zkrácené soustavy APAPI, jednotka by měla být považována za neprovoznuschopnou, pokud je nefunkční více než jedno návěstidlo a jednotka se skládá ze tří nebo více návěstidel; nebo nejméně jedno návěstidlo je nefunkční a jednotka se skládá z méně než tří návěstidel. Kromě toho, kdykoli červený filtr nevytváří světlý paprsek správné barvy, chybí nebo je poškozen, všechna návěstidla spojená s tímto filtrem by měla být zhasnuta, dokud není červený filtr dán do pořádku.

(c) Pro RWY pro přesné přiblížení II. nebo III. kategorie:

- (1) By měl systém preventivní údržby zahrnovat alespoň následující kontroly:
 - (i) vizuální prohlídku a terénní měření svítivosti, rozptylu a orientace světelného svazku návěstidel obsažených v přibližovacích a dráhových světelných soustavách;
 - (ii) kontrolu a měření elektrických charakteristik každého obvodu obsaženého v přibližovacích a dráhových světelných soustavách; a
 - (iii) kontrolu správného fungování nastavení svítivosti návěstidel používaných řízením letového provozu.
- (2) Terénní měření svítivosti, rozptylu a orientace světelného svazku návěstidel obsažených v přibližovacích a dráhových světelných soustavách by mělo být prováděno měřením všech návěstidel, pokud je to možné, aby byla zajištěna shoda s příslušným obrázkem v CS ADR-DSN.U.940.
- (3) Měření svítivosti, rozptylu a orientace světelného svazku návěstidel obsažených v přibližovacích a dráhových světelných soustavách by mělo být prováděno pomocí vhodné měřicí jednotky s dostatečnou přesností pro analýzu charakteristik jednotlivých návěstidel.
- (4) Četnost měření by měla být založena na hustotě provozu, úrovni místního znečištění, spolehlivosti instalovaného světelného zařízení a průběžném vyhodnocování výsledků terénních měření, ale v žádném případě by neměla být nižší než dvakrát ročně u zapuštěných návěstidel a ne méně než jednou za rok u ostatních návěstidel.

LETOVÉ KONTROLY

- (d) V rámci programu údržby světelných soustav by mělo být v pravidelných intervalech, alespoň jednou ročně, provedena letová kontrola přibližovacích světelných soustav, dráhových návěstidel a návěstidel pojezdových drah, VASIS, letištního majáku a systému řízení svítivosti návěstidel, aby se zajistila správnost obrazce a že návěstidla fungují správně. V případě větší údržby nebo změn těchto soustav a také před uvedením nových soustav do provozu by měly být provedeny zvláštní letové kontroly, a to ve dne i v noci.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.015(b);(f) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů

SVĚTELNÉ SOUSTAVY

POZEMNÍ KONTROLY – VŠEOBECNĚ

Pozemní kontroly světelné soustavy zahrnují řadu různých činností, které je třeba provádět v různých intervalech. Tyto kontroly zahrnují, mimo jiné, následující:

- (a) rozbitá světla nebo části návěstidla;

- (b) stav filtrů;
- (c) koroze;
- (d) čistota;
- (e) utažení spojovacích prvků návěstidel;
- (f) seřízení návěstidel;
- (g) přítomnost vlhkosti/vody;
- (h) elektrické připojení návěstidel; a
- (i) stav konstrukce a základu každého návěstidla.

POZEMNÍ KONTROLY – VASIS

VASIS se používají k zajištění indikace správné sestupové dráhy při vizuálním přiblížení letovým posádkám za všech proměnlivých meteorologických podmínek, ve dne i v noci. Je proto bezpodmínečně nutné, aby program údržby vždy zajišťoval správné seřízení soustavy a její provozuschopnost. Aby toho bylo dosaženo, je třeba vypracovat a zavést vhodný program údržby, včetně správné četnosti pozemních kontrol.

Při každodenních kontrolách se kontroluje celkový stav každého návěstidla, aby se zjistilo následující:

- (a) všechna návěstidla jsou rozsvícena a svítí rovnoměrně;
- (b) nejeví jakékoli známky zjevného poškození;
- (c) ke změně z červené na bílou dochází ve shodném okamžiku u všech prvků v jednotce; a
- (d) čočky nejsou znečištěny.

Pokud jde o seřízení VASIS, úhly nastavení jednotlivých návěstidel se kontrolují úhlovým měřením v souladu s pokyny výrobce. K identifikaci návěstidla, u kterého dochází k nesouososti seřízení mezi optickým systémem a vztažnou rovinou, lze použít vizuální srovnání mezi všemi návěstidly v soustavě nastavenými pod stejným úhlem. Před jakoukoli úpravou úhlů nastavení je třeba zjistit a opravit příčinu jakéhokoli nesouososti seřízení této povahy.

Pokud je půda, kde je VASIS instalován, méně stabilní nebo dochází k intenzivním meteorologickým jevům, jako je mráz, silný déšť nebo sucho, nebo ke změnám počasí, je třeba, aby provozovatel letiště upravit pozemní kontroly VASIS, protože takové jevy mohou vést k nesouososti seřízení VASIS. Tímto způsobem lze zabránit hrubým chybám seřízení.

LETOVÉ KONTROLY

Letové kontroly drah pro přesné přiblížení jsou častější a podrobnější než jiných typů drah.

Návěstidla se kontrolují kvůli poruchám a seřízení, zatímco u VASIS se kontroluje také správný úhel přiblížení a kompatibilita s nevizuálními prostředky, jsou-li k dispozici. Kromě toho je třeba zkontrolovat vyvážení svítivosti návěstidel, při všech nastaveních svítivosti.

Během letových kontrol za denního světla musí také proběhnout posouzení značení.

