



Úřad pro civilní letectví, K letišti 1149/23, 161 00 Praha 6

SMĚRNICE SEKCE TECHNICKÉ A PROVOZNÍ CAA/S-STP-001-0/2026

POSTUP PRO PROVOZ PROUDOVÝCH LETADEL NA LETIŠTÍCH NEVYBAVENÝCH SVĚTELNOU SESTUPOVOU SOUSTAVOU PRO VIZUÁLNÍ PŘIBLÍŽENÍ PAPI/APAPI

Č. j.: 6629-15-701

V Praze dne: 07. 09. 2026

Schválil (podpis):

Změna č. 1

Datum účinnosti: 07. 09. 2026

Ing. Zdeněk Truhlář
Ředitel sekce technické a
provozní

Za správnost navrhovatel:
Ing. Lenka Javůrková



Záměrně nepoužito.



Historie změn a oprav směrnice

Změny			Opravy		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis
1	7. 9. 2026				

Předmětem změny č. 1 je převedení metodického pokynu do podoby směrnice sekce, a komplexní revize dokumentu po obsahové a formální stránce, aby odpovídala současným legislativním a praktickým provozním požadavkům.



Úvodní ustanovení

Tato směrnice stanoví postup a podmínky pro posouzení provozu proudových letadel na nepřístrojových RWY nevybavených světelnou sestupovou soustavou pro vizuální přiblížení PAPI/APAPI v případech, kdy Úřad pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“) podle ust. 5.3.5.1 Předpisu L 14 může stanovit výjimku z obecného povinnosti vybavení soustavou pro provoz proudových letadel.

Směrnice současně vymezuje požadavky na bezpečnostní posouzení, technická a provozní opatření a způsob ověření jejich splnění.



Obsah

Historie změn a oprav směrnice.....	3
Úvodní ustanovení.....	4
Seznam použitých zkratk a odborná terminologie	6
1. Účel.....	7
1.1. Rámec	7
1.2. Obecné požadavky pro zajištění přijatelné úrovně bezpečnosti.....	7
1.2.1. Dotčená ust. Předpisu L – 14 Letiště se vztahem k provozu proudových letadel na letištích kódového čísla 1,2	8
1.2.2. Identifikace nebezpečí a stanovení rizik	11
2. Postup při zavedení provozu proudových letadel na předmětných letištích	14
2.1. Procesní postup provozovatele letiště se schválenou provozní způsobilostí 14	
2.1.1. Postup provozovatele letiště se schválenou provozní způsobilostí	16
2.2. Procesní postup provozovatele letiště bez schválené provozní způsobilosti 18	
2.2.1. Postup provozovatele letiště bez schválené provozní způsobilosti.....	20



Seznam použitých zkratk a odborná terminologie

[Zkratka]	[Význam zkratky anglický]	[Význam zkratky český]
AD	Aerodrome	letiště
APAPI	Abbreviated PAPI	zkrácená světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení
ASDA	Accelerate - stop distance available	použitelná délka přerušného vzletu
ASTM	American Society for Testing and Materials (ASTM International) is a standards organisation: committee ASTM E17 has produced standards for test tyres to be used by all CFMEs recognised by ICAO.	Americká společnost pro testování a materiály (ASTM International) je standardizační organizace: výbor ASTM E17 stanovil standardy pro testovací pneumatiky pro všechna zařízení CFME schválených ICAO
CAA	Civil Aviation Authority	Úřad pro civilní letectví
CBR	California Bearing Ratio	kalifornský poměr únosnosti
HZS	Rescue and Fire Fighting Service	Hasičská záchranná služba
pRWY	Paved RWY	zpevněná RWY
PAPI	Precision Approach path Indicator	světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení
RESA	Runway End Safety Area	koncová bezpečnostní plocha
RWY	Runway	dráha
STRIP RWY	STRIP RWY	pás RWY
upRWY	Unpaved RWY	nezpevněná RWY



1. Účel

Tato směrnice stanoví postup přijatelný pro ÚCL k posouzení zajištění bezpečnosti provozu proudových letadel na letištích, jejichž RWY nejsou vybaveny světelnou sestupovou soustavou pro vizuální přiblížení PAPI/APAPI, za účelem individuálního povolení provozu proudových letadel na letišti, kterou touto soustavou nejsou vybaveny.

Směrnice vymezuje použitelné technické a provozní požadavky, způsob hodnocení bezpečnostních rizik a postup provozovatele letiště při zavedení nebo pokračování takového provozu.

