

UPOZORNĚNÍ:

Ačkoliv jsou tyto texty doslovným překladem originálního textu rozhodnutí výkonného ředitele EASA, slouží příslušné dokumenty připravované ÚCL pouze pro informační účely a ÚCL nenese za jejich obsah odpovědnost. Tyto texty nemají žádnou právní hodnotu. Originální znění naleznete v Úřední publikaci Agentury, tj. na webových stránkách <http://easa.europa.eu>.

Datum aktualizace tohoto dokumentu: 2. 8. 2024

Rozhodnutí výkonného ředitele

2024/004/R

ze dne 19. června 2024

kterým se vydává následující:

Amendment 10 k 1. vydání Přijatelných způsobů průkazu (AMC) a poradenského materiálu (GM) k nařízení Komise (EU) č. 139/2014

„AMC a GM k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – 1. vydání, Amendment 10“

Bezpečnost letišť, změna provozovatele letiště a hlášení událostí

VÝKONNÝ ŘEDITEL AGENTURY EVROPSKÉ UNIE PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ (EASA)

s ohledem na nařízení (EU) 2018/1139¹, a zejména na článek 76 odst. 3 a článek 104 odst. 3 písm. a) tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Přijatelné způsoby průkazu jsou nezávazné standardy vydané EASA, které jsou osobami a organizacemi využívány k prokázání vyhovění nařízení (EU) 2018/1139, aktům v přenesené pravomoci a prováděcím aktům přijatým na jeho základě.
- (2) Poradenský materiál je nezávazný materiál vydaný EASA, který pomáhá ilustrovat význam aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů a certifikačních specifikací a podrobných specifikací a který se používá k podpoře výkladu nařízení (EU) 2018/1139, aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě a certifikačních specifikací a podrobných specifikací.
- (3) Rozhodnutím 2014/012/R ze dne 27. února 2014 vydal výkonný ředitel Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k nařízení (EU) č. 139/2014.
- (4) EASA je povinna, na základě článku 4 odst. 1 písm. a) nařízení (EU) 2018/1139, zohledňovat současný stav techniky a osvědčené postupy v oblasti letectví a aktualizovat svá rozhodnutí s ohledem na celosvětové zkušenosti v letectví a vědeckotechnický pokrok v daných oblastech.
- (5) EASA určila potřebu změnit Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz s cílem

¹ Nařízení (EU) 2018/1139 Evropského parlamentu a Rady ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. L 212, 22.08.2018, s. 1) (<http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

pomoci členským státům a průmyslu v dosahování a ilustrování shody s ustanoveními obsaženými v nově přijatém prováděcím nařízení Komise (EU) 2024/894², kterým se mění Nařízení Komise (EU) č. 139/2014, pokud jde o hlášení událostí, a rovněž v nově přijatém nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/1400³ ze dne 13. března 2024, kterým se mění Nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o bezpečnost letišť, změnu provozovatele letiště a hlášení událostí.

- (6) EASA, v souladu s článkem 115 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 a článkem 6 postupu pro předpisovou činnost EASA⁴, široce konzultovala zainteresované strany a své poradní orgány ohledně obsahu tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemné stanovisko k připomínkám obdržným v rámci této konzultace⁵.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Příloha k rozhodnutí č. 2014/012/R výkonného ředitele Agentury ze dne 27. února 2014 se tímto mění v souladu s přílohami k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost den po jeho uveřejnění v Úřední publikaci EASA.

Příloha I se použije ode dne vstupu v platnost.

Příloha II se použije od 20. března 2025.

Příloha III se použije od 24. května 2025.

V Kolíně nad Rýnem dne 19. června 2024

*Za Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví
Výkonný ředitel*

Florian GUILLERMET

² Prováděcí nařízení Komise (EU) 2024/894 ze dne 13. března 2024, kterým se mění Nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o hlášení událostí (Úř. věst. L, 2024/894, 20.03.2014) (http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/894/oj).

³ Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2024/1400 ze dne 13. března 2024, kterým se mění Nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o bezpečnost letišť, změnu provozovatele letiště a hlášení událostí (Úř. věst. L, 2024/1400, 24.05.2024) (http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/1400/oj).

⁴ EASA je povinna dodržovat strukturovaný proces tvorby předpisů, jak je požadováno článkem 115 odst. 1 Nařízení (EU) 2018/1139. Tento proces byl přijat rozhodnutím správní rady EASA (MB) a je odkazován jako „postup pro předpisovou činnost“. Viz rozhodnutí MB č. 01-2022 ze dne 2. května 2022 ohledně postupu použitého EASA při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a dalších podrobných specifikací, přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“) a kterým se nahrazuje rozhodnutí správní rady č. 18-2015 ([EASA MB Decision No 01-2022 on the Rulemaking Procedure, repealing MB Decision 18-2015 \(by written procedure\) | EASA \(europa.eu\)](https://www.easa.europa.eu/en/mb-decisions/mb-decision-01-2022)).

⁵ [Comment Response Documents | EASA \(europa.eu\)](https://www.easa.europa.eu/en/comment-response-documents).

Příloha I k rozhodnutí 2024/004/R

„Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – 1. vydání, Amendment 10“

Text změn je upraven tak, aby bylo patrné zrušení textu nebo vložení nového nebo pozměněného textu, jak je uvedeno níže:

- zrušený text je **přeškrtnut**;
- nový nebo změněný text je zvýrazněn **tyrkysově**;
- výpustka „[...]“ znamená, že zbývající text zůstává beze změn.

Poznámka pro čtenáře

V měněném a zejména ve stávajícím textu (který zůstává beze změn) je výraz „Agentura“ používán vzájemně zaměnitelně s výrazem „EASA“. Vzájemná zaměnitelnost použití těchto dvou termínů je mnohem více zřejmá v konsolidovaných verzích. Vezměte, proto prosím, na vědomí, že oběma termíny je myšlena „Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)“.

Příloha k rozhodnutí 2014/012/R výkonného ředitele Agentury ze dne 27. února 2014 se tímto mění následovně:

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

CERTIFIKAČNÍ ÚKOLY

~~Úkoly, které mohou být prováděny kvalifikovanými subjekty jménem příslušného úřadu, mohou zahrnovat jakékoli úkoly související s prvotní certifikací a průběžným dozorem letišť a provozovatelů letišť, stejně jako organizací odpovědných za poskytování AMS, s výjimkou vydávání osvědčení nebo oprávnění.~~

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.

AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) System řízení¹

SLEDOVÁNÍ SHODY

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

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

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

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

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

[...]

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

ODPOVĚDNOST ZA SLEDOVÁNÍ SHODY

- (a) Odpovědnost za sledování shody by:

¹ Rozhodnutím 2024/005/R bylo AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) přesunuto z přílohy I do přílohy III rozhodnutí 2024/004/R, čímž došlo k odložení použitelnosti změny tohoto bodu na 24. 5. 2025.

- (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) ~~nebo ADR.OR.D.015(c)~~, s výjimkou méně složitých organizací/provozů, kdy ji může mít zároveň odpovědný vedoucí ~~nebo osoba uvedená v ADR.OR.D.015(c)~~.

[...]

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

VEDOUcí BEZPEČNOSTI (SAFETY MANAGER)

[...]

- (c) Vedoucí bezpečnosti by měl mít:
 - (1) adekvátní praktické zkušenosti a odborné znalosti v oblasti provozu letišťe nebo údržby letišťe nebo podobné oblasti;
 - (2) adekvátní znalosti v oblasti řízení bezpečnosti a kvality;
 - (3) adekvátní znalosti letišťní 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) ~~nebo AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11)~~. Avšak v případě méně složitého organizačního uspořádání/ provozu letišťe může být vedoucím bezpečnosti odpovědný vedoucí pracovník ~~nebo jedna z osob uvedených v ADR.OR.D.015(b), nebo AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11)~~, nebo jakákoli jiná osoba příslušné úrovně vedení (**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 letišťe, **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.

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

INSTRUKTOŘI – HODNOTÍCÍ OSOBY

- (a) Provozovatel letišťe 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 instruktory a hodnotící osoby pro zavádění příslušné části programů výcviku a přezkoušení odborné způsobilosti personálu těchto organizací. Bez ohledu na zvolené řešení zůstává provozovatel letišťe odpovědný za to, že je program výcviku a program přezkoušení odborné způsobilosti řádně implementován konzistentním způsobem a podle příslušných postupů a norem stanovených provozovatelem letišťe.
- (b) Osoba může být kvalifikována a provozovatelem letišťe určena zároveň jako instruktor i hodnotící osoba. ~~Avšak takovate~~ **Takováto** osoba ~~ne~~ může provádět hodnocení vlastních školení, kurzů nebo materiálů **pod podmínkou, že funkce sledování shody provozovatele letišťe zajišťuje, že hodnocení nebo testy jsou založeny na objektivních důkazech a uplatňují se předem stanovená kritéria, která musí být hodnocenou osobou ve výcviku splněna.**

[...]