Letové kontroly mohou být rozvrženy tak, aby byly prováděny s plánovaným letovým ověřováním nevizuálních prostředků. Této příležitosti se také využívá k identifikaci jakýchkoli matoucích nebo zavádějících světél v okolí letiště.

Další poradenský materiál, jak provádět letovou kontrolu, a položky, které je třeba během letové kontroly zkontrolovat, naleznete v dokumentu ICAO 9137 „*Airport Services Manual*“, Part 8 „*Airport Operational Services*“, Chapter 5 a v dokumentu ICAO Doc 9157 „*Aerodrome Design Manual*“, Part 4 „*Visual Aids*“, Chapter 8.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.015(d) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů**ODSTRAŇOVÁNÍ ZNAČENÍ**

Kdykoli, ať už z důvodu údržby nebo jiných (např. přemístění značení, jiné navržení vozovek), už není značení na pohybové ploše potřeba, by mělo být značení fyzicky odstraněno. V žádném případě by nemělo být nadále nepotřebné značení přemalováno.

Odstranění značení může být provedeno různými technikami, ale bez ohledu na použitou techniku by nemělo způsobit poškození vozovky nebo částí světelných soustav.

Aby se odstranil vizuální vzhled odstraněného značení na vozovce, fyzické odstranění jakéhokoli starého značení by mělo zahrnovat předem určenou plochu větší než velikost a tvar plochy zabírané značením (značeními), která zahrnuje staré značení, a seskupením sousedních značení dohromady do větší odstraňované obdélníkové oblasti.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.015(d) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů**ODSTRAŇOVÁNÍ ZNAČENÍ**

Značení může být nutné odstranit z různých důvodů (mění se vzory značení, mění se fyzické oblasti nebo provozní postupy nebo se nadměrně zvětšila tloušťka vrstev barvy, atd.).

Bylo zjištěno, že překrytí značení, které je třeba odstranit, tmavší barvou (např. černou nebo tmavě šedou), aby se podobalo barvě okolní vozovky (např. dráhy, odbavovací plochy, pojezdové dráhy), pravděpodobně bude mást letové posádky, stejně jako řidiče pohybující se v tomto prostoru kvůli odrazu slunce nebo jiných zdrojů světla od nového povrchu. Navíc se povrchová vrstva barvy ošoupe nebo zvětrá a spodní vrstvy budou viditelné, což může způsobit zmatek.

Metody používané k odstranění nepotřebného značení zahrnují mimo jiné tryskání tlakovou vodou, pískování, chemické odstraňování, opalování, atd.

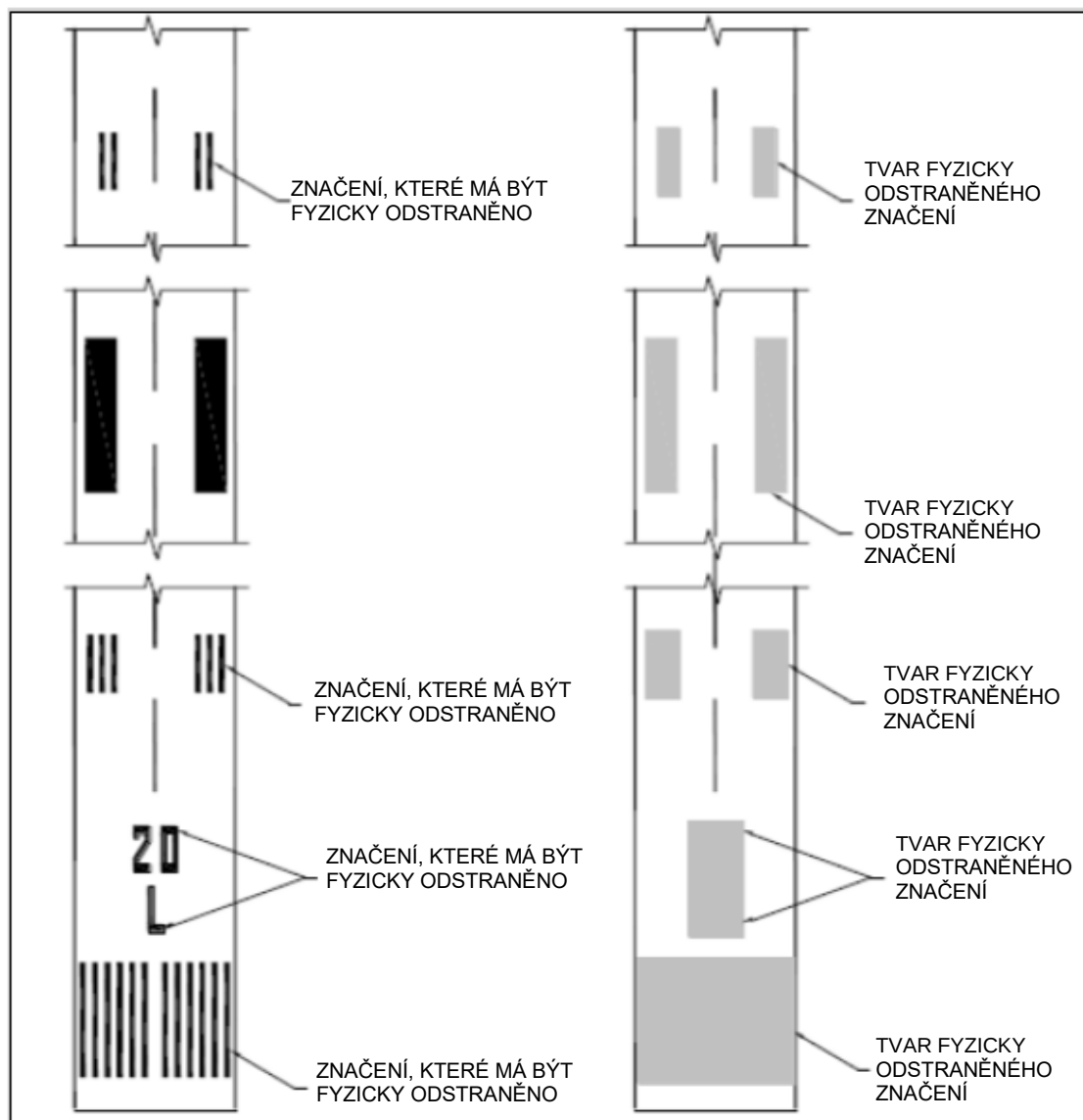
Je-li použita metoda pískování, jsou nutná opatření k odstranění písku usazeného na vozovce v průběhu prací, aby se zabránilo hromadění.

