

## **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: 26. 7. 2021**

# Rozhodnutí výkonného ředitele

2020/021/R

ze dne 14. prosince 2020

**kterým se vydává Amendment 4 k 1. vydání Přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu k nařízení (EU) č. 139/2014**

**„AMC a GM k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz – 1. vydání, Amendment 4“**

VÝKONNÝ ŘEDITEL AGENTURY EVROPSKÉ UNIE PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ (EASA)

s ohledem na nařízení (EU) 2018/1139<sup>1</sup>, a zejména na článek 104 odst. 3 písm. a) tohoto nařízení,

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 139/2014, a zejména na bod ADR.AR.A.015 Přílohy II tohoto nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) EASA vydává, v souladu s článkem 76 odst. 3 nařízení (EU) 2018/1139, certifikační specifikace a přijatelné způsoby průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě.
- (2) Přijatelné způsoby průkazu jsou nezávazné standardy vydané EASA, které mohou být osobami a organizacemi využity k prokázání vyhovění nařízení (EU) 2018/1139, aktům v přenesené pravomoci a prováděcím aktům přijatým na jeho základě.
- (3) Poradenský materiál je nezávazný materiál vydaný EASA, který pomáhá ilustrovat význam požadavku nebo specifikace a používá se k podpoře výkladu nařízení (EU) 2018/1139, aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, certifikačních specifikací a přijatelných způsobů průkazu.

<sup>1</sup> 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) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1535612134845&uri=CELEX:32018R1139>).

- (4) Rozhodnutím 2014/012/R ze dne 27. února 2014 vydal výkonný ředitel Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k nařízení (EU) č. 139/2014<sup>2</sup>.
- (5) 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.
- (6) EASA určila potřebu změnit přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál s cílem usnadnit implementaci ustanovení nařízení Komise (EU) 139/2014, ve znění nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1234<sup>3</sup>, pokud jde o poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše.
- (7) EASA, v souladu s článkem 115 odst. 1 písm. c) nařízení (EU) 2018/1139 a článkem 6 odst. 3 a články 7 a 8 postupu pro předpisovou činnost EASA<sup>4</sup>, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemné stanovisko k obdržným připomínkám<sup>5</sup>.

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 přílohou k tomuto rozhodnutí.

### **Článek 2**

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

Použije se od 2. března 2022.

V Kolíně nad Rýnem dne 14. prosince 2020

*Za Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví  
Výkonný ředitel*

Patrick KY

<sup>2</sup> Nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 44, 14.02.2014, s. 1) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32014R0139&qid=1605270657207>).

<sup>3</sup> Nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/1234 ze dne 9. června 2020, kterým se mění nařízení (EU) č. 139/2014, pokud jde o podmínky a postupy pro prohlášení organizací odpovědných za poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše (Úř. věst. L 282, 31.08.2020, s. 1) (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32020R1234&qid=1605270814185>).

<sup>4</sup> Rozhodnutí správní rady EASA (MB) 18-2015 ze dne 15. prosince 2015, kterým se nahrazuje rozhodnutí 01/2012 týkající se postupu použitého Agenturou při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“) (<http://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/EASA%20MB%20Decision%2018-2015%20on%20Rulemaking%20Procedure.pdf>).

<sup>5</sup> CRD 2013-24 „Requirements for apron management services at aerodromes“ (<https://www.easa.europa.eu/document-library/comment-response-documents/crd-2013-24>).

**Příloha k rozhodnutí 2020/021/R**

**„Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům pro letiště vztahujícím se na úřady, organizace a provoz –**

**1. vydání, Amendment 4“**

Příloha k rozhodnutí 2014/012/R se tímto mění následovně:

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

- text, který má být zrušen, je ~~přeškrtnut~~;
- nový nebo změněný text je **zvýrazněn modře**;
- výpustka „(...“ znamená, že zbývající text zůstává beze změn.

## PŘÍLOHA II – ČÁST ADR.AR

### POŽADAVKY NA ÚŘADY – LETIŠTĚ

#### HLAVA A – OBECNÉ POŽADAVKY (ADR.AR.A)

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

Rozhodnutí 2014/012/R

###### PŘÍSTUPNOST DOKUMENTACE TŘETÍM STRANÁM

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

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

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

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

Rozhodnutí 2014/012/R

###### ~~VYROZUMĚNÍ O OPATŘENÍCH~~

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

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

Rozhodnutí 2014/012/R

###### PŘEDÁVÁNÍ PŘÍKAZŮ K ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI

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

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

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

## HLAVA B – ŘÍZENÍ (ADR.AR.B)

### AMC2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

Rozhodnutí 2014/012/R

#### KVALIFIKACE A VÝCVIK – INSPEKTOŘI LETIŠŤ

(a) Vstupní výcvik by měl zahrnovat:

(1) Vstupní teoretický výcvik

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

(2) Praktický výcvik

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

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

(3) Výcvik na pracovišti (OJT)

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

(a) Délka trvání a provádění výcviku na pracovišti

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

(b) Rozsah a body, které by měly být pokryty během výcviku na pracovišti

(i) Příprava auditu/kontroly:

(A) zdroje informací pro přípravu auditu/kontroly;

(B) oblasti zájmu a/nebo otevřené nálezy;

(C) výběr provozovatele (provozovatelů) letiště **nebo organizace odpovědné (organizací odpovědných) za poskytování AMS, který bude kteří budou** podrobeni auditu/kontroly; a

(D) rozdělení úkolů mezi členy auditního/kontrolního týmu.

(ii) Administrativní otázky kontroly:

(A) pověření, práva a povinnosti inspektora letišť;

(B) postupy týkající se přístupu na letiště;

(C) postupy týkající se bezpečnosti a ochrany před protiprávními činy v neveřejném prostoru letiště; a

(D) výbava inspektora letišť (reflexní vesta, kontrolní seznamy, sklonoměr, prostředky na měření vzdálenosti, digitální fotoaparát/kamera, GPS, atd.).

- (iii) Audit/kontrola:
    - (A) úvod – zahajovací meeting;
    - (B) činnosti na místě (audit/kontrola podle oblasti odbornosti účastníka výcviku);
    - (C) nálezy (identifikace, kategorizace, evidence, podání zprávy); a
    - (D) nápravná opatření – vynucování.
  - (iv) Závěrečný meeting – debriefing ohledně závěrů auditu/kontroly
  - (v) Příprava, zkompletování a doručení zprávy o auditu/kontroly
  - (vi) Elementy lidských činitelů:
    - (A) kulturní aspekty;
    - (B) řešení odlišných názorů a/nebo konfliktů; a
    - (C) stres auditora.
  - (vii) Vedení týmu, je-li požadováno.
  - (viii) Postupy následující po auditu/kontroly, jako sledování stavu otevřených nálezů auditu, následné auditu/kontroly a uzavření nálezů poté, co byly provozovatelem letiště nebo organizací odpovědnou za poskytování AMS podniknuty příslušné kroky.
- (b) Hodnocení inspektorů letišť ve výcviku
- Hodnocení účastníků výcviku na inspektora letišť by mělo být prováděno inspektorem letišť, který provádí výcvik. Účastník výcviku na inspektora letišť by měl být považován za úspěšného absolventa výcviku na pracovišti až poté, co inspektorovi letišť provádějícímu výcvik prokázal, že má profesionální odbornou způsobilost, znalosti, úsudek a schopnosti provádět kontroly a auditu letišť v reálném, provozním prostředí v souladu s platnými požadavky.
- (c) Inspektoři letišť jmenovaní k provádění výcviku a hodnocení účastníků výcviku
- Inspektoři letišť, kteří provádějí výcvik a kteří hodnotí inspektory letišť ve výcviku, by měli být jmenováni příslušným úřadem a měli by splňovat kvalifikační kritéria stanovená tímto příslušným úřadem. Tato kritéria by měla vyžadovat, že jmenovaný byl a je kvalifikovaným inspektorem letišť (viz GM6 ADR.AR.B.005(a)(2)) po dobu posledních nejméně 3 let před jeho jmenováním. Další činitele, které mají být při nominaci jmenování inspektorů letišť na k provádění výcviku a hodnocení jejich účastníků zohledňovány, zahrnují: znalosti metod výcviku, profesionalita, vytrvalost, úsudek, charakternost, uvědomělost v oblasti bezpečnosti, komunikační dovednosti a osobní úroveň práce.