1.1. Rámec

Tuto směrnici lze aplikovat na provoz proudových letadel na letištích kódového značení 1A/B a 2A/B, která:

- a) mají RWY s vyhlášenou použitelnou délkou přistání LDA větší než 699 m,
- b) jsou využívána proudovými letadly s maximální vzletovou hmotností nižší než 15 000 kg, a
- c) nejsou pro dotčený směr přiblížení vybavena PAPI/APAPI.
- d) nespádají do působnosti čl. 2 odst. 1 písm. e) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, v platném znění“

Provoz proudových letadel v souladu s touto směrnicí lze provádět výhradně v podmínkách VFR den a v rámci neobchodního provozu.

Směrnice se použije jak pro letiště se schválenou provozní způsobilostí, tak pro letiště bez schválené provozní způsobilosti; příslušné procesní postupy jsou uvedeny v kapitole 2.

1.2. Obecné požadavky pro zajištění přijatelné úrovně bezpečnosti

Provozovatel letiště posoudí provoz proudových letadel na RWY nevybavené PAPI/APAPI s ohledem na konkrétní místní podmínky letiště, rozsah zamýšleného provozu a technické a provozní charakteristiky uvažovaných letadel.

Při posouzení postupuje podle technických a provozních požadavků uvedených v bodě 1.2.1 a podle zásad identifikace nebezpečí, hodnocení rizik a stanovení opatření uvedených v bodě 1.2.2.



Pokud z místních podmínek nebo výsledků bezpečnostního posouzení vyplýne potřeba dalších opatření, provozovatel je přijme a zdokumentuje.

1.2.1. Dotčená ust. Předpisu L – 14 Letiště se vztahem k provozu proudových letadel na letištích kódového čísla 1,2

[5.3.5.1] Světelná sestupová soustava – použitelnost

Světelná sestupová soustava pro vizuální přiblížení musí být zřízena, pokud ÚCL nestanoví jinak, jako pomůcka pro přiblížení na RWY bez ohledu na to, zda je RWY vybavena jinými vizuálními nebo nevizuálními pomůckami, jestliže je splněna jedna nebo více následujících podmínek:

- a) RWY je používána proudovými letouny nebo jinými letouny s obdobnými požadavky na jejich vedení;
- b) pilot kteréhokoliv typu letounu může mít potíže při rozhodnutí při přiblížení následkem:
 - 1) nevyhovujícího vizuálního vedení, které se vyskytuje při přiblížení nad vodní plochou nebo nad nevýrazným terénem za dne nebo při nedostatečném okolním osvětlení v přibližovacím prostoru za noci; nebo
 - 2) klamné informace vyvolané vlivem okolního terénu nebo sklonů RWY;
- c) přítomnost objektů v přibližovacím prostoru může vyvolat vážné nebezpečí, sestupuje-li letoun pod stanovenou sestupovou rovinou, zejména neexistují-li žádné nevizuální nebo jiné vizuální prostředky poskytující výstrahu o takových objektech,
- d) fyzické podmínky u obou konců RWY představují vážné nebezpečí v případě dosednutí letounu před prahem dráhy nebo jeho vyjetí za konec RWY;
- e) terén nebo převládající meteorologické podmínky jsou takové, že letoun může být během přiblížení vystaven neobvyklé turbulenci.

[3.1.21] Únosnost RWY

Únosnost RWY musí odpovídat provozu letounů, kterým je určena.

[3.4.9] Úprava povrchu pásů RWY

Část pásu nepřístrojové RWY do vzdálenosti nejméně:



- 40 m, kde kódové číslo je 2; a
- 30 m, kde kódové číslo je 1;

od osy nebo prodloužené osy RWY musí být upravena pro letouny, pro které je RWY určena, pro případ jejich vyjetí z RWY.

[3.4.10] Povrch té části pásu, která se dotýká RWY, postranního pásu nebo dojezdové dráhy, musí výškově navazovat na povrch RWY, postranního pásu nebo dojezdové dráhy.

[3.4.11] Tato část pásu do vzdálenosti nejméně 30 m před prahem dráhy musí být upravena proti erozi vlivem proudu výfukových plynů za účelem ochrany přistávajícího letounu před nebezpečím vystupujícího okraje RWY.

[3.4.12] Pokud je plocha dle ust. 3.4.11 zpevněná, musí být schopna přenést občasné zatížení letounu kritického typu z návrhu zpevněné RWY.

[3.4.17] Únosnost pásů RWY

Část pásu přístrojové RWY do vzdálenosti nejméně:

- 40 m, kde kódové číslo je 1 nebo 2;

od osy a prodloužené osy RWY musí být upravena nebo vybudována tak, aby minimalizovala nebezpečí v důsledku rozdílů v únosnosti pro letouny, kterým je RWY určena, v případě jejich vyjetí z RWY.