Broušení se nedoporučuje z důvodu poškození povrchu vozovky a pravděpodobného snížení charakteristik tření.

Když se k odstraňování značení používají chemikálie, je obvykle potřeba velký a nepřetržitý zdroj vody, aby se omezilo potenciálnímu poškození povrchů vozovky a naředily se chemikálie spláchnuté do odtoků nebo kanálů. Před použitím chemikálií je nutné zvážit příslušné požadavky na ochranu životního prostředí.

Pokud se k odstranění značení používá opalování, je třeba dávat pozor, aby nedošlo k poškození povrchu vozovky v důsledku delšího působení zdroje tepla.

Příklady předem stanovených ploch, které by měly pokrývat oblast starého (starých) značení, jakož i sousední značení, jsou uvedeny na Obrázku 1.



Obrázek 1

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

AMC1 ADR.OPS.C.015(d);(f) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů**ZNAČENÍ A ZNAKY****(a) Značení**

K zajištění spolehlivosti systému značení, ve dne i v noci, by měl být použit systém preventivní údržby vizuálních prostředků. Všechna značení by měla být důkladně zkontrolována alespoň jednou za půl roku, v závislosti na místních meteorologických podmínkách, a v případě potřeby, jako je odlupování, změna barvy, vyblednutí nebo nahromadění nánosů, by měla být přijata nápravná opatření.

(b) Znak

Údržba by měla zajistit integritu a dokonalou čitelnost informací poskytovaných znaky. Kontroly každého znaku by měly být jak plánované (denní, roční), tak i neplánované a měly by zohledňovat pokyny výrobce.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

GM1 ADR.OPS.C.015(d);(f) Údržba vizuálních prostředků a elektrických systémů**ZNAČENÍ A ZNAKY**

(a) Posouzení stavu znaků a značení prováděné v noci ve srovnání s posouzením provedeným za denního světla umožňuje určit odrazivost značení. Proto to program údržby náležitě zohledňuje.

(b) Denní kontroly znaků se musí zaměřit na fungování lamp, čitelnost nápisů, poškození panelů znaku, vyblednutí barev a odstranění možných překážek. Při nočních kontrolách se kontroluje také správné osvětlení znaků.

(c) Roční kontroly znaků zahrnují:

- (1) přimontování jak znaku, tak jeho osvětlení; a
- (2) konstrukci znaku.

(d) Neplánované kontroly jsou nutné po meteorologických jevech, které mohou ovlivnit fungování znaku, jako jsou sněžení k odstranění nahromadění sněhu, bouře, které mohly znaky poškodit, atd.

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021]

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA D – ČINNOSTI ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE (ADR.OPS.D)

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.005 Hranice odbavovací plochy

PUBLIKACE HRANIC ODBAVOVACÍ PLOCHY

Grafická ilustrace hranic odbavovací plochy by měla být znázorněna na Mapě letiště – ICAO.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.010(a)(2);(b)(2) Koordinace vjezdu letadel na odbavovací plochu a jejich výjezdu z ní

STANOVENÍ KOMUNIKAČNÍ PROSTŘEDKY LETADLO-ZEMĚ

- (a) V závislosti na rozvržení letiště, hustotě provozu a dostupnosti rádiových kmitočtů mohou být na odbavovací ploše rovněž používány komunikační prostředky letadlo-země přidělené letovým provozním službám (ATS).
- (b) Pro publikaci v letecké informační příručce (AIP) by měly být, co se týká komunikačních prostředků letadlo-země používaných na odbavovací ploše, poskytnuty následující informace:
 - (1) označení služby;
 - (2) volací znak;
 - (3) kanál (kanály)/kmitočty (kmitočty);
 - (4) provozní doba; a
 - (5) poznámky.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.015(a) Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše

VEDENÍ LETADEL

Pokyny letadlům by měly být letadlům dávány buď pomocí:

- (a) vydávání slovních pokynů na předem stanoveném komunikačním prostředku letadlo-země; nebo
- (b) využití vozidla „FOLLOW ME“; nebo
- (c) příslušných ručních signálů signalisty; nebo
- (d) jakékoli kombinace výše uvedeného.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.015(b) Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše

VIZUÁLNÍ PROSTŘEDKY

Za vizuální prostředky jsou považovány odpovídající značení, návěstidla, znaky a značky. Technické specifikace jsou uvedeny v Certifikačních specifikacích a poradenském materiálu pro návrh letišť (CS-ADR-DSN).