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

KOMBINOVÁNÍ ROLÍ INSTRUKTORA A HODNOTÍČÍ 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.

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:

[...]

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

[...]

6. Informace o rozměrech letiště a související informace, včetně následujícího:

[...]

- 6.2 délky, šířky a druhu povrchu pásu dráhy, koncových bezpečnostních ploch RWY, dojezdových drah; ~~délky, šířky a druhu povrchu pojezdových drah~~; druhu povrchu odbavovacích ploch a stání letadel; délky předpolí a profilu terénu;

[...]

[...]

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 ~~AMC2 ADR.OPS.B.025 „Provoz vozidel“~~ AMC1 ADR.OPS.B.024(b) a AMC2 ADR.OPS.B.024(b);

[...]

Příloha II k rozhodnutí 2024/004/R

„Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – 1. vydání, Amendment 10“

Text změn je upraven tak, aby bylo patrné zrušení textu nebo vložení nového nebo pozměněného textu, jak je uvedeno níže:

- zrušený text je **přeškrtnut**;
- nový nebo změněný text je zvýrazněn **tyrkysově**;
- výpustka „[...]“ znamená, že zbývající text zůstává beze změn.

Poznámka pro čtenáře

V měněném a zejména ve stávajícím textu (který zůstává beze změn) je výraz „Agentura“ používán vzájemně zaměnitelně s výrazem „EASA“. Vzájemná zaměnitelnost použití těchto dvou termínů je mnohem více zřejmá v konsolidovaných verzích. Vezměte, proto prosím, na vědomí, že oběma termíny je myšlena „Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)“.

Příloha k rozhodnutí 2014/012/R výkonného ředitele Agentury ze dne 27. února 2014 se tímto mění následovně:

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.

Příloha III k rozhodnutí 2024/004/R

„Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – 1. vydání, Amendment 10“

Text změn je upraven tak, aby bylo patrné zrušení textu nebo vložení nového nebo pozměněného textu, jak je uvedeno níže:

- zrušený text je **přeškrtnut**;
- nový nebo změněný text je zvýrazněn **tyrkysově**;
- výpustka „[...]“ znamená, že zbývající text zůstává beze změn.

Poznámka pro čtenáře

V měněném a zejména ve stávajícím textu (který zůstává beze změn) je výraz „Agentura“ používán vzájemně zaměnitelně s výrazem „EASA“. Vzájemná zaměnitelnost použití těchto dvou termínů je mnohem více zřejmá v konsolidovaných verzích. Vezměte, proto prosím, na vědomí, že oběma termíny je myšlena „Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)“.

Příloha k rozhodnutí 2014/012/R výkonného ředitele Agentury ze dne 27. února 2014 se tímto mění následovně:

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.

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

ROZSAH PROVOZU LETADEL ~~S KÓDOVÝM PÍSMENEM VYŠŠÍM NEŽ KÓDOVÉ ZNAČENÍ LETIŠTĚ~~ 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 s vyšším kódovým písmenem podle~~ v souladu s bodem ADR.OPS.B.090.

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

VZOR PODMÍNEK OSVĚDČENÍ, KTERÉ MAJÍ BÝT PŘILOŽENY K OSVĚDČENÍM

PODMÍNKY OSVĚDČENÍ	
Číslo osvědčení: [KÓD STÁTU] ¹ :	
Název letiště – směrovací značka ICAO ² :	
Podmínky provozu ³ :	
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 s kódovým písmenem vyšším než kódové značení letiště⁸ :	
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 zbývajících délek 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 s vyšším kódovým písmenem, než je uvedeno v bodě 7 výše.**
- 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.

GM1 ADR.OR.B.040(a);(b) Změny

ZMĚNY VYŽADUJÍCÍ PŘEDCHOZÍ SOUHLAS

[...]

- (i) Provoz letadla, **které překračuje certifikované konstrukční vlastnosti letiště s vyšším kódovým písmenem,** jak je požadováno v **bodě ADR.OPS.B.090(a) — Využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem.**

[...]

AMC1 ADR.OR.C.030 Hlášení událostí

VŠEOBECNĚ

~~Provozovatel letiště by měl stanovit postupy, které mají být používány pro hlášení příslušnému úřadu a jakýmkoli dalším organizacím, jak je požadováno, které zahrnují:~~

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

POVINNÉ HLÁŠENÍ – VŠEOBECNĚ

- (a) Nařízení (EU) 2015/1018 uvádí seznam klasifikující události 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.

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 pokrývající všechna osvědčení, jichž je držitelem; a
 - (2) jediná hlášení o událostech pokrývající 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 zřízen 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.

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 nezpřístupňovat 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 pro bezpečnostní hlášení;
 - (3) s odkazem na „spravedlivé posuzování (just culture)“ jasně indikovat typy chování v provozu, které jsou nepřijatelné, a zahrnovat podmínky, za nichž nebudou přijímána disciplinární opatření; a
 - (4) být pravidelně přezkoumávána, aby se zajistilo, že je i nadále relevantní a vhodná.
- (c) Vyšší vedení by mělo:

- (1) průběžně prosazovat politiku bezpečnosti u veškerého personálu a demonstrovat vlastní odhodlání tuto politiku dodržovat;
- (2) poskytovat nezbytné lidské a finanční zdroje pro její zavádění; a
- (3) stanovit bezpečnostní cíle a standardy výkonnosti.

GM1 ADR.OR.D.005(b)(2) System řízení

POLITIKA BEZPEČNOSTI

(a) — Politika bezpečnosti – všeobecně

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

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

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.

(b) — ~~Politika bezpečnosti – spravedlivé posuzování (just culture)~~

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

AMC1 ADR.OR.D.027 — Bezpečnostní programy

BEZPEČNOSTNÍ PROGRAMY – LETIŠTNÍ VÝBORY PRO BEZPEČNOST

(a) — Provozovatel letiště by měl:

- (1) — ~~sestavit, koordinovat a zavést programy na podporu bezpečnosti na letišti. Tyto programy by měly mimo jiné zahrnovat:~~
 - (i) — ~~bezpečnost na RWY, včetně předcházení narušení RWY a vyjetí z RWY;~~
 - (ii) — ~~bezpečnost na odbavovací ploše; a~~
 - (iii) — ~~prevence FOD;~~
- (2) — ~~koordinovat a podporovat výměnu informací a společné zjišťování příčin událostí, vážných incidentů a nehod.~~

~~(b) Provozovatel letiště by měl vytvořit, koordinovat a vést místní letištní výbory pro bezpečnost a místní pracovní tým zabývající se problematikou bezpečnosti na RWY (LRST) zabývající se bezpečností na RWY, bezpečností na odbavovacích plochách a bezpečností provozu na letišti obecně. Všechny relevantní organizace pracující nebo poskytující služby na letišti by se měly těchto letištních výborů pro bezpečnost a LRST účastnit.~~

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

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.

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.

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 řídicími 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.

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.

GM1-ADR.OR.D.027 — Bezpečnostní programy

LETIŠTNÍ VÝBORY PRO BEZPEČNOST

- (a) Výbor pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše
- (1) Provozovatel letiště by měl zřídit výbor(y) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše;
 - (2) Výbor(y) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše by měl(y) mít vůči provozovateli letiště poradní roli;
- (b) Řízení výboru(ů) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše
- (1) V čele výboru(ů) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše by měl stát vedoucí představitel provozovatele letiště, odpovědný za provoz letiště; a
 - (2) Roli tajemníka výboru(ů) by měl plnit vedoucí bezpečnosti (safety manager) provozovatele letiště.
- (c) Složení výboru(ů) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše
- Mezi účastníky by měli být (kromě jiných) zástupci:
- (1) uživatelé letiště aktivně se podílející na letovém provozu;
 - (2) poskytovatelé služeb pozemního odbavení letadel;
 - (3) letištních záchranných a hasičských služeb;
 - (4) provozů letiště;
 - (5) zvládnání nebezpečí střetu se zvěří na letišti;
 - (6) údržby letiště; a
 - (7) poskytovatele(ů) letových navigačních služeb.
- (d) Úkoly
- Úkoly výboru(ů) pro bezpečnost na pohybové/odbavovací ploše by měly být:
- (1) získat a vyhodnotit hlášení ohledně provozních problémů v oblasti bezpečnosti;
 - (2) získat hlášení a statistické informace o leteckých nehodách a incidentech a navrhnout řešení;
 - (3) doporučit věci související s bezpečností na pohybové/odbavovací ploše, jako:
 - (i) podpora kázně na odbavovací ploše v oblasti bezpečnosti;