[3.4.18] Část pásu nepřístrojové RWY do vzdálenosti nejméně:

- 40 m, kde kódové číslo je 2; a
- 30 m, kde kódové číslo je 1;

od osy a prodloužené osy RWY musí být upravena nebo vybudována tak, aby minimalizovala nebezpečí v důsledku rozdílů v únosnosti pro letouny, kterým je RWY určena, v případě jejich vyjetí z RWY.



[3.5.2] Koncová bezpečnostní plocha by měla z důvodu zvýšení bezpečnosti být zřízena na každém konci pásu RWY, kde kódové číslo je 1 nebo 2 a RWY je nepřístrojová.

[9.2] Hasičská záchranná služba

Pro provoz proudových letadel musí být úroveň poskytované ochrany stanovena a zajištěna v souladu s použitelnými ustanoveními Hlavy 9 bodu 9.2 Předpisu L 14.

Kategorie letiště pro hasičskou a záchrannou službu se stanoví podle celkové délky nejdelšího letounu a šířky jeho trupu v souladu s ustanoveními 9.2.5 a 9.2.6 a tabulkou 9-1. Pro provoz proudových letadel musí být zajištěna nejméně úroveň ochrany kategorie 3. Vyžaduje-li konkrétní typ letounu podle jeho celkové délky nebo šířky trupu vyšší kategorii, musí úroveň poskytované ochrany odpovídat této vyšší kategorii.

Zajištění hasičské a záchranné služby musí odpovídat použitelné kategorii zejména z hlediska množství a druhu hasebních látek, hasičských a záchranných vozidel, zásahového času, počtu a odborné způsobilosti personálu a souvisejícího vybavení.

Poznámka: Příloha 1 Předpisu L 14, upravující hasičskou a záchrannou službu pro letiště kategorie 1 a 2, se na provoz proudových letadel nevztahuje. Úroveň poskytované ochrany pro proudová letadla se zajišťuje podle použitelných ustanovení Hlavy 9 Předpisu L 14.

[10.2.4] Vozovky

Charakteristiky tření povrchu RWY pro účely údržby se musí měřit periodicky zařízením pro kontinuální měření tření se samoskrápěním. Četnost těchto měření musí být dostatečná k určení vývoje charakteristik tření povrchu RWY.

[10.2.9] Jestliže pojezdovou dráhu používají letouny s proudovými motory, musí být povrch jejích postranních pásů udržován prostý jakýchkoliv volných kamenů nebo jiných předmětů, které by mohly být nasáty proudovými motory.

[Dod. A, bod 6] Pro zajištění bezpečnosti jsou nezbytné spolehlivé informace o stavu povrchu RWY. Druh a rozsah znečištění a, je-li to relevantní, také jeho hloubka, se posuzují pro každou třetinu RWY. Na základě tohoto posouzení se stanovuje kód stavu dráhy (RWYCC) v souladu s maticí pro posouzení stavu dráhy (RCAM). Měření tření



může být použito jako doplňková informace při celkovém posouzení povrchu RWY pokrytého sněhem nebo ledem; výsledky měření na jiném znečištění než uježděném sněhu nebo ledu by se však neměly hlásit, neboť zejména na nesoudržném sněhu a rozbředlém sněhu mohou být nespolehlivé.

[1.2] Použitelnost - Metodický pokyn pro měření charakteristik tření povrchu RWY (kalibrační měření) na letištích v ČR

Všechna letiště s provozem proudových letadel musí zajistit měření koeficientu tření a stanovení brzdících účinků s využíváním CFME. Letiště zaznamenávající provoz proudových letadel pouze v omezeném rozsahu si mohou pro potřeby plánování údržby smluvně zajisti měření charakteristik tření odborně způsobilým dodavatelem.

1.2.2. Identifikace nebezpečí a stanovení rizik

Nebezpečí	Hodnocení	Safety bariéry	Výsledné hodnocení
1. vyjetí z RWY	3B	Zřízení značení dotykové zóny (pRWY)	2D
		Zajistit CFME pro stanovení brzdících účinků	
		Zajištění únosnosti pásu RWY	
		Zřízení koncové bezpečnostní plochy o délce min. 90 m a šířce 2x šířky RWY*	
2. přejetí RWY	3B	Zajištění CFME pro stanovení brzdících účinků	1C
		Zřízení značení zaměřovacího bodu (pRWY) / ukazatele směru přistání (unRWY)	
		Zajištění únosnosti koncové bezpečnostní plochy	