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.015(c) Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše

OCHRANA TRAS, KTERÉ MAJÍ BÝT DODRŽOVÁNY POHYBUJÍCÍM SE LETADLEM (POJEZDOVÝCH TRAS)

Ochrana pojezdové trasy pohybujícího se letadla by měla být zajištěna:

- (a) oddělením pojezdových tras od provozu vozidel a pohybu chodců;
- (b) navržením vyhrazených prostorů pro parkování vozidel a vybavení; a
- (c) minimalizací křížování pojezdových drah na odbavovací ploše, a pokud to není možné z důvodu rozvržení pohybové plochy, povolením křížování pouze na určených a jasně označených místech.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.025 Přidělování stání letadel

ODPOVĚDNOST ZA PŘIDĚLOVÁNÍ STÁNÍ LETADEL

Celková odpovědnost za přidělování stání letadel obvykle leží na provozovateli letiště. Provozovatel letiště se rovněž může rozhodnout delegovat přidělování stání letadel na provozovatele letadla nebo na organizaci odpovědnou za poskytování pozemních odbavovacích služeb, pokud mají vlastní terminál nebo odbavovací plochu. Avšak konečná odpovědnost za zajištění udržování bezpečnosti zůstává na provozovateli letiště.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.025(a)(3) Přidělování stání letadla

SDĚLENÍ PŘIDĚLENÉHO STÁNÍ LETADLA PERSONÁLU PŘÍMO ODPOVĚDNÉMU ZA MANÉVROVÁNÍ LETADLEM

Informace o stání přiděleném přilétávajícímu letadlu by měla být sdělena personálu odpovědnému za manévrování přilétávajícího letadla:

- (a) prostřednictvím rádiového kmitočtu; nebo
- (b) prostřednictvím komunikace datovým spojem; nebo
- (c) pomocí vozidla „FOLLOW ME“; nebo
- (d) pomocí ručních signálů signalisty; nebo
- (e) pomocí vizuálního naváděcího systému na odbavovací ploše; nebo
- (f) jakoukoli kombinací výše uvedeného.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.025(b)(1) Přidělování stání letadla

ZOHLEDNĚNÍ VLASTNOSTÍ LETADLA PŘI PŘIDĚLOVÁNÍ STÁNÍ LETADLA

Při přidělování stání mají být zohledněny následující vlastnosti letadla:

- (a) Délka trupu
Délka trupu je relevantní pro:
 - (1) rozměr pohybové plochy (vyčkávací plochy pojezdové dráhy a odbavovací plochy), brány pro cestující a plochy terminálu; a
 - (2) bezpečnou vzdálenost na stání letadla.
- (b) Výška prahu
Výška prahu je relevantní pro:
 - (1) provozní meze nástupních mostů pro cestující (včetně počtu potřebných nástupních mostů pro cestující);
 - (2) mobilní schůdky; a
 - (3) přístup cestujících se sníženou pohyblivostí (PRM).
- (c) Výška ocasních ploch
Výška ocasních ploch je relevantní pro:
 - (1) zařízení pro odmrazování a protinámrazové ošetření; a
 - (2) ochranu překážkových rovin letiště.
- (d) Rozpětí křídel
Rozpětí křídel je relevantní pro:
 - (1) rozměry odbavovacích plocha vyčkávacích ploch;
 - (2) výběr stání; a
 - (3) bezpečnou vzdálenost na stání letadla.
- (e) Světlá výška konců křídel
Světlá výška konců křídel je relevantní pro bezpečné vzdálenosti od objektů s výškovým omezením na odbavovací ploše a vyčkávací ploše.
- (f) Výhled z pilotního prostoru
Relevantní geometrické parametry pro posouzení výhledu z pilotního prostoru jsou výška pilotního prostoru, úhel výřezu okna pilotního prostoru a odpovídající zakryté části. Výhled z pilotního prostoru je relevantní pro udržování výhledu na navádění při vjezdu na stání.
- (g) Vlastnosti motorů
Vlastnosti motorů zahrnují geometrii motorů a charakteristiky proudění vzduchu motorů, které mohou mít vliv na infrastrukturu letiště, stejně jako na pozemní odbavení letadla a provoz probíhající v přilehlých prostorech, které by mohly být ovlivněny výfukovými plyny z proudových motorů.
 - (1) Aspekty geometrie motorů jsou následující:
 - (i) počet motorů;
 - (ii) umístění motorů (rozpětí a délka);
 - (iii) světlá výška motorů; a
 - (iv) vertikální a horizontální rozsah možných výfukových plynů z proudových motorů.
 - (2) Charakteristiky proudění vzduchu motorů jsou následující:

- (i) tah na volnoběhu a pro rozjezd; a
- (ii) účinky vstupního sání na úrovni země.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.025(b)(2) Přidělování stání letadla

PARKOVACÍ POMŮCKY

Za parkovací pomůcky se považuje následující:

- (a) vizuální nebo pokročilý vizuální navigační systém na odbavovací ploše;
- (b) signalista.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.025(b)(3) Přidělování stání letadla

ZAŘÍZENÍ OBSLUHUJÍCÍ STÁNÍ LETADLA

Následující zařízení mohou mít vliv na přidělení stání letadla:

- (a) nástupní mosty pro cestující;
- (b) pevné pozemní jednotky dodávky energie;
- (c) klimatizační jednotky;
- (d) umístění palivových šachet;
- (e) parkovací plochy vybavení.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.035(a) Parkování letadel

SLEDOVÁNÍ STÁNÍ LETADLA

Sledování letadla během jeho příjezdu na přidělené stání by mělo být prováděno pomocí personálu přidělenému na sání nebo prostřednictvím kamer, aby se ověřilo dodržení bezpečných vzdáleností.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.035(b) Parkování letadel

VEDENÍ LETADLA BĚHEM PARKOVACÍCH MANÉVRŮ

K vedení letadla během parkovacích manévrů by měl být použit kterýkoli z následujících prostředků:

- (a) vizuální nebo pokročilý vizuální navigační systém na odbavovací ploše; nebo
- (b) signalista (signalisté).