## GM1 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

Rozhodnutí 2014/012/R

### DOSTATEČNÉ MNOŽSTVÍ PERSONÁLU

- (a) Tento poradenský materiál pro stanovení potřebného personálu se omezuje na provádění úkonů certifikace a dozoru, s výjimkou personálu požadovaného k provádění úkonů na základě jakýchkoliv vnitrostátních regulatorních požadavků.
- (b) Elementy, které by měly být při stanovování potřebného personálu a plánování jeho dostupnosti vzaty do úvahy, lze rozdělit na elementy kvantitativní a kvalitativní:
  - (1) Kvantitativní elementy:
    - (i) počet prvotních osvědčení, která mají být vydána;
    - (ii) počet letišť a provozovatelů letišť osvědčených příslušným úřadem;



- (iii) počet **organizací odpovědných za poskytování AMS** ~~poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše, kteří příslušnému úřadu předali prohlášení o své činnosti;~~
  - (iv) počet plánovaných auditů a kontrol letišť **a organizací odpovědných za poskytování AMS**; a
  - (v) počet očekávaných změn letištní infrastruktury.
- (2) Kvalitativní elementy:
- (i) velikost, povaha a složitost činností letišť a provozovatelů letišť, stejně jako **organizací odpovědných za poskytování AMS** ~~poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše~~:
    - (A) práva provozovatele letiště **nebo organizace odpovědné za poskytování AMS**;
    - (B) druh **a rozsah** oprávnění, ~~rozsah oprávnění~~;
    - (C) možná certifikace podle průmyslových standardů;
    - (D) druhy provozovaných letišť;
    - (E) počty personálu; a
    - (F) organizační struktura, existence dceřiných společností.
  - (ii) výsledky činností dozoru v minulosti, včetně auditů, kontrol a přezkumů pokud jde o rizika a dodržování předpisů:
    - (A) počet a úroveň nálezů; a
    - (B) implementace nápravných opatření.
  - (iii) velikost leteckého průmyslu členského státu a potenciální nárůst činností v oblasti civilního letectví, což může být ukazatelem počtu nových žádostí a změn stávajících osvědčení, které lze očekávat.
- (c) Na základě stávajících údajů z předchozích plánovacích cyklů dozoru a se zohledněním situace v rámci leteckého průmyslu členského státu může příslušný úřad odhadnout:
- (1) standardní pracovní čas potřebný pro zpracování žádostí o osvědčení;
  - (2) standardní pracovní čas potřebný pro zpracování prohlášení;
  - (3) počty nových prohlášení nebo ~~změněných~~ **změn** prohlášení;
  - (4) počty nových osvědčení, která mají být vydána za každé plánovací období; a
  - (5) počty změn stávajících osvědčení, které mají být zpracovány za každé plánovací období.
- (d) V souladu s politikou dozoru příslušného úřadu ~~by měly být~~ **jsou** specificky pro každé letiště a každého provozovatele letiště, stejně jako pro **organizace odpovědné za poskytování AMS** ~~poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše s prohlášením~~, určeny následující plánovací údaje:
- (1) standardní počty auditů/kontrol, které mají být provedeny za plánovací cyklus dozoru;
  - (2) standardní délka trvání každého auditu/kontroly;
  - (3) standardní pracovní čas pro přípravu auditu/kontroly, audit/kontrolu na místě, vypracování zprávy a následující činnosti na inspektora letišť; a
  - (4) minimální počet a potřebná kvalifikace inspektorů letišť pro každý audit/kontrolu.
- (e) Standardní pracovní čas **může by měl** být vyjádřen buď v pracovních hodinách na inspektora letišť, nebo v pracovních dnech na inspektora letišť. Všechny plánovací výpočty by pak měly být založeny na stejných jednotkách (hodinách nebo pracovních dnech).
- (f) Pro zpracování dat stanovených v bodech (c) a (d) výše se doporučuje používat aplikaci tabulkového procesoru, což usnadňuje určení celkového počtu pracovních hodin/dnů za

plánovací cyklus dozoru potřebného pro činnosti certifikace, dozoru a vynucování. Tato aplikace může rovněž sloužit jako základ pro implementaci systému plánování dostupnosti personálu.

- (g) V případě každého letiště, provozovatele letiště a **organizace odpovědné za poskytování AMS poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše by měl být je** u každého kvalifikovaného inspektora letišť určen počet pracovních hodin/dní za plánovací období, které lze rozdělit na činnosti certifikace, dozoru a vynucování, a to s přihlédnutím k:
- (1) čistě administrativním úkonům ne přímo souvisejícím s dozorem a certifikací;
  - (2) výcviku;
  - (3) účasti v jiných projektech;
  - (4) plánované nepřítomnosti; a
  - (5) potřebě započítat rezervu pro neplánované úkoly nebo nepředvídatelné události.
- (h) Určení pracovního času, který je pro činnosti certifikace, dozoru a vynucování k dispozici, **by mělo může** rovněž zohledňovat možné využití kvalifikovaných subjektů.
- (i) Na základě výše uvedených elementů **by měl být bude** příslušný úřad schopen:
- (1) sledovat data, kdy mají být audity a kontroly provedeny, a data, kdy byly provedeny;
  - (2) zavést systém plánování dostupnosti personálu; a
  - (3) určit možné mezery v počtu a kvalifikaci svého personálu s ohledem na potřebný objem prací spojených s certifikací a dozorem.

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

## GM2 ADR.AR.B.005(a)(2) Systém řízení

Rozhodnutí 2014/012/R

### INSPEKTOŘI LETIŠŤ – POVINNOSTI

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

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

Rozhodnutí 2014/012/R

### 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 poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše s prohlášením**, s výjimkou vydávání osvědčení nebo oprávnění.