- ~~(ii) — prevence FOD;~~
- ~~(iii) — vytváření opatření pro bezpečný provoz;~~
- ~~(iv) — zvážení činností k vyřešení bezpečnostních problémů na pohybové/odbavovací ploše;~~
- ~~(v) — záležitosti týkající se vybavení odbavovacích ploch;~~
- ~~(vi) — věnování se otázkám provozu vozidel (mobilních prostředků);~~
- ~~(vii) — nové a/nebo aktualizované bezpečnostní instrukce;~~
- ~~(viii) — záležitosti ochranných oděvů/vybavení personálu;~~
- ~~(ix) — metody tvorby a podpory iniciativ týkajících se povědomí o bezpečnosti na odbavovací ploše;~~
- ~~(x) — otázky odstraňování sněhu a ledu;~~
- ~~(xi) — navrhované práce na letišti;~~
- ~~(xii) — navrhované změny/výstavba pohybové plochy;~~
- ~~(xiii) — standardní provozní postupy, atd.~~

GM2-ADR.OR.D.027 — Bezpečnostní programy

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

(a) — Kontext

- ~~— Jako součást svého runway safety programu by měl provozovatel letiště zřídit a vést místní pracovní tým zabývající se problematikou bezpečnosti na RWY (LRST) a projednávat místní problémy bezpečnosti na RWY, včetně předcházení narušení RWY (včetně záměny RWY) a vyjetí z RWY.~~
- ~~— Narušení RWY (*runway incursion*) je definováno jako: „Jakákoliv událost na letišti zahrnující nesprávnou přítomnost letadla, mobilního prostředku nebo osoby v ochranné zóně plochy určené k přistávání nebo vzletům letadel⁴.“~~
- ~~— K vyjetí z RWY (*runway excursion*) dojde, když: „Letadlo se náhle stočí nebo přejede plochu RWY během vzletu nebo přistání“.~~

(b) — Složení LRST

- ~~— Mezi účastníky by měli být zástupci všech zainteresovaných stran s přímým zapojením do provozu na RWY na letišti, včetně (výčet není úplný):~~
 - ~~(1) — provozů letiště;~~
 - ~~(2) — inženýringu a údržby letiště;~~
 - ~~(3) — poskytovatelů letových navigačních služeb;~~
 - ~~(4) — provozovatelů letadel, kteří využívají letiště;~~
 - ~~(5) — letištních záchranných a hasičských služeb;~~
 - ~~(6) — řidičů majících přístup na pohybovou plochu.~~

(c) — Úloha

⁴— „Ochrannou zónou plochy určené k přistávání nebo vzletům letadel“ se myslí fyzický povrch RWY od její osy po vyčkávací místo odpovídající podle typu RWY. Pokud je provoz prováděn za podmínek nízké dohlednosti, mělo by jít o vyčkávací místo odpovídající platným postupům. „Chráněný prostor“ zahrnuje vždy kritické prostory sestupového a směrového majáku ILS, a citlivé prostory ILS během postupů za podmínek nízké dohlednosti.

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

(d) Úkoly

LRST může mít následující úkoly:

- (1) identifikace možných problémů na RWY z pohledu bezpečnosti, včetně potřeby určení kritických bodů a jiných problematických oblastí na letišti a přezkoumávání relevantních záznamů v AIP z pohledu přesnosti;
- (2) tvorba a organizování místních kampaní zvyšování povědomí, ve vhodných obdobích, včetně začátku rušné sezóny nebo před nezvyklou událostí, které se zaměřují na místní problematické věci, např. výroba a distribuce map místních kritických bodů, nebo jiného poradního materiálu, který je považován za potřebný; místní kampaně zvyšování povědomí by se měly pravidelně obměňovat, aby se udržel zájem a provozní povědomí dotčeného personálu;
- (3) sledování počtu, typu a závažnosti narušení RWY; šíření bezpečnostních doporučení vyplývajících z nálezů zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, stejně jako z jiných souvisejících získaných zkušeností, např. provozní praxe a nejlepších postupů zmírňování rizik; sdílení osvědčených postupů, jak předcházet narušením a vyjetím z RWY;
- (4) asistence při ověřování, zda je dostatečná komunikace mezi řídicími letového provozu nebo jiným personálem ATS, piloty a řidiči mobilních prostředků, nebo zda by mohla být navržena nějaká zlepšení;
- (5) provádění pravidelných pozorování, za různých povětrnostních a světelných podmínek, s cílem posoudit, zda jsou všechny vstupy na RWY a vizuální prostředky dostatečné, správně umístěné a pochopitelné pro všechny zúčastněné strany, bez možných nejasností jejich významu, nebo identifikovat možné problémy týkající se návrhu letiště;
- (6) porozumění provozním potížím personálu pracujícího v jiných oblastech a doporučování oblastí zlepšení; při přezkumu provozních postupů je nezbytné zajistit, aby byly integrovány postupy používané různými společnostmi na letišti a aby byly účinné, tak aby bylo riziko narušení RWY minimální. Péče by měla být věnována prověřování stávajících nebo navrhovaných postupů pro zlepšení kapacity RWY nebo projektům snižování hluku, které zahrnují systémy preference RWY;
- (7) vývoj programů společných, vstupních, opakovacích výcviků a seznamování veškerého zainteresovaného personálu (řidičů mobilních prostředků a jiného personálu pracujícího na pohybové ploše, pilotů, personálu ATS) s předcházením narušení a vyjetí z RWY; to může zahrnovat návštěvy pohybové plochy s cílem zvýšit povědomí o rozvržení letiště, značení, znaků, umístění anemometrů, atd., kde je to považováno za nezbytné;
- (8) poskytování doporučení před zavedením změn na letišti, obvyklé praxe a postupů, jak identifikovat možná narušení a vyjetí z RWY; a
- (9) pravidelné posuzování účinnosti zavedených provozních řešení.

AMC2 ADR.OR.D.027 – Bezpečnostní programy

KRITICKÉ BODY

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

GM3 ADR,OR.D.027 — Bezpečnostní programy

KRITICKÝ BOD

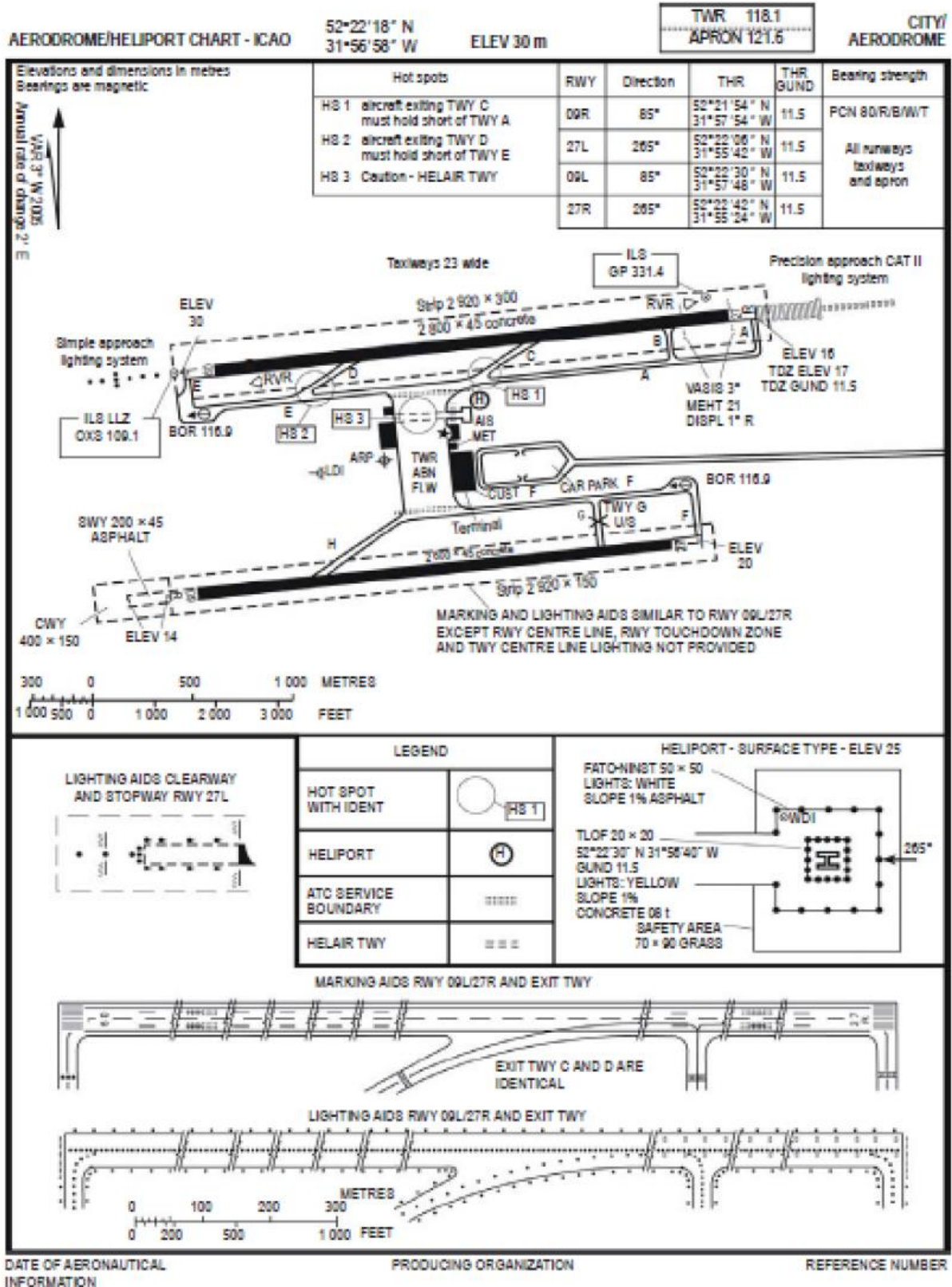
~~Kritický bod (hot spot) je definován jako „na pohybové ploše letiště, na kterém v minulosti došlo nebo u kterého existuje potenciální riziko srážky nebo narušení dráhy a kde je nutná zvýšená pozornost pilotů/řidičů.“~~