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC2 ADR.OPS.D.035(b) Parkování letadel

OBSLUHA VIZUÁLNÍCH NEBO POKROČILÝCH VIZUÁLNÍCH NAVÁDĚCÍCH SYSTÉMŮ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Postup obsluhy vizuálních nebo pokročilých vizuálních naváděcích systémů na odbavovací ploše by měl:

- (a) vyžadovat aktivaci naváděcího systému na odbavovací ploše pouze, pokud je stání považováno za bezpečné pro použití příjezdějším letadlem a je přítomen personál odpovědný za parkování;
- (b) vyžadovat aktivaci naváděcího systému na odbavovací ploše před příjezdem letadla na stání;
- (c) vyžadovat kontrolu vhodnosti naváděcího systému na odbavovací ploše pro daný typ letadla, pro jehož použití je stání plánováno; a
- (d) zahrnovat nouzové postupy, jak informovat letovou posádku, pokud se musí parkování přerušit.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC3 ADR.OPS.D.035(b) Parkování letadel

POSTUP PRO POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE SIGNALISTOU

- (a) Postup pro služby řízení provozu na odbavovací ploše signalistou, stanovený provozovatelem letiště, by měl vyžadovat poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše signalistou tam, kde vizuální nebo pokročilé vizuální naváděcí systémy na odbavovací ploše neexistují nebo jsou neprovozní, nebo kde je vedení na parkování vyžadováno, aby se předešlo bezpečnostnímu nebezpečí.
- (b) Postup by měl zahrnovat podrobné písemné pokyny pro signalisty, včetně:
 - (1) potřeby, aby se signalista ujistil, než provede schválené ruční signály, že plocha, kde bude letadlo naváděno, je prostá překážek, které by letadlo plnící jeho ruční signály mohly jinak zasáhnout;
 - (2) okolnosti, za kterých může být použit jeden nebo více signalistů, a okolnosti, kdy jsou nezbytné osoby kráčejí na konci křídla (*wing walker*); a
 - (3) opatření, která mají být přijata v případě nouzové situace nebo incidentu zahrnujících letadlo a/nebo vozidlo během řízení provozu na odbavovací ploše signalistou.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.035(c) Parkování letadel

PROHLÍDKA VIZUÁLNÍCH/POKROČILÝCH VIZUÁLNÍCH NAVÁDĚCÍCH SYSTÉMŮ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Tam, kde je zřízen vizuální/pokročilý vizuální navigační systém na odbavovací ploše, měl by provozovatel letiště zajistit, že je naváděcí prvek zastavení kalibrován a jasně a jednoznačně patrný všem vybraným letadlům. Vizuelní/pokročilý vizuální navigační systém na odbavovací ploše by měl být pravidelně kontrolován, co se týká přesnosti. Tyto systémy by měly být podrobeny každodenním servisním kontrolám, jejichž výsledky by měly být zaznamenávány.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.040 Odjezd letadla ze stání

STANOVENÁ TRASA ODJEZDU

Stanovená trasa odjezdu je plánovaná dráha, kterou má letadlo dodržovat při opouštění stání.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.040(e) Odjezd letadla ze stání *[do 27.03.2028]*

PERSONÁL, KTERÝ JE NÁPOMOCEN LETADLU PŘI VÝJEZDU ZE STÁNÍ

Personál, který je nápomocen letadlu při výjezdu ze stání, je například: obsluha tahačů, koordinátoři vytlačování; osoby kráčející na konci křídla; personál odstraňující špalky kol, pevné a mobilní pozemní jednotky napájení a klimatizační jednotky.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

GM1 ADR.OPS.D.040(e) Odjezd letadla ze stání *[od 27.03.2028]*

PERSONÁL, KTERÝ JE NÁPOMOCEN LETADLU PŘI VÝJEZDU ZE STÁNÍ

Personál, který je nápomocen letadlu při výjezdu ze stání, je např[.] obsluha tahačů, koordinátoři vytlačování; osoby kráčející na konci křídla; personál odstraňující špalky kol, pevné a mobilní pozemní jednotky napájení a [vzduchové startovací jednotky].

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[Rozhodnutí č. 2025/009/R; 27.03.2028]

GM1 ADR.OPS.D.045 Šíření informací organizacím působícím na odbavovací ploše

SDÍLENÍ INFORMACÍ

Předem vědět o omezeních provozu na odbavovací ploše pomůže udržet bezpečnost. Požadavek na zavedení postupu šíření provozních informací nemusí nutně znamenat, že provozovatel letiště musí vyvinout technický systém specifický pro konkrétní letiště. Zvolené metody a prostředky závisí na složitosti letiště, počtu organizací nebo uživatelů odbavovací plochy, kteří musí být informováni, stávajících systémech atd.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.050(a)(2) Vyhlášení pohotovosti záchranných služeb

PROSTŘEDKY VYHLÁŠENÍ POHOTOVOSTI ZÁCHRANNÝCH SLUŽEB

Pro vyhlášení pohotovosti záchranných služeb by měly být k dispozici následující prostředky:

- (1) rádia; nebo
- (2) telefony; nebo
- (3) nouzová tlačítka; nebo
- (4) jakékoli kombinace výše uvedených.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.050(a)(2) Vyhlášení pohotovosti záchranných služeb

VOLBA PROSTŘEDKU VYHLÁŠENÍ POHOTOVOSTI ZÁCHRANNÝCH SLUŽEB

Prostředek, který by měl být použit k vyhlášení pohotovosti záchranných služeb, závisí na velikosti a složitosti letiště. Požadavky, které platí místně, by měly být posouzeny a měl by být vybrán nejvhodnější prostředek.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.055(a) Ochrana proti výfukovým plynům z proudových motorů

INFORMACE O NEBEZPEČÍCH

Uživatelům odbavovací plochy by měly být k dispozici informace o nebezpečích způsobených výfukovými plyny z proudových motorů a proudem vzduchu za vrtulí prostřednictvím:

- (a) bezpečnostního školení; nebo
- (b) propagace bezpečnosti; nebo
- (c) kombinace výše uvedených.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.055(d) Ochrana proti výfukovým plynům z proudových motorů

PUBLIKACE POŽADAVKU NA MINIMÁLNÍ TAH

Požadavek, aby piloti v konkrétních místech na odbavovací ploše používali minimální tah, by měl být uveřejněn v letecké informační příručce (AIP). Pokud je to nezbytné, mohou být v těchto místech zřízeny informační znaky.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.065 Zkouška motorů