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

Rozhodnutí 2014/012/R

**LETIŠTĚ – PROVOZOVATELÉ LETIŠTĚ – ~~POSKYTOVATELÉ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE~~ ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS**

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

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

**AMC1 ADR.AR.B.020(c) Vedení záznamů**

Rozhodnutí 2014/012/R

**LETIŠTĚ – PROVOZOVATELÉ LETIŠTĚ – ~~POSKYTOVATELÉ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE~~ ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS**

- (a) Záznamy, které jsou považovány za související s certifikací letiště a mají být uchovávány po celou dobu platnosti osvědčení, zahrnují (mimo jiné) následující:
  - (1) podané žádosti;
  - (2) oznámení o certifikačních specifikacích pro prvotní certifikaci a veškeré jejich změny, včetně:
    - (i) jakékoli požadavky, pro něž byla přijata rovnocenná úroveň bezpečnosti; a
    - (ii) jakékoli zvláštní podmínky;-
  - (3) dokumentaci související s použitými alternativními způsoby průkazu;
  - (4) dokumentaci související s dokumenty o schválení odchylek a opatřeních (DAAD), je-li to relevantní;
  - (5) dokumentaci související s udělenými výjimkami nebo schválenými odchylkami;
  - (6) letecké studie a bezpečnostní posudky;
  - (7) plány letiště;
  - (8) prohlášení učiněná žadatelem;
  - (9) platná verze letištní příručky a doklad o jejím vyhodnocení; a

- (10) udělená oprávnění.
- (b) Záznamy týkající se vybavení letiště nebo součástí infrastruktury letiště, které byly z letiště odstraněny, protože nebylo potřeba je nadále udržovat.
- (c) Záznamy, které jsou považovány za související s organizací odpovědnou za poskytování AMS a které mají být uchovávány po celou dobu platnosti prohlášení, zahrnují (mimo jiné) následující:
- (1) podané žádosti;
  - (2) dokumentaci související s použitými alternativními způsoby průkazu;
  - (3) posouzení bezpečnosti
  - (4) prohlášení učiněná žadatelem;
  - (5) platná verze příručky systému řízení a doklad o jejím vyhodnocení; a
  - (6) udělená oprávnění.
- ~~(c) — V případě poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše — záznamy zahrnují (mimo jiné) prohlášení a související dokumentaci předloženou poskytovateli.~~

## GM2 ADR.AR.B.020(a) Vedení záznamů

Rozhodnutí 2014/012/R

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

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

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

### AMC1 ADR.AR.C.010 Program dozoru

Rozhodnutí 2014/012/R

#### POSTUPY PRO DOZOR PROVOZOVATELŮ LETIŠTĚ A ORGANIZACÍ ODPOVĚDNÝCH ZA POSKYTOVÁNÍ AMS ~~POSKYTOVATELŮ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE~~

- (a) Příslušný úřad by měl každému provozovateli letiště a každé organizaci odpovědné za poskytování AMS ~~každému poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše~~ přidělit ~~příslušnou~~ kontaktní osobu. V případě, že je jednomu provozovateli letiště nebo organizaci odpovědné za poskytování AMS přidělen více než jeden inspektor letišť, měl by být jeden z nich jmenován jako kontaktní osoba, která má celkovou odpovědnost za dohled nad vedením provozovatele letiště nebo vedením organizace odpovědné za poskytování AMS a spolupráci s ním a která je odpovědná za hlášení ohledně shody s požadavky pro jeho provoz ~~jako celek~~.
- (b) Prohlídky a audity, v měřítku a četnosti odpovídajícím provozu, by měly, mimo jiné, pokrývat (podle vhodnosti) položky následujícího seznamu:
- (1) infrastruktura a vybavení letiště;
  - (2) vizuální prostředky a elektrické soustavy letiště;
  - (3) omezení a kontrola překážek;
  - (4) hlášení dat o letišti;
  - (5) letištní pohotovostní plánování;
  - (6) záchranné a hasičské služby;
  - (7) odstraňování pohybu neschopných letadel;
  - (8) skladovací zařízení a manipulace s nebezpečným zbožím a palivem, včetně palivových instalací, jakosti paliva a tankovacího vybavení;
  - (9) provoz za podmínek nízké dohlednosti;
  - (10) provoz za zimních a nepříznivých povětrnostních podmínek;
  - (11) ochrana radarového vybavení, navigačních prostředků a dalšího vybavení letiště;
  - (12) řízení provozu na odbavovací ploše;
  - (13) řízení bezpečnosti na odbavovací ploše;
  - (14) řízení vozidel na pohybové ploše;
  - (15) řízení nebezpečí střetu s divoče žijícími zvířaty;
  - (16) programy prevence narušení a vyjetí z dráhy provozovatele letiště, jako součást runway safety programu příslušného úřadu;
  - (17) prohlídky pohybové plochy;
  - (18) údržba systémů letiště a pohybové plochy;
  - (19) práce na letišti;
  - (20) ochrana proti nebezpečným činnostem v okolí letiště;
  - (21) výcvik a záznamy personálu, včetně přezkumu programu výcviku ohledně prevence narušení a vyjetí z dráhy a jeho implementace;
  - (22) letištní příručky a dokumentace;
  - (23) systém řízení provozovatele, včetně jeho systému řízení bezpečnosti a jeho jakosti a systém řízení ochrany před protiprávními činy v případě leteckých dat; a

- (24) dohled provozovatele na vyhovování organizací, které provozují nebo poskytují služby na letišti (třetích stran).
- (c) Kontroly a audity by měly být tzv. „hloubkové“ napříč vybranými položkami a veškeré nálezy a pozorování by měly být zaznamenány.
- (d) Inspektoři letišť by měli analyzovat a posoudit prvotní příčinu(y) identifikovanou(é) provozovatelem letiště nebo organizací odpovědnou za poskytování AMS a měli by si být jisti, že přijaté nápravné činnosti jsou přiměřené tomu, aby napravily neshodu a zabránily jejímu opětovnému výskytu.
- (e) Kontroly a audity mohou být prováděny společně nebo odděleně nebo v kombinaci. Kontroly a audity mohou být rovněž koordinovány s kontrolami a audity prováděnými příslušnými úřady odpovědnými za jiné oblasti, aby byly řešeny oblasti koordinace mezi provozovatelem letiště a poskytovateli jiných služeb (např. ATM/ANS). Společné audity s příslušnými úřady pro jiné oblasti by měly být také prováděny z toho důvodu, že jsou obzvláště účinné k prověření propojení mezi různými aktéry na letišti (např. letiště a ATC/ATS), včetně prevence narušení a vyjetí z dráhy.
- (f) Kontroly mohou být, podle vlastního uvážení příslušného úřadu, prováděny po předchozím oznámení provozovateli letiště nebo organizaci odpovědné za poskytování AMS poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše nebo bez něj.
- (g) Pokud je inspektor letišť zřejmé, že provozovatel letiště nebo organizace odpovědná za poskytování AMS poskytovatel služeb řízení provozu na odbavovací ploše umožnili porušení platných požadavků nedokázali vyhovět platným požadavkům, což má mající za následek snížení nebo možné snížení bezpečnosti, měl by inspektor letišť zajistit bezodkladné informování odpovědné osoby v rámci příslušného úřadu.
- (h) V prvních několika měsících nového provozu, po fyzické změně nebo organizační restrukturalizaci by si inspektoři letišť měli dávat obzvláště pozor na jakékoliv nepravdivé postupy, známky nedostatečných zařízení nebo vybavení nebo náznaky toho, že řízení provozu vedením může být neefektivní.
- (i) Inspektoři letišť by rovněž měli zohlednit jakékoliv okolnosti, které mohou poukazovat na významné zhoršení finanční situace provozovatele letiště nebo organizace odpovědné za poskytování AMS. Pokud jsou identifikovány jakékoliv finanční problémy, měli by inspektoři letišť zvýšit technické sledování provozu se zvláštním důrazem na dodržování bezpečnostních standardů.
- (j) Počet a závažnost neshod identifikovaných příslušným úřadem bude sloužit k podpoře trvalé důvěry příslušného úřadu ve způsobilost provozovatele letiště nebo ve způsobilost organizace odpovědné za poskytování AMS poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše, nebo případně může vést k napuštění této důvěry. V druhém případě by měl příslušný úřad přezkoumat veškeré rozpoznatelné identifikované nedostatky systému řízení a v případě potřeby podniknout příslušné kroky.