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

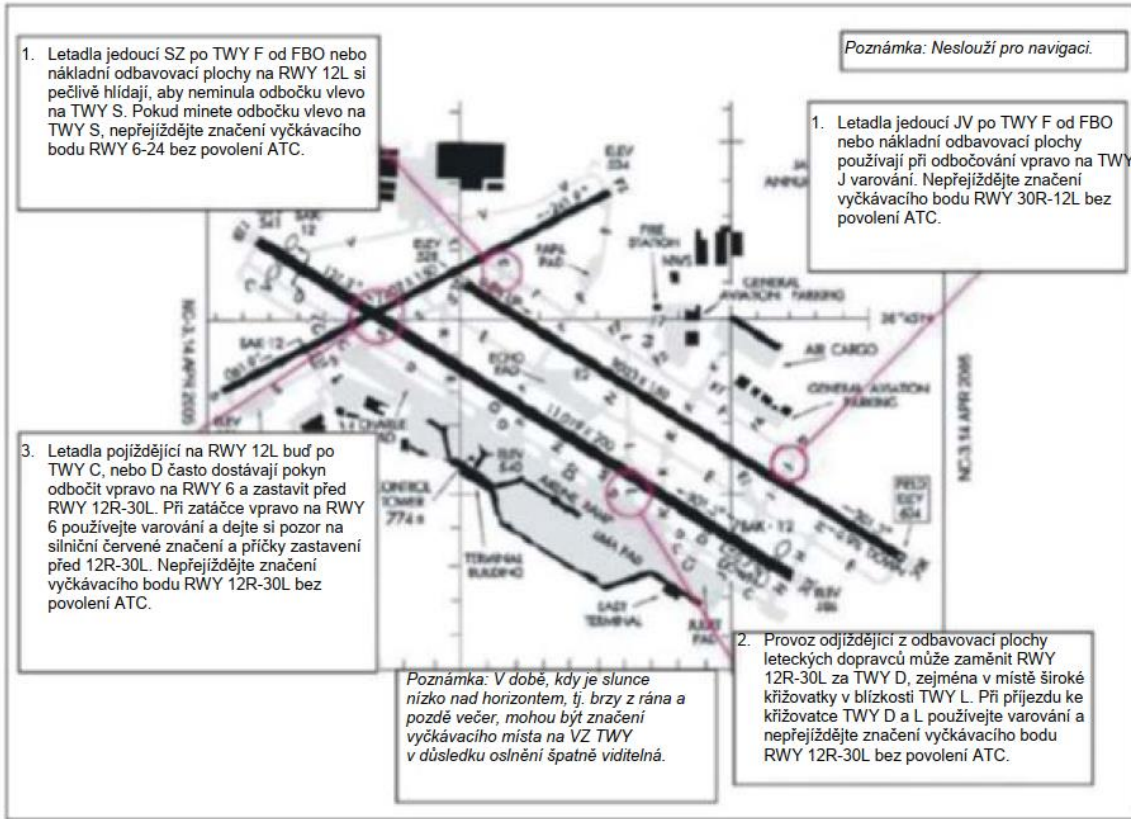
- ~~(a) — kampaně pro zvyšování povědomí;~~
- ~~(b) — dodatečné vizuální prostředky (znaky, značení a návěstidla);~~
- ~~(c) — stanovení alternativních tras;~~
- ~~(d) — zavedení změn částí letiště do návrhu; a~~
- ~~(e) — snížení slepých bodů z letištní řídicí věže.~~

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

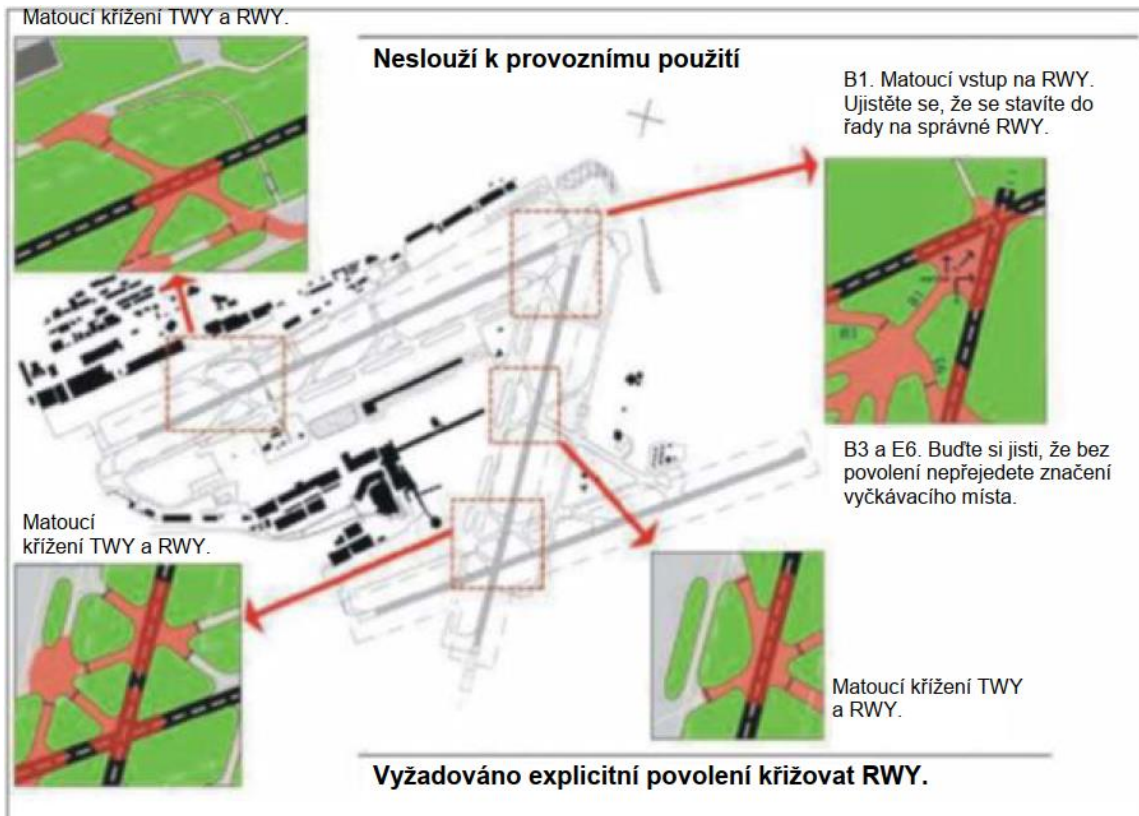
~~Příklady znázorňování rizikových bodů na mapách jsou uvedeny na Obrázcích 1, 2 a 3 níže.~~