VŠEOBECNĚ

- (a) Kde je to možné, jsou zkoušky motorů prováděny na určených odlehlých plochách.
- (b) Rozběh motoru při volnoběžném nebo vyšším výkonu není povolen ve slepých uličkách nebo v prostorech, kde by výfuk z proudových motorů mohl ovlivňovat stání, plochy s vybavením nebo pracovní plochy.
- (c) Zkoušky motorů schválené na stáních pravidelně používaných na odbavovací ploše by měly být omezeny na kontrolu spuštění a pouze volnoběžný výkon.
- (d) Kde je na odbavovací ploše povoleno provádění zkoušek motorů, měla by být zvolena odlehlá plocha, kde výfukové plyny z proudových motorů nebudou ovlivňovat ostatní části odbavovací plochy a rušné pojezdové dráhy.
- (e) Tam, kde je to nutné, jsou zkoušky motorů zabezpečeny pozemním personálem, který zajišťuje uzavření kterékoliv komunikace v zadní části stání a případně úseků pojezdové dráhy.
- (f) Prostor za kuželi výfukových plynů a přiléhající prostor bude bez vybavení a povrch musí být zpevněný a bez uvolněného asfaltu, kamenů nebo jiného materiálu.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(1);(2) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti signalistů a řidičů vozidel FOLLOW-ME

VÝCVIK SIGNALISTŮ

- (a) Jako součást výcvikového programu by měl vstupní výcvik signalistů pokrývat alespoň následující aspekty:
- (1) úloha a odpovědnosti signalisty;
 - (2) vizuální signály uvedené v Dodatku 1 „Signály“ k Příloze nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012;
 - (3) vlastnosti letadel, jak fyzické, tak provozní, které souvisí s manévrováním letadel v hranicích odbavovací plochy;
 - (4) bezpečnostní postupy okolo letadla a zejména kolem motorů;
 - (5) nouzové postupy v případě nehody nebo incidentu na odbavovací ploše;
 - (6) postupy za nízké dohlednosti;
 - (7) řízení vozidla na odbavovací ploše;
 - (8) postupy nouzového zastavení pro vizuální nebo pokročilé vizuální naváděcí systémy na odbavovací ploše, je-li to použitelné; a
 - (9) konfigurace a rozvržení stání letadla.
- (b) Signalisté by měli být instruováni, nebo je-li to potřeba, absolvovat školení týkající se nových postupů nebo změn postupů stávajících.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(2);(b)(2)(i) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti signalistů a řidičů vozidel FOLLOW-ME

VÝCVIK ŘIDIČŮ VOZIDEL „FOLLOW-ME“

- (a) Jako součást výcvikového programu by měl vstupní výcvik řidičů vozidel „FOLLOW ME“ pokrývat alespoň následující aspekty:
- (1) úloha a odpovědnosti řidiče vozidla „FOLLOW ME“;
 - (2) obsah AMC1 ADR.OPS.B.024(b) a AMC2 ADR.OPS.B.024(b);
 - (3) zvláštní spojovací postupy pro „FOLLOW-ME“, včetně radiotelefonních postupů;
 - (4) vizuální signály uvedené v Dodatku 1 „Signály“ k Příloze nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012;
 - (5) rychlosti pojiždění letadel a příslušné vzdálenosti letadlo–vozidlo;
 - (6) zvláštní postupy pro vedení letadel a/nebo vozidel;
 - (7) vlastnosti letadel, jak fyzické, tak provozní;
 - (8) zvláštní postupy „FOLLOW-ME“ pro provoz za nízké dohlednosti;
 - (9) nouzové postupy v případě nehody nebo incidentu; a
 - (10) provoz vozidel „FOLLOW-ME“ a jejich vybavení.
- (b) Řidiči vozidel „FOLLOW ME“ by měli být instruováni, nebo je-li to potřeba, absolvovat školení týkající se nových postupů nebo změn postupů stávajících.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[Rozhodnutí č. 2024/004/R; 20.06.2024]

AMC1 ADR.OPS.D.085(a)(2)(i) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

VSTUPNÍ VÝCVIK

Vstupní výcvik by měl zahrnovat alespoň následující moduly:

MODUL 1. Všeobecný přehled v oblasti řízení provozu na odbavovací ploše

- (a) Postupy letového provozu relevantní pro provoz letiště;
- (b) Základní znalosti uspořádání toku letového provozu (ATFM);
- (c) Úvod do problematiky služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS);
- (d) Popis úkolů a odpovědností;
- (e) Vlastnosti letadel, typy letadel a identifikace leteckých provozovatelů;
- (f) Základy meteorologie;
- (g) Provozní dohody a postupy pro spolupráci mezi poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) a jinými subjekty;
- (h) Přednosti provozu na odbavovací ploše: letadla, vybavení, vozidla;
- (i) Základní znalosti letových navigačních služeb (ANS);
- (j) Letecká informační příručka (AIP).

MODUL 2. Letecké právo

- (a) Úvod do leteckého práva;
- (b) Mezinárodní letecké orgány;
- (c) Národní letecké orgány;
- (d) Přehled související národní a mezinárodní legislativy.

MODUL 3. Vybavení služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS)

- (a) IT systémy;
- (b) Komunikační systémy;
- (c) Přehledové systémy, jako jsou kamerový systém (CCTV), radaru pro řízení pohybů na ploše (SMR), atd.;
- (d) Letištní systémy návěstidel relevantní pro poskytování AMS;
- (e) Vizuální/pokročilé vizuální naváděcí systémy na odbavovací ploše;
- (f) Záložní systémy.