## GM1 ADR.AR.C.010 Program dozoru

Rozhodnutí 2014/012/R

### POSTUPY PRO DOZOR PROVOZOVATELŮ LETIŠTĚ A ORGANIZACÍ ODPOVĚDNÝCH ZA POSKYTOVÁNÍ AMS POSKYTOVATELŮ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Vedle svého regulatorního dozoru může příslušný úřad stanovit vnitrostátní skupiny pro prevenci narušení a vyjetí z dráhy, jako součást národní řídicí skupiny pro runway safety (Runway Safety Steering Group). Členové těchto Takové skupiny by měly zahrnovat zástupce průmyslu, jako jsou letiště provozovatelé letiště, organizace odpovědné za poskytování AMS, provozovatelé letadel, poskytovatelé letových provozních služeb letové provozní služby, průmyslové bezpečnostní skupiny, členy (místní) komise pro runway safety a příslušné zástupce příslušného úřadu.

Rozsah kompetencí takovéto skupiny by mohl být:

- Zzabývat se specifickými nebezpečími, identifikovanými na národní úrovni, koordinací činností prostřednictvím podskupin nebo a podle potřeby ~~koordinovat toto prostřednictvím podskupin nebo~~ externích úřadů;
- Ppodporovat zavedené praxe zavedenou praxi, a sdílení informací a zvyšovat povědomí prostřednictvím publicity a vzdělávání lidí z průmyslu;
- Aaktivně podporovat ~~pokračování prací v~~ iniciativy průmyslu;
- Ppůsobit jako spojovací článek mezi průmyslem;
- Identifikovat a prozkoumat, jaké technologie z těch, které jsou dostupné, by mohly snižovat rizika narušení dráhy a vyjetí z dráhy, ~~jsou dostupné~~;
- Ppřezkoumávat současné politiky provozu letišť, ATC a letadel a v případě potřeby vydávat doporučení ohledně budoucích politiky s cílem snížit riziko narušení dráhy a vyjetí z dráhy;
- Vvydávat doporučení týkající se návodů a poradenského materiálu pro problematiku průmyslu na letištích, provozu letadel a ATC s cílem snížit riziko narušení a vyjetí z dráhy;
- Ddozorovat a propagovat hlášení incidentů týkajících se narušení a vyjetí z dráhy;
- Zzajistit pečlivou analýzu dat, s cílem identifikovat a prošetřit specifické oblasti zájmu.

### AMC1 ADR.AR.C.010(b) Program dozoru

Rozhodnutí 2014/012/R

#### AUDIT

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

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

Rozhodnutí 2014/012/R

#### PLÁNOVACÍ CYKLUS DOZORU

- (a) Výkonnost v oblasti ~~bezpečnosti provozovatele letiště a organizace odpovědné za poskytování AMS~~ by měla být neustále sledována, aby se zajistilo, že program dozoru a platný plánovací cyklus dozoru jsou i nadále přiměřené.
- (b) Plánovací cyklus dozoru a související program dozoru pro každé letiště ~~nebo pro každou organizaci odpovědnou za poskytování AMS~~ by měly být každoročně přezkoumávány.
- (c) Plánovací cyklus dozoru a související program dozoru, ~~a~~ včetně jejich každoročního přezkoumání, by se měly odvíjet na základě následujících elementů:
  - (1) výsledků minulých činností certifikace a dozoru;
  - (2) schopnosti účinně určit bezpečnostní nebezpečí a zvládnout s nimi spojená rizika;
  - (3) efektivní kontroly všech změn v souladu s ~~bodem~~ ADR.OR.B.040 ~~pro provozovatele letiště a s bodem~~ ADR.OR.F.025 ~~pro organizace odpovědné za poskytování AMS~~;
  - (4) absence nálezů úrovně 1;
  - (5) reakční doby pro implementaci nápravných opatření požadovaných příslušným úřadem v souladu s ADR.AR.C.055(d)(2); a

- (6) vystavení rizikům souvisejícím s provozovaným letištěm, jako jsou objem provozu, typ letadel **provozovaných na daném letišti** nebo fyzické charakteristiky letiště.
- (d) V průběhu každého plánovacího cyklu dozoru by měl příslušný úřad svolat jednání s odpovědným vedoucím pracovníkem provozovatele letiště **nebo organizace odpovědné za poskytování AMS** nebo ~~jeho~~ jejich zástupcem.

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

Rozhodnutí 2014/012/R

### PLÁNOVACÍ CYKLUS DOZORU

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

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

Rozhodnutí 2014/012/R

### PRŮMYSLOVÉ STANDARDY

- (a) U provozovatelů letiště **nebo u organizací odpovědných za poskytování AMS**, kteří předvedli vyhovění **použitelným** průmyslovým standardům, může příslušný úřad upravit program dozoru tak, aby zamezil zdvojení **auditů** konkrétních položek ~~auditů~~.
- (b) Předvedení ~~á~~ shody ~~a~~ s **použitelnými** průmyslovými standardy by nemělo ~~a~~ být uvažováno ~~a~~ samostatně bez ostatních prvků, které má příslušný úřad uvážit při dozoru založeném na posouzení rizik.
- (c) Aby bylo možné uznat jakékoli audity provedené v rámci **procesu** certifikace podle **použitelných** průmyslových standardů, ~~je třeba uvážit bere se v úvahu~~ následující:
- (1) předvedení shody ~~je založeno~~ na **základě** schématech certifikačního auditu, která umožňují nezávislé a systematické ověření;
  - (2) byla ověřena existence akreditačního schématu a instituce pro certifikaci v souladu s **použitelnými** průmyslovými standardy;
  - (3) **relevantnost** certifikačních ~~auditů~~ ~~jsou relevantní~~ pro požadavky definované v Části ADR.OR, Části ADR.OPS, nebo dalších předpisech, dle vhodnosti;
  - (4) **zmapování** rozsahu ~~auditů~~ takových certifikačních auditů ~~je možné snadno zmapovat~~ srovnáním s rozsahem dozoru;
  - (5) **zpřístupnění** výsledků ~~auditů~~ ~~jsou zpřístupněny~~ příslušným ~~úřadem~~ ~~úřadu~~;
  - (6) **slučitelnost** plánovacích ~~intervalů~~ certifikačních auditů ~~jsou slučitelné~~ s plánovacím cyklem dozoru.