Obrázek 1



Obrázek-2



Obrázek-3

AMC1 ADR.OR.D.030 Systém bezpečnostních hlášení

SYSTÉM BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

- (a) Systém bezpečnostních hlášení – všeobecně
- (1) Účinný systém bezpečnostních hlášení by měl **zahrnovat**, kromě personálu provozovatele letiště, **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 určit, které události jsou hlášeny povinně.~~
 - ~~(4) Provozovatel letiště by měl stanovit způsob a formát hlášení, který by měl být takový, aby splňoval existující požadavky na hlášení předpokládané v příslušné legislativě, pokud jde o čas, formát a požadované informace, které mají být hlášeny.~~
 - (3) Provozovatel letiště by měl poskytovat dostatečné způsoby pro hlášení, včetně formulářů, které mohou být k tomuto účelu použity.**
 - ~~(5)~~ Systém bezpečnostních hlášení by měl pro podání hlášení zahrnovat potvrzení přijetí osobě podávající hlášení.
 - ~~(6)~~ Postup hlášení by měl být co možná nejjednodušší a řádně zdokumentovaný, včetně podrobností, jako jsou co, jak, kde, komu a kdy hlásit.;
 - ~~(7)~~ Bez ohledu na zdroj nebo způsob podání by měla jednou obdržena informace být uchovávána způsobem, který je vhodný pro snadné vyhledávání a analyzování.;
 - ~~(8)~~ Přístup k podaným hlášením by měl být omezen na osoby odpovědné za jejich uchovávání a analyzování.;
 - ~~(9)~~ Měla by být zajištěna ochrana totožnosti osoby podávající hlášení a postupy stanovené provozovatelem letiště za účelem sběru dalších informací pro analýzy nebo vyšetřování by měly respektovat tento princip.;
 - ~~(10)~~ Systém bezpečnostních hlášení by měl zahrnovat systém zpětné vazby osobě podávající hlášení o závěru analýzy dané události.
- ~~(b) Hlášení nebezpečí střetu se zvířeti~~
- ~~(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 zvířeti a související identifikovaná nebezpečí.~~
 - ~~(2) Hlášení těchto třetích stran by měla být prováděna bez ohledu na jakékoli další požadavky, podle nichž událost podléhá povinnému hlášení příslušnému státu letiště nebo státu zápisu do rejstříku zainteresovaného letadla nebo jakémukoli dalšímu příslušnému úřadu v souvislosti s národním programem hlášení událostí.~~

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 LETIŠTĚ

- (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 nařízeních (EU) č. 996/2010, podle nichž událost podléhá povinnému hlášení příslušnému státu letiště, relevantnímu orgánu pro šetření nebo státu zápisu do rejstříku zainteresovaného letadla ~~nebo jakémukoli dalšímu příslušnému úřadu v souvislosti s národním programem hlášení událostí.~~

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:

[...]

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 hlášení nebezpečí) a vyšetřování; 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:

[...]

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

[...]

- 28. Postupy pro provoz letadel, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště s vyšším kódovým písmenem na letišti, včetně pojezdových tras v souladu s bodem ADR.OPS.B.090.

[...]

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 e 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.

GM1 ADR.OR.F.045(b)(2) Systém řízení

BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA

~~(a)~~ — 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.

~~Bezpečnostní politika stanovuje, že účelem bezpečnostních hlášení a interních vyšetřování je zlepšit bezpečnost, nikoli dávat vinu jednotlivcům.~~

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.

~~(b)~~ — Bezpečnostní politika — spravedlivé posuzování (just culture)

~~Bezpečnostní politika aktivně podporuje efektivní bezpečnostní hlášení a definováním hranice mezi přijatelným prováděním (často neúmyslné chyby) a nepřijatelným prováděním (jako je nedbalost, bezohlednost, porušování předpisů nebo sabotáž) poskytuje osobám podávajícím hlášení spravedlivou ochranu. Bezpečnost nebo spravedlivé posuzování však nemusí bránit „kriminalizaci chyby“, která je právně, eticky a morálně v rámci svrchovaných práv kteréhokoliv~~

členského státu, za předpokladu dodržování práva Evropské unie a zavedených mezinárodních dohod. Po nehodě nebo vážném incidentu lze očekávat soudní vyšetřování a důsledky v nějaké formě, zejména pokud selhání mělo za následek ztráty na životech nebo poškození majetku, i když nešlo o nedbalost nebo špatný úmysl. Potenciální problém by proto mohl existovat, pokud by se s dobrovolnými hlášeními o nebezpečích, která se týkají skrytých nedostatků systému nebo jeho výkonu, zacházelo stejně jako s hlášeními týkajícími se vyšetřování nehod a vážných incidentů. Záměrem ochrany hlášení o nebezpečí nebude zpochybnit legitimitu soudního vyšetřování nebo požadovat nepřiměřenou imunitu. Právní argumenty však obvykle mají přednost před jakýmkoli argumentem týkajícím se techniky nebo bezpečnosti.

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)“):

[...]

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 a 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 hlášení nebezpečí) a vyšetřování; 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 doporučeními vydávanými úřady pro odborné zjišťování příčin v oblasti bezpečnosti (orgány pro šetření).
- 3. Požadované kvalifikace a odpovědnosti personálu AMS.

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

ODSTRAŇOVÁNÍ LETADEL NESCHOPNÝCH POHYBU

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

GM1 ADR.OPS.B.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 význané 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 vlastníkovi 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.

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 zevrubního 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.

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.

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.

AMC1 ADR.OPS.B.011(b) Odstraňování letadel neschopných pohybu

ORGANIZACE ZAPOJENÉ DO ODSTRAŇOVÁNÍ 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.

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 ~~se slabým letovým provozem prováděným~~ za podmínek dobré dohlednosti, po složité systémy nezbytné na velkých letištích s vysokou hustotou letového provozu prováděného ~~hustým provozem prováděným~~ za podmínek nízké dohlednosti. Systém zvolený pro letiště bude přiměřený provoznímu prostředí, v němž bude dané letiště fungovat.

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.

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.

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.

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.

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 neprovoznosti 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 neprovoznosti;
 - (3) značky a návěstidla neprovoznosti jsou umístěny dostatečně blízko sebe, aby vyznačily neprovoznou plochu. Jsou-li návěstidla použita k označení přechodné neprovozných 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 neprovoznosti sestávají z výrazných nadzemních značek, jako jsou praporky, kužely nebo návěstní tabule;
- (5) značky a návěstidla neprovoznosti 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 PROVOZNIHO 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 neprovoznosti 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.

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, rozlité tekutiny, 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 kmitočtu 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.

AMC1 ADR.OPS.B.070 — Bezpečnost při pracích na letišti

VŠEOBECNĚ

- (a) ~~Postupy by měly být přiměřené objemu a povaze provozů na letišti.~~
- (b) ~~Stavební nebo údržbové práce na pohybové ploše nebo práce ovlivňující letištní provoz by měly být plánovány, stanoveny, realizovány nebo schváleny provozovatelem letiště.~~
- (c) ~~Rozsah, fyzický rozměr a doba prací by měly být oznámeny zainteresovaným relevantním stranám. Pokud tyto práce s sebou ponесou omezení použití konkrétní RWY, měla by být zavedena dodatečná opatření k zajištění bezpečnosti. V případě, že tyto práce vyžadují dočasnou změnu vyhlášených délek RWY, měl by být proveden přepoččet vyhlášených délek v souladu se stanoveným postupem a příslušné informace by měly být poskytnuty příslušnému úřadu, letovým provozním službám a stanovišti leteckých informačních služeb, než jsou nové vyhlášené délky zavedeny. Provozovatel letiště by měl rovněž požádat o vysílání příslušných informací prostřednictvím místního ATIS.~~
- (d) ~~Jsou jasně chápány a plněny funkce a odpovědnosti za provoz a úkoly související se zkrácením použitelné délky RWY a probíhající práce (work in progress (WIP)).~~
- (e) ~~Provozovatel letiště by měl přijmout vhodná opatření ke sledování bezpečnosti letiště a provozu letadel v průběhu letištních prací, tak aby v případě potřeby byla včas přijata nápravná opatření s cílem zajistit nepřetržitý bezpečný provoz.~~
- (f) ~~Provozovatel letiště by měl zajistit, že místo prací bude navráceno do provozního využití bezpečným způsobem a včas, díky zajištění následujícího:~~
 - (1) ~~místo prací je bezpečným způsobem a včas vyklizeno personálem, vozidly a strojním zařízením;~~
 - (2) ~~Plochy dotčené pracemi jsou zkontrolovány z pohledu provozuschopnosti v souladu s postupy pro zpětnou předávku; a~~
 - (3) ~~příslušné úřady nebo organizace jsou informovány o obnovení provozuschopnosti letiště v souladu s postupy, pomocí vhodných komunikačních prostředků.~~

AMC2 ADR.OPS.B.070 — Bezpečnost při pracích na letišti

PŘEKRÝVÁNÍ POVRCHU RWY

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (a) ~~Jestliže má být RWY dočasně uvedena do provozního stavu předtím, než je pokrytí novým povrchem kompletní, podélný sklon dočasných klínů měřený ve vztahu ke stávajícímu povrchu RWY nebo předešlé vrstvě překrytí by měl být:~~
 - (1) ~~0,5 až 1,0 % pro překrytí tloušťky do 5 cm včetně; a~~
 - (2) ~~ne více než 0,5 % pro překrytí tloušťky větší než 5 cm.~~
- (b) ~~Překrývání dráhy probíhá z jednoho konce RWY na druhý tak, že na základě využití RWY většina provozu letadel bude v místě klínu sjíždět směrem dolů.~~
- (c) ~~Během každé pracovní směny je překryta celá šířka dráhy.~~
- (d) ~~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.~~
- (e) ~~Poloha jakéhokoliv dočasného prahu dráhy by měla být vyznačena 3,6 m širokým příčným pruhem.~~