MODUL 4. Spojovací postupy a frazeologie

- (a) Frazeologie pro radiotelefonní komunikaci;
- (b) Spojovací postupy během nouzových situací;
- (c) Radiokomunikace s letadly;
- (d) Jiná komunikace na odbavovací ploše.

MODUL 5. Postupy pro přijíždějící letadla

- (a) Koordinace s ATS a předávání letadel mezi ATS a AMS;
- (b) Pojiždění letadel;
- (c) Vyčkávací plochy;
- (d) Zaznamenávání času založení špalků;

- (e) Postupy společného rozhodování na letišti (A-CDM).

MODUL 6. Postupy pro odjíždějící letadla

- (a) Povolení spouštění motorů;
- (b) Vytlačování, vlečení;
- (c) Pojíždění letadel;
- (d) Koordinace s ATS a předávání letadel mezi ATS a AMS;
- (e) Zaznamenávání času odstranění špalků;
- (f) Postupy společného rozhodování na letišti (A-CDM).

MODUL 7. Postupy pro nouzové situace a incidenty

- (a) Povědomí o letištním pohotovostním plánu;
- (b) Vyhlášení pohotovosti záchranných služeb;
- (c) Nouzové situace letadla;
- (d) Incidenty letadel na odbavovací ploše;
- (e) Ostatní nouzové situace a incidenty na odbavovací ploše.

MODUL 8. Bezpečnostní povědomí

- (a) Lidské činitele;
- (b) Základy řízení bezpečnosti;
- (c) Interní a/nebo letištní systém řízení bezpečnosti (SMS).

MODUL 9. Přidělování stání

- (a) Činitele ovlivňující přidělení stání letadlu;
- (b) Postupy přidělování stání.

MODUL 10. Pozemní obsluha letadla

- (a) Přehled o procesech během obratu letadla (*turn-around*);
- (b) Zvláštní postupy pozemní obsluhy.

MODUL 11. Koordinace mezi službami řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) a poskytovateli letových provozních služeb (ATS)

- (a) Písemná dohoda mezi poskytovateli AMS a ATS;
- (b) Provozní postupy pro spolupráci mezi AMS a ATS;
- (c) Komunikace s ATS;
- (d) Oblasti odpovědnosti AMS a poskytovatelů ATS.

MODUL 12. Provoz za každého počasí (AWO)

- (a) Podmínky dohlednosti;
- (b) Postupy za nepříznivého počasí;
- (c) Zimní provoz.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.085(a)(2)(ii) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

MÍSTNÍ VÝCVIK

Místní výcvik by měl zahrnovat následující předměty:

- (a) Místní provozní dohody;
- (b) Rozvržení letiště;
- (c) Místní letištní postupy, včetně letištní příručky, co se týče:
 - (1) nízké dohlednosti,
 - (2) nepříznivého počasí,
 - (3) letištního pohotovostního plánu,
 - (4) koordinace se stanovištěm ATS,
 - (5) koordinace s provozovatelem letiště,
 - (6) bodů předávání,
 - (7) postupů pro nenadálé situace v případě poruchy systémů.

Pokud výcvikový program zahrnuje provozní výcvik, měl by zahrnovat poskytování pokynů k pojiždění letadlům prostřednictvím radiotelefonie pod dohledem příslušně kvalifikovaného a zkušeného instruktora.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

VŠEOBECNĚ

- (a) Hodnocení jazykových znalostí by mělo být navrženo tak, aby odráželo prováděné úkoly, ale se zvláštním zaměřením na znalosti jazyka, spíše než znalosti provozních postupů.
- (b) Hodnocení by mělo určit schopnost žadatele:
 - (1) efektivně komunikovat s využitím standardní radiotelefonní frazeologie;
 - (2) předávat a rozumět zprávám v otevřené řeči jak v obvyklých, tak neobvyklých situacích, které vyžadují odklon od standardní radiotelefonní frazeologie;
 - (3) prokázat jazykovou schopnost při zvládání neočekávaných zvratů událostí a při opravách zřejmých nedorozumění.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC2 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

HODNOCENÍ

- (a) Hodnocení by mělo sestávat z následujících tří částí:
 - (1) poslech: hodnocení porozumění;
 - (2) mluvení: hodnocení výslovnosti, plynulosti, struktury a slovní zásoby; a

- (3) interakce.
- (b) Přecházení mezi frazeologií a otevřenou řečí by mělo být hodnoceno v souvislosti se způsobilostí v poslechu a mluvení.
- (c) Pokud není hodnocení prováděno v situaci jeden na jednoho, měly by být pro hodnocení schopnosti jednotlivce poslouchat a mluvit použity vhodné technologie, které umožňují interakci.
- (d) Hodnocení by mělo být rovněž prováděno během činností výcviku nebo během přezkoušení odborné způsobilosti, je-li dotyčná osoba o tomto předem informována.
- (e) Hodnocení by mělo být prováděno s pomocí stupnice v AMC1 ADR.OPS.B.029(b).

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

[Rozhodnutí č. 2021/003/R; 05.03.2021 (20.03.2022)]

AMC3 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

HODNOTITELÉ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

- (a) Osoby odpovědné za hodnocení jazykových znalostí by měly být příslušně vyškoleny a kvalifikovány.
- (b) Hodnotitelé jazykových znalostí by měli absolvovat pravidelný udržovací výcvik v hodnocení jazykových dovedností.
- (c) Hodnotitelé jazykových znalostí by neměli provádět hodnocení jazykových znalostí osob, kterým poskytovali jazykový výcvik, nebo kdykoli z jakéhokoli jiného důvodu by mohla být ovlivněna jejich objektivita.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC4 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI ORGANIZACÍ PROVÁDĚJÍCÍCH JAZYKOVÁ HODNOCENÍ