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

Rozhodnutí 2014/012/R

## FINANČNÍ SITUACE

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

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

**AMC1 ADR.AR.C.040(a) Změny – provozovatel letiště \*****AMC2 ADR.AR.C.040(a) Změny – provozovatel letiště \*****AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f) Změny – provozovatel letiště \*****GM1 ADR.AR.C.040(c) Změny – provozovatel letiště \*****GM1 ADR.AR.C.040(d) Změny – provozovatel letiště \*****GM1 ADR.AR.C.050 Prohlášení ~~poskytovatelů služeb řízení provozu na odbavovací ploše~~ organizací odpovědných za poskytování AMS a oznámení změny \***

\* Poznámka překladatele: Změny názvů AMC1 ADR.AR.C.040(a), AMC2 ADR.AR.C.040(a), AMC1 ADR.AR.C.040(a);(f), GM1 ADR.AR.C.040(c), GM1 ADR.AR.C.040(d) a GM1 ADR.AR.C.050 doplněny corrigendem ze dne 2. června 2021.

## **PŘÍLOHA III – ČÁST ADR.OR**

### **POŽADAVKY NA ORGANIZACE – ~~PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ~~**

## HLAVA B – CERTIFIKACE – LETIŠTĚ A PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ (ADR.OR.B)

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

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

<p><b>Prohlášení o shodě poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše</b></p>
<p><del>V souladu s nařízením Komise (ES) č. XXX/2013, kterým se stanoví požadavky a postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008</del></p>
<p><del>Poskytovatel služeb řízení provozu na odbavovací ploše</del></p> <p><del>Název a sídlo společnosti:</del></p> <p><del>Jméno a kontaktní údaje odpovědného vedoucího pracovníka:</del></p>
<p><del>Datum zahájení provozu:</del></p>
<p><del>Letiště, na kterém (kterých) jsou služby řízení provozu na odbavovací ploše poskytovány:</del></p>
<p><del>Použitelné požadavky stanovené v Části ADR.OPS týkající se poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše jsou zdokumentovány a je na ně reflektováno v letištní příručce.</del></p>
<p><del>Přílohou tohoto prohlášení je seznam alternativních způsobů průkazu s odkazy na AMC, které nahrazují, v souladu s ADR.OR.A.015(c).</del></p>
<p><del>Tyto služby jsou poskytovány v souladu s obsahem příslušné letištní příručky.</del></p>
<p><del>Personál poskytovatele služeb řízení provozu na odbavovací ploše absolvoval nezbytný vstupní výcvik a absolvoval udržovací výcvik, takže je zajištěna jeho trvalá odborná způsobilost.</del></p>
<p><del>(Je-li to použitelné) Provozovatel zavedl a prokázal shodu podle úředně uznaných průmyslových norem.</del></p> <p><del>Odkaz na normu:</del></p> <p><del>Certifikační orgán:</del></p> <p><del>Datum posledního auditu týkajícího se shody:</del></p>
<p><del>Jakákoliv změna v provozu, která má vliv na informace uvedené v tomto prohlášení, bude oznámena příslušnému úřadu.</del></p>
<p><del>Prohlašuji, že údaje uvedené v tomto prohlášení jsou správné.</del></p>
<p><del>Datum a podpis odpovědného vedoucího pracovníka.</del></p>

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

### AMC1 ADR.OR.C.030 Hlášení událostí

Rozhodnutí 2014/012/R

#### VŠEOBECNĚ

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

- (a) popis příslušných požadavků vztahujících se na 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.

## HLAVA D – ŘÍZENÍ **PROVOZOVATELÉ LETIŠŤ** (ADR.OR.D)

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

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

#### **ODPOVĚDNOST ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS OHLEDNĚ ÚSPĚŠNÉHO PŘEDLOŽENÍ PROHLÁŠENÍ**

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

---

\* Poznámka překladatele: Corrigendum ze dne 2. června 2021 změněn název Hlavy F.

**GM2 ADR.OR.F.005(a) Prohlášení organizace odpovědné za poskytování AMS****VZOROVÝ FORMULÁŘ PROHLÁŠENÍ O SHODĚ PRO ORGANIZACE ODPOVĚDNÉ ZA POSKYTOVÁNÍ AMS**

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

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

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

## GM1 ADR.OR.F.025(d) Změny

### POSOUZENÍ ZMĚN

#### (a) Posouzení bezpečnosti (bezpečnostních rizik) změny

Posouzení bezpečnosti (bezpečnostních rizik) změny zahrnuje:

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

#### (b) Rozsah posouzení bezpečnosti

Rozsah posouzení bezpečnosti zahrnuje následující součásti a jejich interakci:

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

#### (c) Bezpečnostní kritéria

Bezpečnostní kritéria použitá pro posouzení bezpečnosti změny:

- (1) jsou slčitelná nebo stejná jako bezpečnostní kritéria provozovatele letiště a poskytovatele letových provozních služeb (ATS);
- (2) jsou definována v souladu s postupy pro řízení změny obsaženými v příručce systému řízení; a
- (3) v závislosti na dostupnosti dat jsou specifikována s odkazem na explicitní kvantitativní přijatelné úrovně bezpečnostního rizika, uznávané standardy a/nebo kodexy postupů, bezpečnostní výkonnost v oblasti bezpečnosti stávajícího nebo podobného systému.

## AMC1 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení

### SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

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

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



**GM1 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení****INTERNÍ KOMISE PRO BEZPEČNOST**

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

**GM2 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení****ÚTVAR PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI**

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

**GM3 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení****VÝBOR PRO PŘEZKOUMÁVÁNÍ BEZPEČNOSTI A AKČNÍ SKUPINA PRO BEZPEČNOST**

- (a) Výbor pro přezkoumání bezpečnosti (*Safety Review Board – SRB*):
- (1) je komise pro bezpečnost na vysoké úrovni, která zvažuje záležitosti strategické bezpečnosti na podporu odpovědnosti v oblasti bezpečnosti odpovědného vedoucího pracovníka; a
  - (2) předsedá jí odpovědný vedoucí pracovník a je složena z ředitelů funkčních oblastí.
- (b) SRB sleduje:
- (1) výkonnost organizace v oblasti bezpečnosti oproti bezpečnostní politice a cílům bezpečnosti;
  - (2) zda jsou veškeré bezpečnostní kroky přijaty včas; a
  - (3) účinnost procesů řízení bezpečnosti organizace.
- (c) SRB zajišťuje, aby byly organizaci přiděleny odpovídající zdroje k dosažení cílů bezpečnosti.
- (d) Vedoucí bezpečnosti nebo jakákoli jiná relevantní osoba, podle vhodnosti, se může zúčastnit zasedání SRB. Mohou odpovědnému vedoucímu pracovníkovi podle potřeby přednést veškeré relevantní informace, které umožní přijetí rozhodnutí na základě bezpečnostních dat.
- (e) V závislosti na velikosti organizace a druhu a složitosti jejího provozu mohou být odpovědnosti výboru SRB přeneseny na jiné komise na vysoké úrovni organizace.
- (f) Akční skupina pro bezpečnost (*Safety Action Group – SAG*)
- (1) Skupina SAG může být zřízena jako stálá skupina nebo jako skupina ad hoc, která pomáhá výboru SRB nebo jedná jeho jménem;
  - (2) Zřízena může být více než jedna skupina SAG, v závislosti na rozsahu úkolu a konkrétní požadované odbornosti;

- (3) Skupina SAG podává zprávy výboru SRB a přijímá od něj strategické řízení; skupina je tvořena vedoucími, kontrolními pracovníky a personálem z provozních oblastí.
- (4) SAG:
  - (i) sleduje provozní bezpečnost;
  - (ii) řeší identifikovaná rizika;
  - (iii) hodnotí dopad provozních služeb na bezpečnost;
  - (iv) zajišťuje, že bezpečnostní kroky jsou zavedeny v rámci schválených časových harmonogramů.
- (5) SAG přezkoumává účinnost předchozích bezpečnostních doporučení a činností propagujících bezpečnost.