AMC3 ADR.OPS.B.070 — Bezpečnost při pracích na letišti

ZNAČENÍ A OSVĚTLENÍ PROVOZU NESCHOPNÝCH PLOCH

- (a) ~~Provozovatel letiště by měl zajistit, že:~~
- ~~(1) jsou značky neprovozoschopnosti 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 neprovozoschopnosti; a~~
 - ~~(3) značky a návěstidla neprovozoschopnosti jsou umístěny dostatečně blízko sebe, aby vyznačily neprovozoschopnou plochu.~~
- (b) ~~Značky neprovozoschopnosti by se měly skládat z výrazných nadzemních značek, jako jsou praporky, kužely nebo návěstní tabule.~~
- (c) ~~Značky a návěstidla neprovozoschopnosti by měly splňovat specifikace popsané v CS ADR.DSN.R.870.~~

AMC4 ADR.OPS.B.070 — Bezpečnost práce na letišti

UZAVŘENÉ RWY A POJEZDOVÉ DRÁHY, NEBO JEJICH ČÁSTI

Provozovatel letiště by měl zajistit, že:

- (a) ~~značení uzavření RWY a TWY, jak je definováno v CS ADR.DSN.R.855(c), je umístěno na dočasně uzavřené RWY nebo TWY nebo jejich částech; toto značení lze vynechat pouze v případě, že uzávěra probíhá krátkou dobu a zároveň je zajištěna odpovídající výstraha ze strany poskytovatele letových provozních služeb;~~
- (b) ~~návěstidla a světla na uzavřených RWY či TWY, nebo jejich částech nejsou v provozu, mimo případy, kdy jsou předmětem údržby; a~~
- (c) ~~pokud je RWY, TWY nebo jejich část uzavřena a je křížována aktivní RWY nebo TWY užívanou v noci, značení uzavření RWY a TWY by mělo být navíc doplněno o návěstidla neprovozoschopnosti definovaná dle CS ADR.DSN.R.870(c), která by měla být umístěna podél vstupu do uzavřené oblasti v intervalech nepřekračujících 3 m; a~~
- (d) ~~na nových drahách a pojezdových drahách, které jsou stále ve výstavbě, je umístěno značení uzavřené RWY nebo pojezdové dráhy nebo jejich částí, jak je stanoveno v CS ADR.DSN.R.855(c).~~

GM1 ADR.OPS.B.070 — Bezpečnost při pracích na letišti

ÚDRŽBOVÉ PRÁCE

- (a) ~~Osoby nebo útvar údržby vstupující na pohybovou plochu za účelem provádění údržby by měly mít písemné schválení provozovatele letiště.~~
- (b) ~~Vstup na pohybovou plochu by měl podléhat povolení stanoviště odpovědného za tuto plochu (ATC, řízení provozu na odbavovací ploše, provozovatele letiště, atd.) prostřednictvím příslušných prostředků (R/T, telefonu, atd.).~~
- (c) ~~Jednotlivci provádějící údržbové práce by měli splňovat místní pravidla týkající se řízení a provozu vozidel na pohybové ploše.~~

GM2 ADR.OPS.B.070 — Bezpečnost při pracích na letišti

DROBNÉ STAVEBNÍ/ÚDRŽBOVÉ PRÁCE

- (a) ~~Pro drobné práce na pohybové ploše by měl být zřízen systém pracovních povolení.~~
- (b) ~~Cíli pracovních povolení by mělo být to, že:~~
 - (1) ~~na pohybové ploše neprobíhají žádné práce bez vědomí personálu provozovatele letiště a letových provozních služeb;~~
 - (2) ~~jsou striktně dodržovány povolené časy prací; a~~
 - (3) ~~všichni jednotlivci podílející se na pracích jsou podrobně instruováni o následujícím:~~
 - (i) ~~vymezených plochách, kde může práce probíhat;~~
 - (ii) ~~přístupových komunikacích, které mají být dodržovány pro přístup a opuštění pracovní plochy;~~
 - (iii) ~~používaných R/T postupech;~~
 - (iv) ~~bezpečnostních opatření, která mají být dodržována, udržování příposlechu a pozornosti; a~~
 - (v) ~~postupech hlášení, podle nichž se má postupovat po ukončení práce.~~
- (c) ~~Po ukončení práce by měl personál provozovatele letiště nebo jiný příslušný personál zkontrolovat pracovní plochu, aby se zajistilo, že byla předána v uspokojivém stavu.~~

GM3 ADR.OPS.B.070 — Bezpečnost při pracích na letišti

VÝZNAMNÉ STAVEBNÍ PRÁCE/PRÁCE ÚDRŽBY

- (a) ~~Před zahájením jakýchkoli zásadních prací na pohybové ploše by měla být zřízena styčná skupina sestávající ze zástupců provozovatele letiště, letových provozních služeb, služeb řízení provozu na odbavovací ploše, je-li to použitelné, a jednatelů subdodavatelů.~~
- (b) ~~Skupina by se měla scházet podle potřeby s cílem vyhodnotit postup prací a zvážit potřebu jakékoli změny pracovních postupů, aby byly splněny provozní požadavky.~~
- (c) ~~Pokud je to možné, měly by být plochy probíhající prací odděleny od aktivních částí pohybové plochy vybudováním fyzických bariér.~~
- (d) ~~Zváženo by mělo být i značení a osvětlení bariér.~~
- (e) ~~Návěstidla pojezdových drah vedoucích na plochy probíhající prací by měla být trvale vypnuta.~~
- (f) ~~Před zahájením prací by mělo být stanoveno následující:~~
 - (1) ~~doby prací;~~
 - (2) ~~schválené přístupové komunikace;~~
 - (3) ~~používaná komunikační zařízení;~~
 - (4) ~~povolené výšky vozidel a vybavení a omezení vztahující se na provozní výšky jeřábů;~~
~~a~~
 - (5) ~~jakékoli omezení vztahující se na použití elektrického vybavení, které by mohlo způsobit interferenci s navigačními zařízeními nebo mít vliv na spojení letadel.~~
- (g) ~~Dodavatelé by měli být informováni ohledně možných nebezpečí hrozících personálu pracujícím na letištích, zejména problému proudění za proudovými motory a hluku.~~

- ~~(h) Tam, kde dodavatelé pracují nebo projíždějí zpevněné plochy pro letadla, měly by být tyto plochy před opětovným otevřením pro použití letadly důkladně zkontrolovány, se zvláštní pozorností věnovanou přítomnosti cizích předmětů a celkové čistotě povrchu.~~
- ~~(i) Tam, kde jsou plochy přístupné dodavatelům letadly nepřetržitě používány, jsou vyžadovány časté kontroly, aby se zajistilo zachování provozní bezpečnosti letiště.~~
- ~~(j) Mělo by být přijata opatření pro dostatečné značení ramen jeřábu, pokud je považováno za žádoucí, aby bylo mimořádně nápadné.~~
- ~~(k) Pokud práce probíhají delší dobu, je nutné ustanovit trvalou hlídku, aby se zajistilo, že značení a osvětlení překážek a provozu neschopných ploch nedegradovalo pod přípustné meze.~~
- ~~(l) Ve spolupráci s osobami odpovědnými za elektronické přistávací prostředky by měly být v úvahu vzaty vlivy vysokých jeřábů na ILS a radar a přijata opatření snižující omezení na minimum.~~

GM4-ADR.OPS.B.070 – Bezpečnost při pracích na letišti

POUŽITÍ NÁVĚSTIDEL NEPOUŽITELNOSTI

~~Pokud jsou k označení dočasně provozu neschopných ploch v noci nebo za podmínek snížené dohlednosti použita návěstidla, označují tato návěstidla potenciálně nejvíce nebezpečné okraje plochy. Měla by být použita minimálně čtyři taková návěstidla, s výjimkou plochy trojúhelníkového tvaru, kde postačí tři návěstidla. Počet návěstidel může být zvýšen, pokud je plocha velká nebo má neobvyklý půdorys. Na každých 7,5 m obvodu plochy by mělo být instalováno nejméně jedno návěstidlo. Pokud jsou tato návěstidla směrová, měla by být orientována pokud možno do směru, ze kterého se letadla nebo vozidla budou přibližovat. V případech, že se letadla nebo vozidla budou běžně přibližovat z více směrů, mělo by být zvaženo přidání dalších návěstidel nebo použití všesměrových návěstidel k označení plochy z těchto směrů. Návěstidla provozu neschopných ploch by měla být křehká. Jejich výška by měla být dostatečně nízká k zajištění světlé vzdálenosti pro vrtule a pro gondoly motorů proudových letadel.~~