3. nedodržení výška nad překážkami	2C	Provedení analýzy překážek ve vymezeném prostoru přiblížení (dle tab. 5 – 3 Rozměry a sklony ochranné plochy předpisu L – 14 Letiště) za podmínky zajištění vertikálního odstupu od všech překážek alespoň 50 stop po celé délce přiblížení;	1D
		Publikace postupu přímého nepřístrojového přiblížení ze vzdálenosti 7,5 km od prahu RWY s úhlem sestupu 3° cestou VFR příručky	
4. nedostatečná úroveň HZS	4A	Zajištění hasičské a záchranné služby v kategorii odpovídající uvažovanému typu letounu, nejméně však v kategorii 3, v souladu s bodem 1.2.1 této směrnice.	2D
5. neznámý stav povrchu RWY	3B	Provedení kalibračního měření povrchu RWY	2D
6. dotyk hlavních kol letounu mimo dotykovou zónu	3B	Zřízení značení dotykové zóny (pRWY)	1C
7. přistání mimo vymezený zaměřovací bod	3B	Zřízení značení zaměřovacího bodu (pRWY) / ukazatele směru přistání (unRWY)	1C
8. nedostatečné informace při přistání na kontaminované RWY	3B	Zajištění měření brzdících účinků na RWY; informace předávat letové posádce via RDST / v zimním období formou SNOWTAMu	2D



**Poznámka k možnosti naplnění safety bariéry prostřednictvím délkového přebytku RWY:*

V případech, kdy fyzická délka vzletové a přistávací dráhy (RWY) prokazatelně přesahuje maximální referenční délku stanovenou pro dané kódové označení dráhy, lze tento délkový přebytek akceptovat jako ekvivalentní náhradu za chybějící koncovou bezpečnostní plochu (RESA).

Pro splnění požadavku na safety bariéru (zřízení RESA o délce minimálně 90 metrů a šířce odpovídající dvojnásobku šířky RWY) musí být splněny následující obecné podmínky:

- Geometrická shoda: Rozdíl mezi skutečnou fyzickou délkou dráhy a provozně vyžadovanou délkou pro daný typ provozu musí činit minimálně 90 metrů.*
- Bezpečnost zóny: Koncový úsek dráhy v délce 90 metrů a v symetrické šířce odpovídající 2x šířce RWY musí být trvale udržován jako pás bez jakýchkoliv pevných nebo pohyblivých objektů.*

V rámci bezpečnostního posouzení musí být pro všechna identifikovaná nebezpečí prokazatelně zavedeny a naplněny všechny bezpečnostní bariéry stanovené touto směrnicí.

Pravděpodobnost	Závažnost				
	Katastrofická	Nebezpečná	Závažná	Nízká	Zanedbatelná
	A	B	C	D	E
Častá 5	5A	5B	5C	5D	5E
Příležitostná 4	4A	4B	4C	4D	4E
Náhodná 3	3A	3B	3C	3D	3E
Nepravděpodobná 2	2A	2B	2C	2D	2E
Extrémně nepravděpodobná 1	1A	1B	1C	1D	1E

Tabulka 1: Matice rizik

Rozsah indexu rizika	Popis rizika	Doporučená akce
----------------------	--------------	-----------------



5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A	NEPŘIJATELNÉ	Neprodleně přijměte opatření ke zmírnění rizika nebo danou činnost zastavte. Přednostně proveďte opatření ke zmírnění bezpečnostního rizika tak, aby byly zavedeny dodatečné nebo posílené preventivní kontroly a index bezpečnostního rizika byl snížen na přijatelnou úroveň.
5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A	TOLEROVATELNÉ	Riziko lze tolerovat na základě přijatých opatření ke zmírnění bezpečnostního rizika. Přijetí rizika může vyžadovat rozhodnutí vedení.
3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E	PŘIJATELNÉ	Riziko je přijatelné v daném stavu. Nejsou vyžadována žádná další opatření ke zmírnění bezpečnostního rizika.