#### GM4 ADR.OR.F.045(b)(1) Systém řízení

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

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

#### AMC1 ADR.OR.F.045(b)(2) Systém řízení

##### BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA

- (a) Bezpečnostní politika by měla:
  - (1) být schválena odpovědným vedoucím pracovníkem;
  - (2) jasně identifikovat bezpečnost jako nejvyšší prioritu organizace;
  - (3) odrážet závazky organizace týkající se bezpečnosti a jejího proaktivního a systematického řízení;
  - (4) být, s viditelnou podporou, komunikována napříč celou organizací;
  - (5) zahrnovat zásady bezpečnostních hlášení; a
  - (6) být pravidelně přezkoumávána, aby se zajistilo, že je i nadále relevantní a vhodná pro organizaci.
- (b) Bezpečnostní politika by měla:
  - (1) obsahovat závazek:
    - (i) zlepšovat se směrem k vyšším standardům bezpečnosti;
    - (ii) vyhovovat všem použitelným právním požadavkům, splňovat všechny použitelné standardy a zohledňovat osvědčené postupy;
    - (iii) poskytovat odpovídající zdroje;
    - (iv) prosazovat bezpečnost jako primární odpovědnost všech vedoucích pracovníků a personálu;
  - (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.

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

#### (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 kteréhokoli 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.

## AMC1 ADR.OR.F.045(b)(3) Systém řízení

### PROCES IDENTIFIKACE NEBEZPEČÍ

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

## GM1 ADR.OR.F.045(b)(3) Systém řízení

### IDENTIFIKACE NEBEZPEČÍ

#### (a) Identifikace nebezpečí – všeobecně

- (1) Identifikace nebezpečí může zahrnovat následující činitele a procesy:
  - (i) činitele návrhu, včetně návrhu vybavení a úkolu;

- (ii) postupy a provozní praxe, včetně související dokumentace a kontrolních seznamů, a jejich ověřování za skutečných provozních podmínek;
  - (iii) komunikace, včetně prostředků, terminologie a jazyka;
  - (iv) personální činitele, jako jsou politiky společnosti týkající se náboru, výcviku, odměňování a přidělování zdrojů;
  - (v) organizační činitele, jako je kompatibilita výrobních a bezpečnostních cílů, přidělování zdrojů, provozní tlak a firemní kultura v oblasti bezpečnosti;
  - (vi) činitele pracovního prostředí, jako jsou okolní hluk a vibrace, teplota, osvětlení a dostupnost ochranného vybavení a oděvů;
  - (vii) činitele regulačního dozoru, včetně použitelnosti a vymahatelnosti nařízení, certifikace vybavení, personálu a postupů a přiměřenost dozoru;
  - (viii) obranné systémy, včetně činitelů, jako je zajištění adekvátních detekčních a výstražných systémů, přípustnost chyb zařízení a odolnost zařízení vůči chybám a poruchám; a
  - (ix) lidská výkonnost, omezeno na zdravotní stav a fyzická omezení.
- (2) Pro identifikaci nebezpečí mohou být použity interní a externí zdroje.
- (i) Interní zdroje:
    - (A) systémy dobrovolných hlášení událostí;
    - (B) bezpečnostní průzkumy;
    - (C) audity v oblasti bezpečnosti;
    - (D) systémy sledování běžného provozu;
    - (E) analýza trendů;
    - (F) zpětná vazba z výcviku; a
    - (G) vyšetřování incidentů a následné činnosti.
  - (ii) Externí zdroje:
    - (A) zprávy z nehod;
    - (B) státní systém povinných hlášení událostí; a
    - (C) státní systém dobrovolných hlášení událostí.
- (3) Metody použité pro identifikaci nebezpečí závisí na zdrojích a omezeních každé konkrétní organizace a na velikosti a složitosti jejího provozu. Nicméně identifikace nebezpečí, bez ohledu na implementaci, složitost a velikost, je součástí bezpečnostní dokumentace organizace. V kontextu vyzrálosti postupů řízení bezpečnosti je identifikace nebezpečí nepřetržitou, každodenní činností. Je nedělitelnou součástí procesů organizace. Existují tři specifické podmínky, za nichž by měla být identifikaci nebezpečí věnována zvláštní pozornost. Tyto tři podmínky by měly spouštět podrobnější a dalekosáhlejší činnosti identifikace nebezpečí a zahrnovat:
- (i) kdykoli v organizaci dojde k nevysvětlitelnému nárůstu událostí souvisejících s bezpečností nebo porušení předpisů;
  - (ii) kdykoli se plánují velké provozní změny, včetně změn klíčových pracovníků nebo jiného významného vybavení nebo systémů; a
  - (iii) před a během období významných organizačních změn, včetně rychlého růstu nebo snižování, podnikových fúzí, akvizic nebo redukcí.
- (4) Pro identifikaci nebezpečí mohou být využity následující nástroje a techniky:
- (i) brainstorming, což je neomezená, ale zjednodušená diskuze se skupinou odborníků;