GM51 ADR.OPS.B.070(c)(5) – Bezpečnost při pracích na letišti

POUŽITÍ DOČASNÉHO ZNAČENÍ RWY

- (a) Mohou nastat okolnosti, kdy není praktické instalovat permanentní značení, například v době rekonstrukce povrchu RWY. **Aby bylo zajištěno Pro zajištění** dostatečného **ho** vizuálního **ho** vedení letadla, **zvažte je vhodné zvážit** instalaci následujícího značení:
 - (1) osově značení RWY;
 - (2) osově značení TWY v nájezdu/výjezdu z/na RWY;
 - (3) postranní dráhové značení;
 - (4) prahové značení; a
 - (5) značení dotykové zóny a zaměřovacího bodu.
- (b) Pokud je to nutné, lze dočasné osově a postranní značení zúžit z šířky 0,9 m na 0,6 m.
- (c) Značení dotykové zóny a zaměřovacího bodu **by mělo být je** vyznačeno co možná nejdříve po rekonstrukci povrchu.
- (d) Prahové značení **by mělo být je** vyznačeno co možná nejdříve, za použití dočasných materiálů, než bude možné jej vyznačit v permanentním provedení.

GM6 ADR.OPS.B.070 — Bezpečnost práce na letišti

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 olomování, 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“.

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 probíhajících 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.

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 křídla. 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.

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.

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.

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*“.

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.

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).

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.

GM13 ADR.OPS.B.090 Využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem, která překračují certifikované konstrukční vlastnosti letiště

PRVKY, KTERÉ MAJÍ BÝT POSOUZENY – VLASTNOSTI LETADEL

(a) Rozpětí křídla

- (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 přílehlých 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 oběžnicích ICAO Circular 305-AN/177 a ICAO Circular 301-AN/174.

V každém případě jsou prvky, které musí být při bezpečnostním posouzení vzaty v úvahu, aniž jsou dotčena jiná posouzení, která může být nutné provést, v souladu s dalšími příslušnými požadavky obsaženými v Části ADR.OPS.

~~Takováto posouzení by měla zahrnovat, kromě jiného:~~

- ~~(a) hodnoty hmotnosti letadla, huštění pneumatik a ACN – pokud se jedná o přetěžující provoz; a~~
- ~~(b) maximální přepravní kapacitu cestujících a paliva – pokud se jedná o úroveň ochrany poskytované záchrannými a hasičskými službami, která má být zajišťována, a letištního pohotovostního plánování.~~

AMC1 ADR.OPS.B.090(b) Využívání letiště letadly s vyšším kódovým písmenem, 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 křidel 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) Světlá 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) Vůhled 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 pojezdu);
 - (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) světelná 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.

~~Při posuzování možnosti provozu letadla, jehož kódové písmeno je vyšší než kódové písmeno kódového značení letiště by měl provozovatel letiště mezi jiným posoudit vliv charakteristik letadla na letiště, jeho zařízení, vybavení a jeho provoz a naopak.~~

~~Charakteristiky letadla, které mají být posouzeny, zahrnují, kromě jiného:~~

- ~~(a) — délku trupu;~~
- ~~(b) — šířku trupu;~~
- ~~(c) — výšku trupu;~~
- ~~(d) — výšku svislé ocasní plochy;~~
- ~~(e) — rozpětí křídla;~~
- ~~(f) — výška konce křídla;~~
- ~~(g) — výhled z pilotního prostoru;~~
- ~~(h) — vzdálenost polohy očí pilota od předového podvozku a od hlavního podvozku;~~
- ~~(i) — rozchod vnějších kol hlavního podvozku;~~
- ~~(j) — rozvor kol podvozku;~~
- ~~(k) — systém směrového řízení hlavního podvozku;~~
- ~~(l) — geometrii podvozku;~~
- ~~(m) — údaje o motorech;~~
- ~~(n) — letovou výkonnost; a~~
- ~~(o) — vývoj technologie.~~

GM1 ADR.OPS.B.095(b) Kritické body

STRATEGIE ZMÍRŇOVÁNÍ RIZIK KRITICKÝCH BODŮ

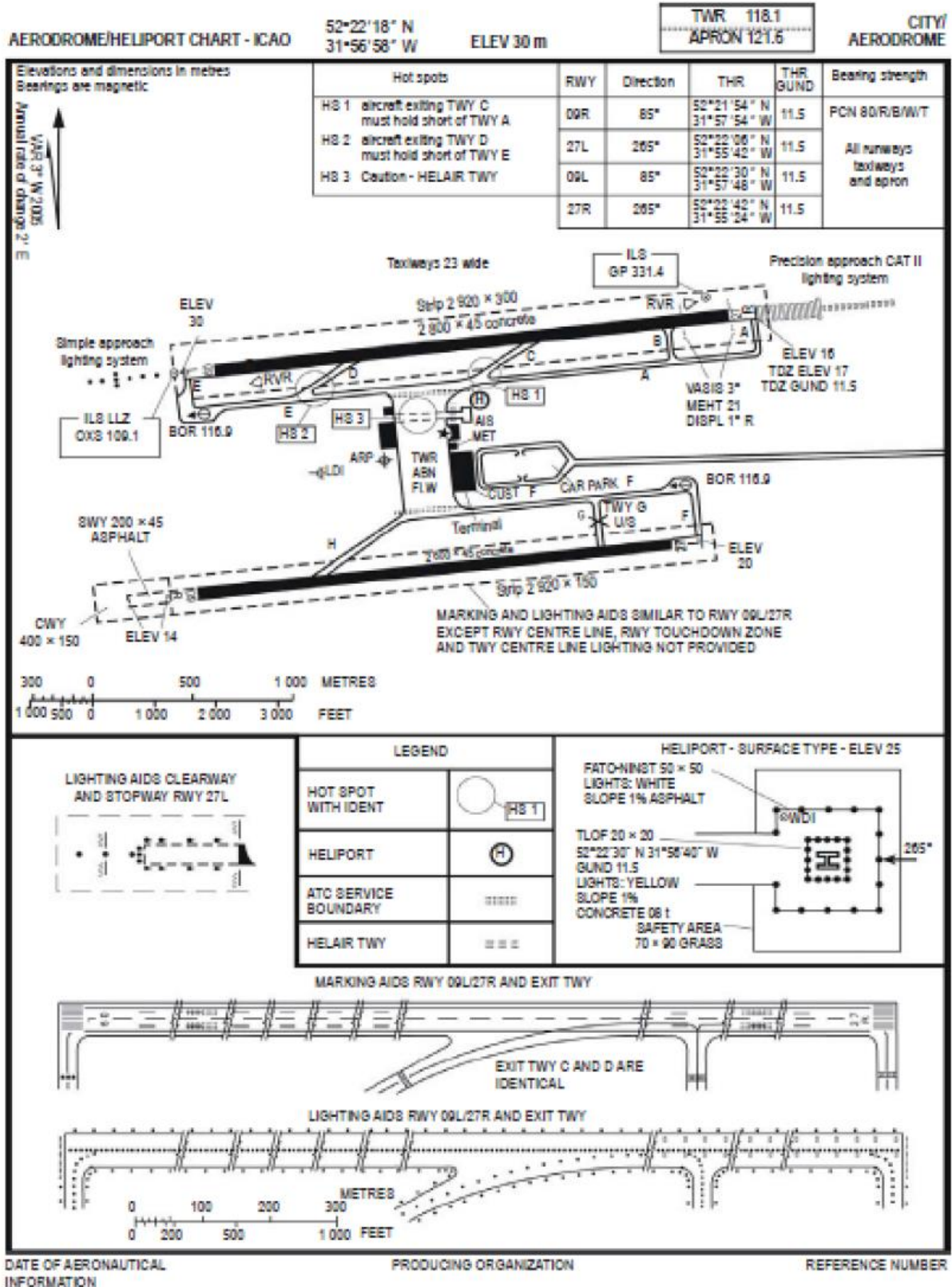
Strategie řízení a zmírňování rizik z kritických bodů v závislosti na případě zahrnují, mimo jiné, následující:

- (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.