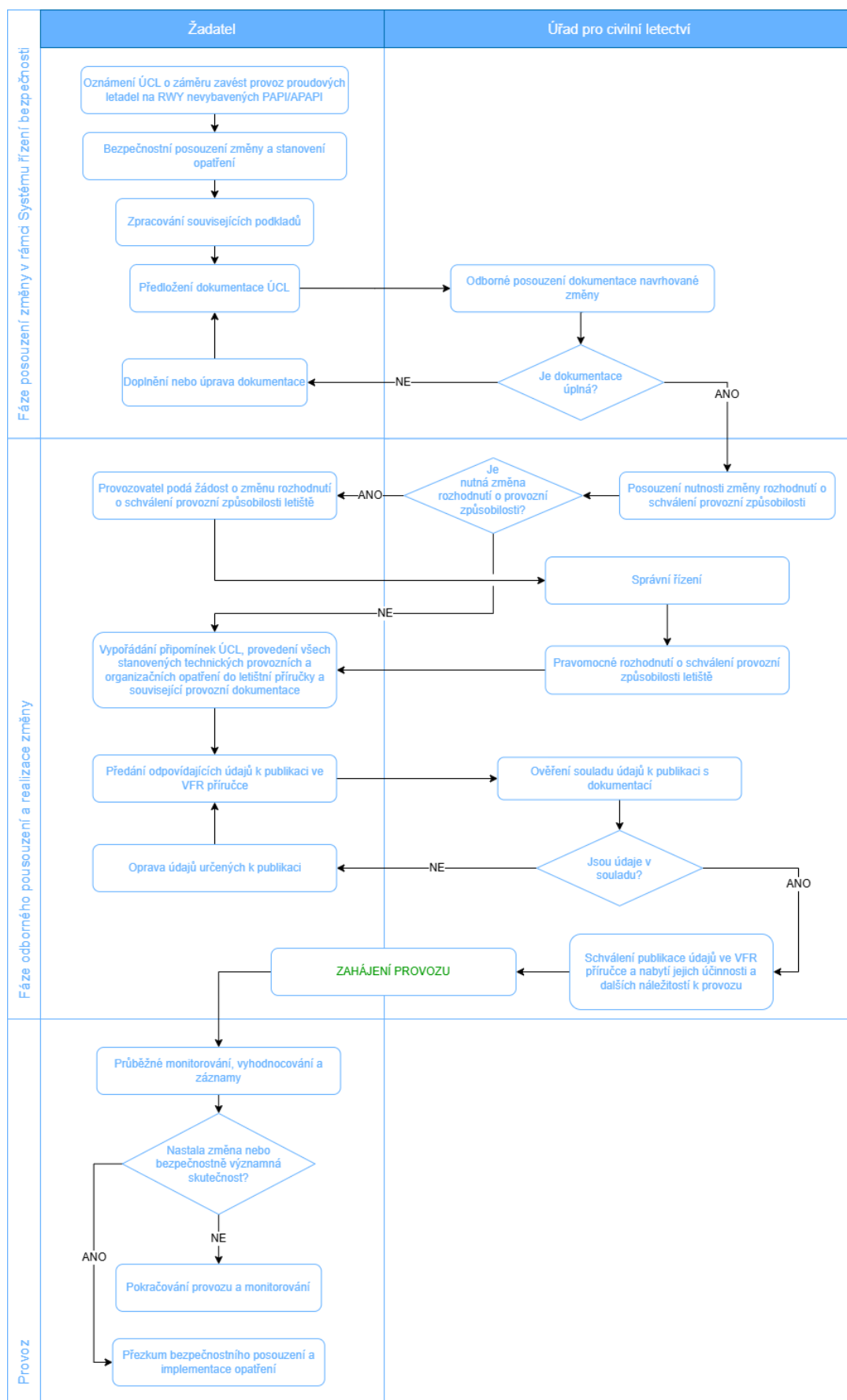
Tabulka 2: Matice přijatelnosti rizika

2. Postup při zavedení provozu proudových letadel na předemětných letištích

2.1. Procesní postup provozovatele letiště se schválenou provozní způsobilostí

Zavedení provozu proudových letadel na RWY nevybavené světelnou sestupovou soustavou pro vizuální přiblížení PAPI/APAPI představuje změnu technických nebo provozních podmínek letiště, kterou provozovatel posoudí před jejím zavedením v rámci svého systému řízení bezpečnosti.

Provozovatel odpovídá za prokázání, že zamýšlená změna splňuje požadavky této směrnice a že po provedení stanovených opatření bude dosaženo přijatelné úrovně bezpečnosti.