- (ii) studie *nebezpečí a provozovatelnosti (hazard and operability)* (HAZOP), což je systematický a strukturovaný přístup s využitím klíčových slov, parametrů a odchylek. Tato technika se spoléhá na to, že je pro studii dostupný velmi podrobný popis systému, a obvykle zahrnuje rozdělení systému do dobře definovaných podsystémů a funkčních nebo procesních toků mez podsystémy. Každý prvek systému je pak předmětem diskuze v rámci multidisciplinární skupiny odborníků o různých kombinacích klíčových slov a odchylek;
  - (iii) kontrolní seznamy, což jsou seznamy známých nebezpečí nebo příčin nebezpečí, které byly odvozeny z minulých zkušeností. Minulé zkušenosti mohou být předchozí posouzení rizik nebo podobné systémy nebo provozy nebo ze skutečných incidentů, k nimž došlo v minulosti. Tato technika zahrnuje systematické používání vhodného kontrolního seznamu a zvážení každé položky na seznamu, co se týče možné použitelnosti na konkrétní systém. Použitelnost kontrolních seznamů je před použitím vždy ověřena;
  - (iv) *analýza možných poruch a jejich následků (failure modes and effects analysis)* (FMEA), což je technika „zdola-nahoru“ používaná k zohlednění možností, jak mohou základní složky systému selhat při provádění jí navrženého účelu. Tato technika se spoléhá na podrobný popis systému a bere do úvahy možnosti, jak by mohla kterákoli podsoučást systému selhat při plnění jí navrženého účelu a jaké následky by to mohlo mít pro celkový systém. Pro každou podsoučást systému FMEA bere do úvahy:
    - (A) všechny možné způsoby, jak by mohla součást selhat;
    - (B) dopady, které by každá z těchto poruch měla na chování systému;
    - (C) možné příčiny různých druhů poruch; a
    - (D) jak mohou být poruchy zmírněny v rámci systému nebo jeho prostředí.
 Úroveň systému, na kterém je analýza použita, se může lišit a je určena úrovní podrobností popisu systému použitého k podpoře analýzy. V závislosti na povaze a složitosti systému by analýzu mohl provést jednotlivý odborník na systém nebo tým systémových odborníků, kteří působí v rámci jedné skupiny.
  - (v) *strukturovaná technika co kdyby (structured what-if technique)* (SWIFT) je jednoduchá a efektivní technika, alternativní ke studii HAZOP, zahrnující multidisciplinární tým odborníků. Jedná se o zjednodušenou činnost brainstormingové skupiny, která je ale obvykle prováděna s pomocí popisu systému na vyšší úrovni, který má méně dílčích prvků než studie HAZOP a s redukováným souborem podnětů.
- (5) Identifikovaná nebezpečí jsou zapsána do zápisníku nebezpečí (rejstříku nebezpečí). Povaha a formát takového zápisníku se může lišit od jednoduchého seznamu nebezpečí po mnohem sofistikovanější relační databázi pojící nebezpečí se zmírňujícími opatřeními, odpovědnostmi a činnostmi. V zápisníku nebezpečí jsou uvedeny následující informace:
- (i) jedinečné referenční číslo nebezpečí pro každé nebezpečí;
  - (ii) popis nebezpečí;
  - (iii) indikace možných příčin nebezpečí;
  - (iv) kvalitativní posouzení možných výsledků a závažností následků plynoucích z nebezpečí;
  - (v) kvalitativní posouzení rizika souvisejícího s možnými následky nebezpečí;
  - (vi) popis stávajících kontrol rizika pro nebezpečí; popis dodatečných činností požadovaných ke snížení bezpečnostních rizik, stejně jako cílové datum jejich splnění; a
  - (vii) indikace odpovědností ve vztahu k řízení kontrol rizik.
- (6) Navíc mohou být zápisníku nebezpečí rovněž uvedeny následující informace:

- (i) kvantitativní posouzení rizika souvisejícího s možnými následky nebezpečí;
- (ii) záznam skutečných incidentů nebo událostí souvisejících s nebezpečím nebo jeho příčin;
- (iii) uvedení přípustnosti rizika;
- (iv) uvedení formálních požadavků na monitorování systému;
- (v) indikace, jak bylo nebezpečí identifikováno;
- (vi) vlastník nebezpečí;
- (vii) předpoklady; a
- (viii) zainteresované třetí strany.

**(b) Identifikace nebezpečí – indikátory**

**(1) Reaktivní indikátory (se zpožděním):**

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

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

**(2) Proaktivní indikátory (s předstihem):**

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

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

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

**(3) Prediktivní indikátory (předzvěsti):**

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

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

**AMC1 ADR.OR.F.045(b)(4) System řízení**

**POSUZOVÁNÍ A ZMÍRŇOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK**

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

## GM1 ADR.OR.F.045(b)(4) Systém řízení

### POSUZOVÁNÍ A ZMÍRŇOVÁNÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK

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

Analýza bezpečnostních rizik rozděluje rizika na dvě složky:

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

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

## AMC1 ADR.OR.F.045(b)(5) Systém řízení

### SLEDOVÁNÍ A MĚŘENÍ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI

- (a) Sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti by měl představovat proces, kterým se ověřuje výkonnost organizace odpovědné za poskytování AMS v oblasti bezpečnosti v porovnání se stanovenou bezpečnostní politikou a cíli, identifikovanými bezpečnostními riziky a opatřeními ke zmírnění rizik.
- (b) Tento proces by měl zahrnovat nastavení indikátorů výkonnosti v oblasti bezpečnosti a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti a měření výkonnosti organizace v oblasti bezpečnosti oproti nim.
- (c) Indikátory a cíle výkonnosti v oblasti bezpečnosti by měly být odsouhlaseny s provozovatelem letiště a neměly by být v rozporu s indikátory a cíli výkonnosti v oblasti bezpečnosti provozovatele letiště a případně poskytovatele letových provozních služeb (ATS).

## GM1 ADR.OR.F.045(b)(5) Systém řízení

### SLEDOVÁNÍ A MĚŘENÍ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI

- (a) Proces sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti zahrnuje:
  - (1) bezpečnostní hlášení, zabývající se rovněž stavem shody organizace s platnými požadavky;
  - (2) bezpečnostní studie, které jsou spíše většími analýzami zahrnujícími široké bezpečnostní obavy;
  - (3) bezpečnostní přezkumy, včetně přezkoumání trendů, které jsou prováděny při zavádění a spouštění nových technologií, změn nebo implementaci postupů, nebo s cílem prozkoumat nárůst incidentů nebo bezpečnostních hlášení;
  - (4) bezpečnostní audity, které se zaměřují na integritu systému řízení organizace a pravidelně posuzují stav kontrol bezpečnostních rizik;
  - (5) bezpečnostní průzkumy, které zkoumají konkrétní prvky nebo postupy specifického provozu, jako jsou problémové oblasti nebo zúžená místa v každodenním provozu, postřehy a názory provozního personálu a oblasti nesouhlasu nebo záměny; a
  - (6) interní bezpečnostní vyšetřování událostí.
- (b) V úvahu lze vzít následující obecné aspekty/oblasti:
  - (1) odpovědnost za řízení provozních činností a jejich konečné splnění;
  - (2) pravomoc nařídít, řídit nebo měnit postupy, stejně jako činit klíčová rozhodnutí, jako jsou rozhodnutí o přijetí bezpečnostního rizika;

- (3) postupy pro provozní činnosti;
- (4) ovládací prvky, včetně hardwaru, softwaru, zvláštních postupů nebo procedurálních kroků, a postupy dohledu určené k udržení provozních činností na správné cestě;
- (5) rozhraní, včetně pravomocí mezi odděleními, komunikačních kanálů mezi zaměstnanci, konzistence postupů a jasného vymezení odpovědnosti mezi organizacemi, pracovními jednotkami a zaměstnanci; a
- (6) procesní opatření k poskytnutí zpětné vazby odpovědným stranám, že probíhají požadované kroky, vytvářejí se požadované výstupy a dosahují se očekávané výsledky.

#### AMC1 ADR.OR.F.045(b)(6) Systém řízení

##### ŘÍZENÍ ZMĚNY

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

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

#### GM1 ADR.OR.F.045(b)(6) Systém řízení

##### ŘÍZENÍ ZMĚNY

(a) Změna může přinést nová nebezpečí a mít dopad na vhodnost a/nebo účinnost stávajících strategií pro zmírnění bezpečnostních rizik. Změna může být z pohledu organizace externí nebo interní.

(b) Formální proces řízení změny bere do úvahy následující:

- (1) kritičnost systémů a činností;
- (2) stabilitu systémů a provozních prostředí; a
- (3) dřívější výkonnost organizace.