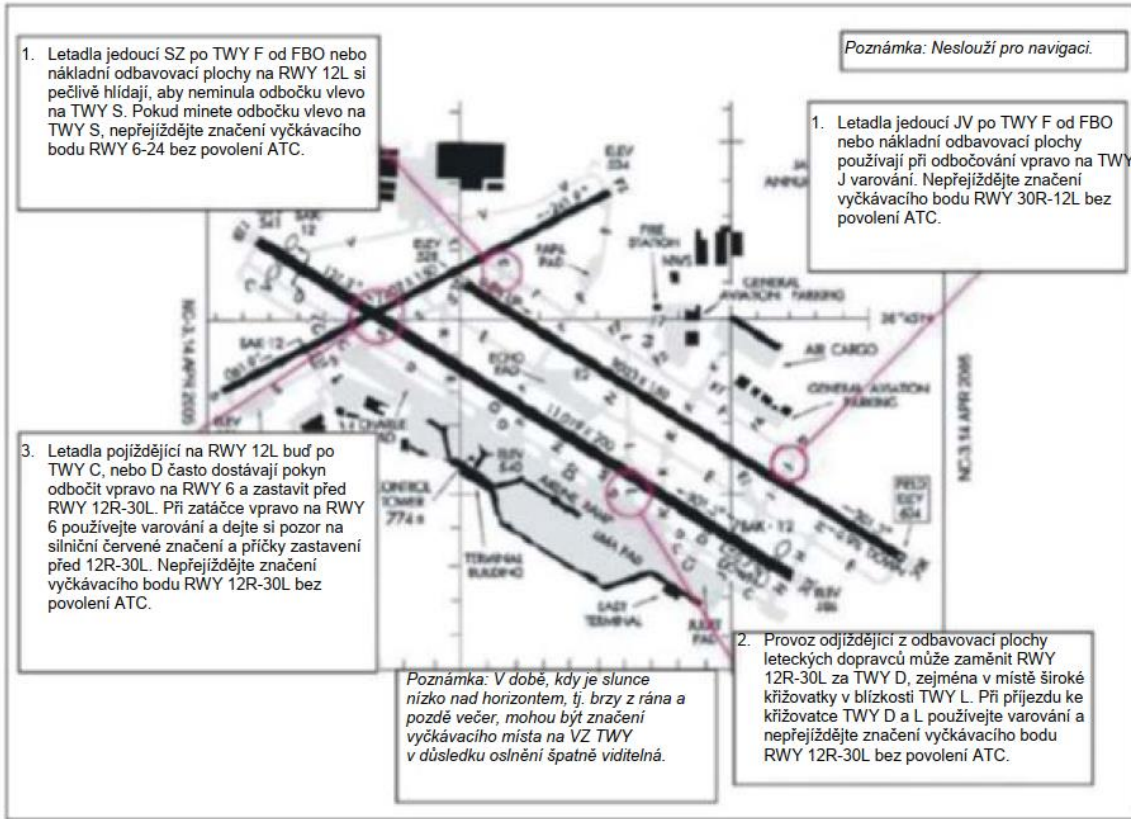
GM2 ADR.OPS.B.095(b) Kritické body

PŘÍKLADY MAP KRITICKÝCH BODŮ

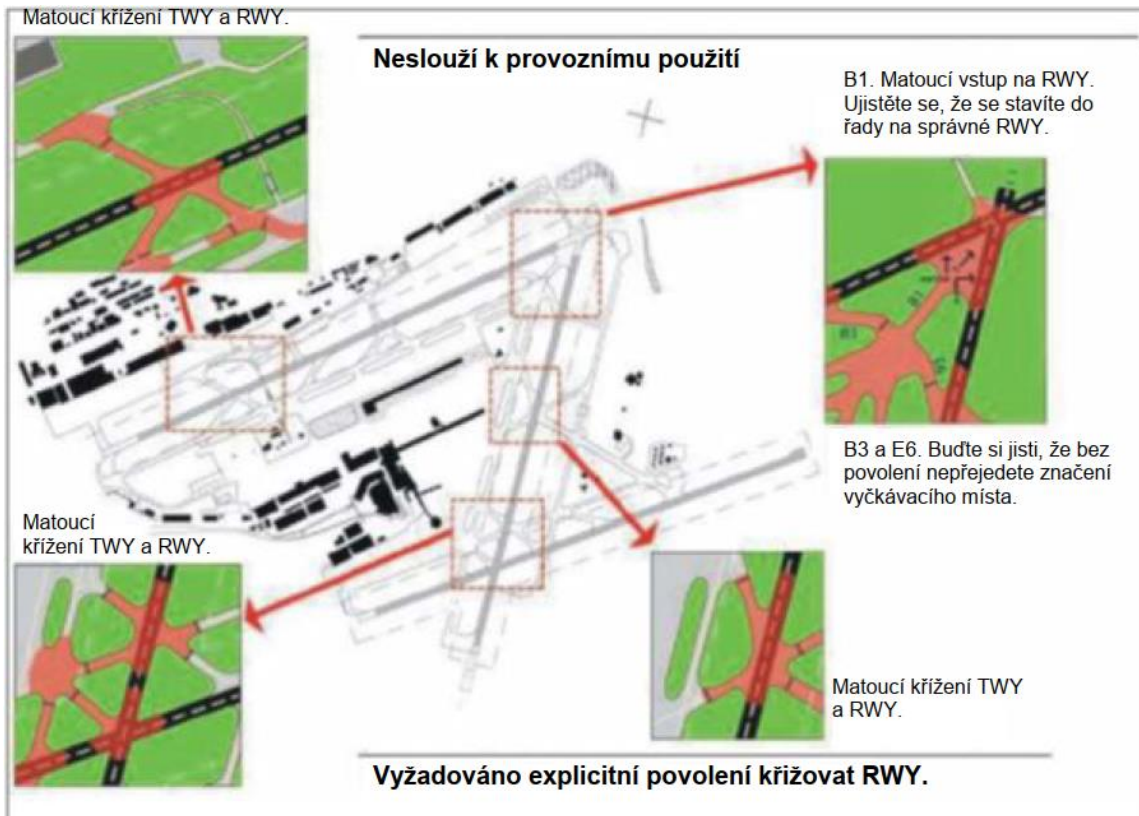
Příklady znázorňování rizikových bodů na mapách jsou uvedeny na Obrázcích 1, 2 a 3 níže.



Obrázek 1



Obrázek 2



Obrázek 3

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.

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.)

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.

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 opakované přetěžování může mít za následek zkrácení životnosti vozovky nebo požadavek na její obnovu.

GM1 ADR.OPS.C.011010(b)(1) Vozovky, jiné povrchy a odvod vody Provoz při přetížení

PŘETĚŽUJÍCÍ PROVOZ 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.

- ~~(a) Přetěžování vozovek může být výsledkem velkých zatížení nebo podstatně zvýšené míry užívání nebo obojího. Zatížení větší než stanovená (návrhem nebo ohodnocením) způsobují zkrácení návrhové životnosti, zatímco menší zatížení ji prodlužují. S výjimkou masivního přetížení, nejsou vozovky díky svému strukturálnímu chování závislé na zvláštním limitujícím zatížení, při jehož překročení se náhle nebo zcela zničí. Chování je takové, že vozovka může během své návrhové životnosti přenášet určené zatížení po předpokládaný počet opakování. Výsledkem příležitostného malého přetěžování, pokud je účelné, je pouze omezená ztráta předpokládané životnosti vozovky a relativně malé zrychlení její degenerace. Pro takový provoz, při kterém velikost přetížení a/nebo četnost používání neospravedlňují podrobné analýzy, se navrhuje následující kritéria:~~
- ~~(1) na netuhou vozovku by neměly nepříznivě působit příležitostné pohyby letadel s ACN nepřevyšujícím o více než 10 % vyhlášené PCN;~~
 - ~~(2) na tuhou nebo na kombinovanou vozovku, u které tvoří tuhá vrstva vozovky základní prvek konstrukce, by neměly nepříznivě působit příležitostné pohyby letadel s ACN nepřevyšujícím o více než 5 % vyhlášené PCN;~~
 - ~~(3) jestliže je konstrukce vozovky neznámá, mělo by se aplikovat omezení 5 %; a~~

- ~~(4) roční počet pohybů přetěžujících vozovku by neměl překročit přibližně 5 % z celkového ročního počtu pohybů letadel.~~
- ~~(b) Takové pohyby přetěžující vozovku by neměly být obvykle připuštěny na vozovkách vykazujících znaky přetížení nebo poruch. Kromě toho by mělo být přetěžování zabráněno v jakémkoliv období tání po předchozím promrznutí, nebo když by odolnost vozovky nebo jejího podloží mohla být oslabena vodou. Jestliže je prováděn přetěžující provoz, provozovatel letiště by měl často sledovat stav vozovky a také pravidelně kritéria pro tento provoz, protože nadměrné opakování přetěžování může mít za následek zkrácení životnosti vozovky nebo požadavek na její větší obnovu.~~