2.1.1. Postup provozovatele letiště se schválenou provozní způsobilostí

1. Provozovatel oznámí ÚCL záměr zavést provoz proudových letadel na RWY nevybavené PAPI/APAPI.
2. V oznámení uvede zejména:
 - a) předpokládaný rozsah a četnost provozu;
 - b) typy nebo skupiny uvažovaných proudových letadel;
 - c) technické parametry letadel významné pro provoz letiště, zejména maximální vzletovou hmotnost, rozpětí křídel, rozchod hlavního podvozku a tlak v pneumatikách hlavního podvozku;
 - d) předpokládané směry vzletů a přistání;
 - e) předpokládaný termín zavedení provozu.
3. Provozovatel posoudí zamýšlenou změnu v rámci systému řízení bezpečnosti a zpracuje bezpečnostní posouzení v souladu s bodem 1.2 této směrnice.
4. Součástí bezpečnostního posouzení nebo jeho příloh musí být podklady a doklady prokazující splnění požadavků této směrnice.
5. Na základě výsledků bezpečnostního posouzení provozovatel zpracuje:
 - a) návrh změny letištní příručky a související provozní dokumentace;
 - b) projektovou nebo technickou dokumentaci navrhovaných změn fyzických charakteristik, značení nebo vybavení letiště, jsou-li takové změny nezbytné;
 - c) návrh změny údajů určených k publikaci ve VFR příručce;
 - d) plán provedení opatření stanovených bezpečnostním posouzením.
6. Provozovatel předloží ÚCL:
 - a) bezpečnostní posouzení včetně jeho příloh;
 - b) návrh změny letištní příručky a související provozní dokumentace;
 - c) příslušnou projektovou nebo technickou dokumentaci;
 - d) návrh změny údajů určených k publikaci ve VFR příručce;
 - e) doklady o provedení opatření, která již byla uskutečněna.
7. ÚCL posoudí předloženou dokumentaci z hlediska její úplnosti, vzájemného souladu a splnění požadavků této směrnice.
8. ÚCL může v rámci posouzení zejména:
 - a) vyžádat doplnění nebo upřesnění předložené dokumentace;
 - b) požadovat úpravu navržených opatření;



c) ověřit místní podmínky a skutečné provedení opatření kontrolou nebo místním šetřením;

d) vyžádat doplnění podkladů nezbytných k ověření závěrů bezpečnostního posouzení.

9. ÚCL posoudí, zda zamýšlená změna může být provedena v rámci platného rozhodnutí o schválení provozní způsobilosti letiště, nebo zda vyžaduje změnu tohoto rozhodnutí.

10. Vyžaduje-li zamýšlený provoz změnu rozhodnutí o schválení provozní způsobilosti letiště, podá provozovatel příslušnou žádost. Provoz proudových letadel nelze zahájit před nabytím právní moci rozhodnutí o změně schválené provozní způsobilosti.

11. Nevyžaduje-li zamýšlený provoz změnu rozhodnutí o schválení provozní způsobilosti letiště, provozovatel po vypořádání připomínek ÚCL a provedení stanovených opatření zapracuje změnu do letištní příručky a související provozní dokumentace a oznámí ji ÚCL způsobem a ve lhůtě stanovené právními předpisy.

12. Provozovatel zajistí předání příslušných údajů k publikaci ve VFR příručce. Publikované údaje musí odpovídat bezpečnostnímu posouzení, letištní příručce a skutečně provedeným opatřením.

13. ÚCL ověří soulad údajů určených k publikaci s posouzenou dokumentací.

14. Provoz proudových letadel lze zahájit pouze za předpokladu, že:

a) byla provedena všechna opatření nezbytná k dosažení přijatelné úrovně bezpečnosti;

b) byly příslušné změny zapracovány do letištní příručky a související provozní dokumentace;

c) nabyly účinnosti příslušné údaje publikované ve VFR příručce;

d) nabylo právní moci rozhodnutí o změně schválené provozní způsobilosti letiště, byla-li tato změna nezbytná;

e) provoz odpovídá rozsahu a podmínkám platného rozhodnutí o schválení provozní způsobilosti letiště.

15. Provozovatel průběžně sleduje a vyhodnocuje účinnost přijatých opatření a vede o provozu proudových letadel odpovídající záznamy.