- (a) Pokud organizace provádějící jazyková hodnocení poskytuje zároveň i jazykový výcvik, měly by být tyto dvě činnosti jasně a zdokumentovaně odděleny.
- (b) Organizace provádějící jazyková hodnocení by měla zaměstnávat dostatečný počet kvalifikovaných účastníků konverzace a hodnotitelů jazykových znalostí, aby zkoušky administrativně zvládla.
- (c) Dokumentace hodnocení by měla zahrnovat alespoň následující:
 - (1) cíle hodnocení;
 - (2) rozvržení hodnocení, časový rozvrh, použité technologie, hodnotící vzorky, hlasové vzorky;
 - (3) hodnotící kritéria a standardy (alespoň pro „provozní“, „rozšířenou“ a „expertní“ úroveň);
 - (4) dokumentaci, která dokazuje platnost, relevantnost a spolehlivost hodnocení pro „provozní“, „rozšířenou“ a „expertní“ úroveň;
 - (5) postupy zajišťující, že hodnocení jazykových znalostí jsou standardizována v rámci organizace a napříč organizacemi služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS), letištními organizacemi a komunitou řízení letového provozu (ATC);

- (6) postupy hodnocení a odpovědnosti týkající se:
 - (i) přípravy jednotlivých hodnocení;
 - (ii) administrativy: místo (místa), kontrola totožnosti, nedostatek ostražitosti, kázeň při hodnocení, důvěrnost/ochrana před protiprávními činy;
 - (iii) hlášení a dokumentace poskytovaných provozovateli letiště a organizaci odpovědné za poskytování AMS nebo uchazeči, včetně vzorových osvědčení; a
 - (iv) uchovávání dokumentů a záznamů.
- (d) Dokumentace a záznamy hodnocení by měly být uchovávány po dobu stanovenou příslušným úřadem a na vyžádání zpřístupněny příslušnému úřadu.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

HODNOCENÍ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

Cílem hodnocení je určit schopnost osoby hovořit jazykem používaným (jazyky používanými) pro radiotelefonní spojení a rozumět mu (jim).

- (a) Hodnocení zahrnuje:
 - (1) pouze hlas nebo situace jeden na jednoho;
 - (2) obecná, konkrétní a s prací související témata.
- (b) Hodnocení určuje uchazečovu schopnost hovořit a poslouchat. Pouhé posouzení znalostí uchazeče o gramatice, jakož i jeho dovedností čtení a psaní není vhodné.
- (c) Hodnocení určuje jazykové dovednosti uchazeče v následujících oblastech:
 - (1) výslovnost:
 - (i) míra, v jaké jsou výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím;
 - (ii) jak moc tyto narušují snadné porozumění;
 - (2) struktura:
 - (i) schopnost uchazeče používat jak základní, tak složité gramatické konstrukce;
 - (ii) míra, do jaké chyby, které uchazeč dělá, narušují zamýšlený význam;
 - (3) slovní zásoba:
 - (i) rozsah a přesnost používané slovní zásoby;
 - (ii) schopnost uchazeče úspěšně parafrázovat, kde mu chybí slovní zásoba;
 - (4) plynulost:
 - (i) tempo;
 - (ii) váhavost;
 - (iii) nacvičená versus spontánní řeč;
 - (iv) použití diskursivních částic;
 - (5) porozumění:
 - (i) obecným, konkrétním a s prací souvisejícím tématům;

- (ii) při konfrontaci s jazykovými nebo situačními komplikacemi nebo neočekávaném zvratu událostí;
- (6) interakce:
 - (i) kvalita odpovědi (pohotová, vhodná a informativní);
 - (ii) schopnost zahájit a udržovat krátké konverzace:
 - (A) o obecných, konkrétních a s prací souvisejících tématech;
 - (B) při zvládání neočekávaného zvratu událostí;
 - (iii) schopnost vypořádat se se zjevným nedorozuměním ověřením, potvrzením nebo vyjasněním.

Je potřeba, aby přízvuk nebo variace přízvuků použité ve zkušebním materiálu byly dostatečně srozumitelné pro mezinárodní komunitu uživatelů.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM2 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

HODNOTITELÉ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

- (a) Upřednostňovaný přístup k hodnocení jazykových znalostí je vytvořit hodnotící tým, který sestává z provozního odborníka a jazykového experta.
- (b) Je potřeba, aby hodnotitelé jazykových znalostí byli školeni, pokud jde o požadavky specifické pro hodnocení jazykových znalostí, stejně jako technik hodnocení a vedení konverzace.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM3 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

Další poradenský materiál týkající se hodnocení jazykových znalostí lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 9835 „*Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements*“.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

AMC1 ADR.OPS.D.085(g) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

JAZYKOVÝ VÝCVIK

- (a) Jazykový výcvik by měl zahrnovat komunikaci v souvislosti s prací, a zejména zvládání mimořádných a nouzových situací a provádění nerutinní koordinace s kolegy, posádkami letadel a technickým personálem.
- (b) Důraz by měl být kladen na poslech s porozuměním, mluvené interakce a budování slovní zásoby.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]

GM1 ADR.OPS.D.085(g) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojíždění prostřednictvím radiotelefonie

JAZYKOVÝ VÝCVIK

Čistě rutinní používání jazyka prostřednictvím frazeologie, standardních postupů a omezeného sociálního kontaktu udržuje pouze omezené základní používání jazyka, což může být nedostatečné pro zvládnutí neočekávaných a mimořádných situací.

K degradaci jazykových znalostí (jazykové atřici) dochází v průběhu času rychle: čím nižší je počáteční úroveň, tím vyšší je rychlost degradace – pokud proti tomuto trendu nebudou působit systematické strategie a vysoký stupeň motivace.

Je zdokumentováno, že jazyk a komunikační schopnost člověka, i v jeho rodném jazyce, se při stresu prudce zhoršují; proto se doporučuje pravidelná účast na jazykovém vzdělávání.

[Rozhodnutí č. 2020/021/R; 20.03.2022]