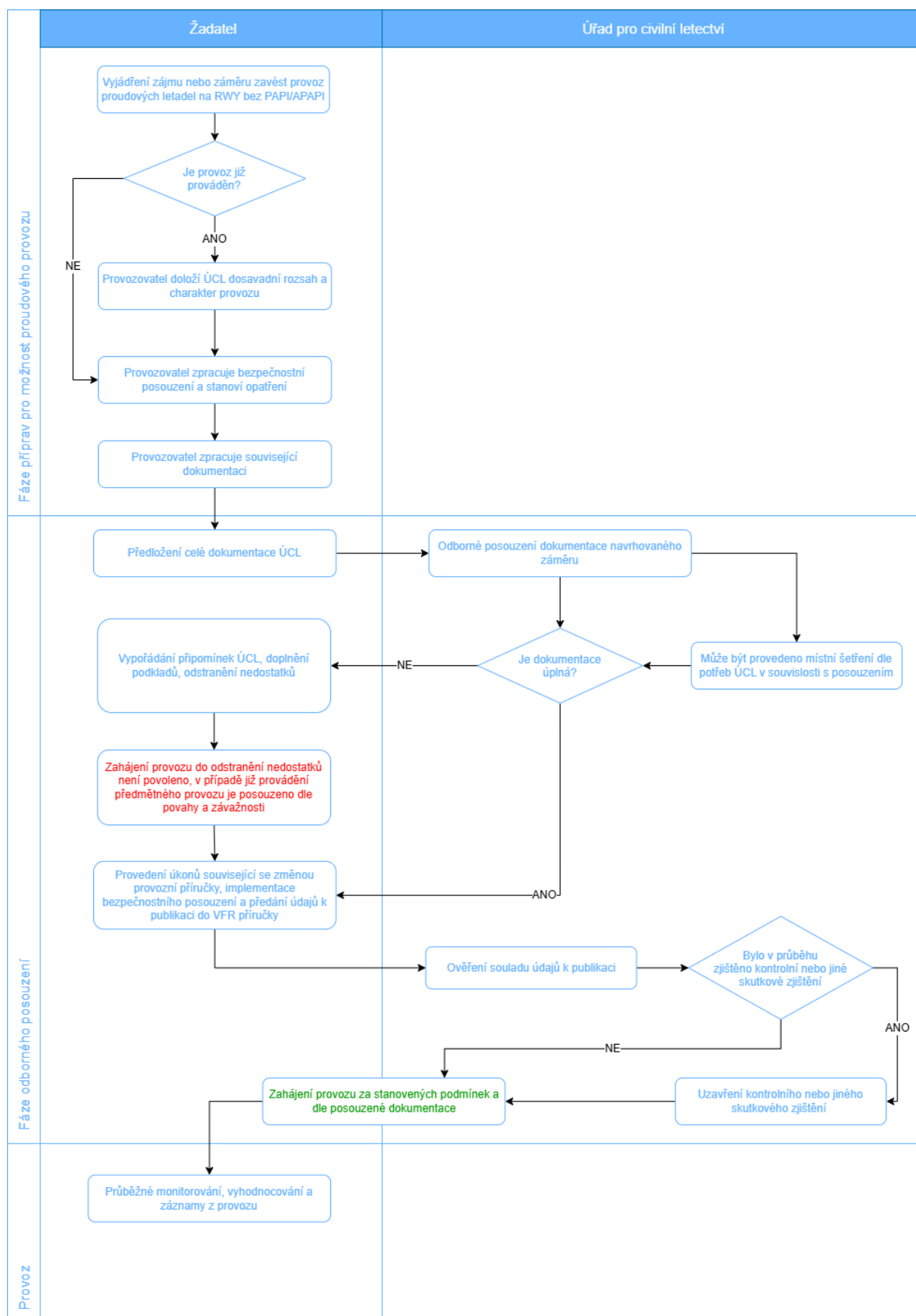


16. Provozovatel bezpečnostní posouzení přezkoumá při změně rozsahu nebo charakteru provozu, zařazení dalšího typu letadla, změně podmínek letiště, zjištění nedostatečné účinnosti opatření nebo po bezpečnostně významné události.
17. Bezpečnostní posouzení, záznamy o provozu a související dokumentaci provozovatel na vyžádání předloží ÚCL při výkonu státního dozoru.

2.2. Procesní postup provozovatele letiště bez schválené provozní způsobilosti

U letiště bez schválené provozní způsobilosti se nevede samostatné správní řízení, jehož předmětem by bylo povolení provozu proudových letadel na RWY nevybavené světelnou sestupovou soustavou pro vizuální přiblížení PAPI/APAPI. Splnění podmínek pro takový provoz ÚCL ověřuje v rámci výkonu státního dozoru, kontroly nebo místního šetření.

Za bezpečné provozování letiště, úplnost bezpečnostní studie a trvalé dodržování přijatých opatření odpovídá provozovatel letiště.





2.2.1. Postup provozovatele letiště bez schválené provozní způsobilosti

1. Provozovatel oznámí ÚCL záměr zahájit provoz proudových letadel na RWY nevybavené PAPI/APAPI.
2. V oznámení uvede zejména:
 - a) předpokládaný rozsah a četnost provozu;
 - b) typy nebo skupiny uvažovaných proudových letadel;
 - c) technické parametry letadel významné pro provoz letiště, zejména maximální vzletovou hmotnost, rozpětí křídel, rozchod hlavního podvozku a tlak v pneumatikách hlavního podvozku;
 - d) předpokládané směry vzletů a přistání;
 - e) předpokládaný termín zahájení provozu.
3. Je-li provoz proudových letadel již prováděn, provozovatel tuto skutečnost uvede a doloží jeho dosavadní rozsah a charakter.
4. Provozovatel zpracuje bezpečnostní studii v souladu s bodem 1.2 této směrnice
5. Bezpečnostní studie musí:
 - a) vycházet z místních podmínek letiště, předpokládaného rozsahu provozu a charakteristik uvažovaných letadel;
 - b) vymezit typy nebo skupiny letadel, pro které jsou její závěry použitelné;
 - c) obsahovat nebo mít v přílohách podklady a doklady prokazující splnění požadavků této směrnice;
 - d) stanovit způsob sledování účinnosti přijatých opatření a podmínky jejího přezkoumání.
6. Provozovatel na základě závěrů bezpečnostní studie zpracuje:
 - a) návrh změny letištního řádu a související provozní dokumentace;
 - b) projektovou nebo technickou dokumentaci změn fyzických charakteristik, značení nebo vybavení letiště, jsou-li takové změny nezbytné;
 - c) návrh změny údajů určených k publikaci ve VFR příručce;
 - d) plán provedení opatření stanovených bezpečnostní studií.
7. Provozovatel předloží ÚCL:
 - a) bezpečnostní studii včetně jejích příloh;
 - b) návrh změny letištního řádu a související provozní dokumentace;
 - c) příslušnou projektovou nebo technickou dokumentaci;



- d) návrh změny údajů určených k publikaci ve VFR příručce;
 - e) doklady o provedení opatření, která již byla uskutečněna.
8. ÚCL posoudí předloženou dokumentaci z hlediska její úplnosti, vzájemného souladu a splnění požadavků této směrnice.
9. ÚCL může v rámci posouzení zejména:
- a) vyžádat doplnění nebo upřesnění předložené dokumentace;
 - b) požadovat úpravu nebo doplnění navržených opatření;
 - c) ověřit místní podmínky a skutečné provedení opatření kontrolou nebo místním šetřením;
 - d) požadovat provedení měření, zkoušky nebo odborného posouzení, je-li to nezbytné k ověření bezpečnosti zamýšleného provozu.
10. Zjistí-li ÚCL, že předložené podklady nejsou úplné, navržená opatření nejsou dostatečná nebo nebyla prokazatelně provedena, vyzve provozovatele k doplnění podkladů nebo odstranění zjištěných nedostatků.
11. Do odstranění nedostatků provozovatel zamýšlený provoz proudových letadel nezahájí.
12. Je-li provoz proudových letadel již prováděn, postupuje ÚCL podle povahy a závažnosti zjištěného stavu v rámci výkonu státního dozoru.
13. Po vypořádání požadavků ÚCL a provedení stanovených opatření provozovatel:
- a) zapracuje podmínky provozu do letištního řádu a související provozní dokumentace;
 - b) doloží skutečné provedení opatření stanovených bezpečnostní studií;
 - c) zajistí předání příslušných údajů k publikaci ve VFR příručce.
14. Údaje určené k publikaci musí odpovídat bezpečnostní studii, letištnímu řádu a skutečně provedeným opatřením.
15. ÚCL ověří soulad údajů určených k publikaci s posouzenou dokumentací.
16. Pokud bylo posouzení vedeno v návaznosti na kontrolní nebo jiné skutkové zjištění, ÚCL je po prokázání splnění požadavků a provedení stanovených opatření uzavře.
17. Provoz proudových letadel lze zahájit pouze za předpokladu, že:
- a) byla provedena všechna opatření nezbytná k dosažení přijatelné úrovně bezpečnosti;



- b) byly příslušné podmínky a postupy zapracovány do letištního řádu a související provozní dokumentace;
- c) nabyly účinnosti příslušné údaje publikované ve VFR příručce;
- d) bylo vypořádáno související kontrolní nebo jiné skutkové zjištění, pokud bylo učiněno.;

18. Posouzení dokumentace Úřadem, verifikace údajů určených k publikaci ani uzavření kontrolního nebo jiného skutkového zjištění nepředstavují samostatné správní povolení provozu proudových letadel a nezbavují provozovatele odpovědnosti za bezpečné provozování letiště.

19. Provozovatel průběžně sleduje a vyhodnocuje provoz proudových letadel a účinnost přijatých opatření a vede o tomto provozu odpovídající záznamy.

20. Provozovatel bezpečnostní studii přezkoumá zejména při:

- a) změně rozsahu nebo charakteru provozu;
- b) zařazení dalšího typu nebo skupiny letadel;
- c) změně fyzických, provozních nebo překážkových podmínek letiště;
- d) zjištění nedostatečné účinnosti přijatých opatření;
- e) vzniku bezpečnostně významné události;
- f) změně použitelných požadavků právních nebo leteckých předpisů.

21. Bezpečnostní studii, záznamy o provozu a související dokumentaci provozovatel na vyžádání předloží ÚCL při výkonu státního dozoru.

Poznámka: Tento postup lze přiměřeně použít také k vypořádání kontrolního nebo jiného skutkového zjištění týkajícího se již prováděného provozu proudových letadel na RWY nevybavené PAPI/APAPI.