(c) Popis systému je jednou z elementárních přípravných činností při plánování systému řízení bezpečnosti k určení základní analýzy nebezpečí pro systém.

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

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

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

#### AMC1 ADR.OR.F.045(b)(7) Systém řízení

##### NEUSTÁLÉ ZLEPŠOVÁNÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

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

(a) proaktivním a reaktivním hodnocením zařízení, vybavení, dokumentace a postupů;



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

### GM1 ADR.OR.F.045(b)(7) Systém řízení \*

#### NEUSTÁLÉ ZLEPŠOVÁNÍ SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

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

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

---

\* Poznámka překladatele: Corrigendem ze dne 2. června 2021 upraven název ustanovení z GM1 ADR.OR.F.045(b)(6) na GM1 ADR.OR.F.045(b)(7).

### AMC1 ADR.OR.F.045(b)(8) Systém řízení

#### VÝCVIK V OBLASTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

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

---

\* Poznámka překladatele: Odkaz upraven corrigendem ze dne 2. června 2021.

### GM1 ADR.OR.F.045(b)(8) Systém řízení

#### VÝCVIK V OBLASTI SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI – POŽADAVKY NA PERSONÁL

- (a) Provozní personál a personál údržby
  - (1) Výcvik v oblasti systému řízení bezpečnosti řeší všechny odpovědnosti související s bezpečností, včetně dodržování všech provozních a bezpečnostních postupů a identifikace a hlášení nebezpečí.
  - (2) Cíle výcviku zahrnují základy a přehled bezpečnostní politiky a systému řízení bezpečnosti organizace.
  - (3) Obsah výcviku zahrnuje následující:
    - (i) definici nebezpečí;
    - (ii) následky nebezpečí a rizik;
    - (iii) proces řízení bezpečnostních rizik, včetně rolí a odpovědností; a

(iv) bezpečnostní hlášení a systém (systémy) bezpečnostních hlášení organizace.

**(b) Vedoucí a kontrolní pracovníci**

- (1) Výcvik v oblasti systému řízení bezpečnosti řeší odpovědnosti související s bezpečností, včetně podpory systému řízení bezpečnosti (SMS) a angažovanosti provozního personálu v hlášení nebezpečí.
- (2) Vedle cílů výcviku stanovených pro provozní personál zahrnují cíle výcviku pro vedoucí a kontrolní pracovníky podrobné znalosti bezpečnostního procesu, identifikace nebezpečí a řízení a zmírňování bezpečnostních rizik a řízení změn.
- (3) Vedle obsahu stanoveného pro provozní personál obsah výcviku pro kontrolní a vedoucí pracovníky zahrnuje analýzu bezpečnostních dat.

**(c) Pracovníci vrcholového vedení**

- (1) Výcvik v oblasti systému řízení bezpečnosti by měl zahrnovat odpovědnosti související s bezpečností, včetně shody s bezpečnostními požadavky Evropské unie, národními a vlastními organizace, přidělování zdrojů, zajišťování efektivní bezpečnostní komunikace mezi odděleními a aktivní podpory systému řízení bezpečnosti.
- (2) Vedle cílů výcviku stanovených pro dvě předchozí skupiny zaměstnanců zahrnuje výcvik v oblasti systému řízení bezpečnosti rovněž zajištění bezpečnosti a podporu bezpečnosti, role a odpovědnosti v oblasti bezpečnosti a stanovení přijatelné úrovně bezpečnosti.

**(d) Odpovědný vedoucí pracovník**

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

## **AMC1 ADR.OR.F.045(b)(9) Systém řízení**

### **BEZPEČNOSTNÍ KOMUNIKACE**

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

## **GM1 ADR.OR.F.045(b)(9) Systém řízení**

### **BEZPEČNOSTNÍ KOMUNIKACE**

- (a) Ke sdělování bezpečnostních informací mohou být využity následující prostředky:
  - (1) příručka systému řízení bezpečnosti (SMS);
  - (2) bezpečnostní procesy a postupy;

- (3) bezpečnostní oběžníky, oznámení a bulletiny; a
  - (4) internetové stránky nebo e-maily.
- (b) Ke sdělování bezpečnostních informací lze rovněž využít pravidelná setkání s personálem, kde jsou prodiskutovávány informace, činnosti a postupy.

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

### SLEDOVÁNÍ SHODY

#### (a) Sledování shody

- (1) Zavedení a používání procesu sledování shody by mělo organizaci odpovědné za poskytování AMS umožnit sledovat vyhovění organizace souvisejícím požadavkům této Části, Části ADR.OPS, stejně jako jakýmkoli dalším použitelným regulačním požadavkům nebo požadavkům stanoveným provozovatelem letiště nebo poskytovatelem letových provozních služeb (ATS).
- (2) Proces sledování shody by měl být řádně zaveden, udržován a průběžně přezkoumáván a podle potřeby zlepšován.
- (3) Sledování shody by mělo zahrnovat systém zpětné vazby odpovědnému vedoucímu pracovníkovi o nálezech, aby bylo podle potřeby zajištěno účinné zavedení nápravných opatření.
- (4) Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla sledovat důsledné uplatňování svých postupů a shodu s použitelnými postupy provozovatele letiště a poskytovatele ATS, s cílem zajistit bezpečné provádění činností. Při tom by měl poskytovatel AMS minimálně, a kde je to vhodné, sledovat shodu se:
  - (i) svými právy;
  - (ii) příručkami, deníky a záznamy;
  - (iii) standardy pro výcvik;
  - (iv) požadovanými zdroji;
  - (v) postupy a příručkami systému řízení; a
  - (vi) činnostmi organizace prováděnými pod dozorem osoby jmenované v souladu s bodem ADR.OR.F.065(a)(2).

#### (b) Organizační uspořádání

- (1) K zajištění toho, že organizace trvale splňuje požadavky této Části a jiných použitelných částí, by měl odpovědný vedoucí pracovník jmenovat osobu odpovědnou za sledování shody.
- (2) Sledování shody by měla být nezávislá funkce. Pokud osoba odpovědná za sledování shody plní rovněž jinou funkci, měla by být nezávislost této osoby prokázána zajištěním, že audity a kontroly jsou prováděny personálem, který není odpovědný za daný úkol, postupy, atd., které jsou auditovány.
- (3) Personál zapojený do sledování shody by měl mít přístup do jakékoli části organizace letiště a jakékoli smluvní organizaci, podle potřeby.

#### (c) Dokumentace sledování shody

- (1) Související dokumentace by měla zahrnovat související část(i) dokumentace systému řízení organizace.
- (2) Navíc by měla související dokumentace rovněž zahrnovat následující:
  - (i) terminologii;
  - (ii) standardy stanovené činnosti;
  - (iii) popis organizace;

- (iv) rozdělení povinností a odpovědností;
- (v) postupy k zajištění vyhovění regulačním požadavkům;
- (vi) program sledování shody, který odráží:
  - (A) plán programu sledování;
  - (B) postupy auditu, včetně auditního plánu, který je zaveden, udržován a průběžně revidován a zlepšován;
  - (C) postupy hlášení;
  - (D) postupy týkající se následných a nápravných opatření; a
  - (E) systém vedení záznamů;
- (vii) osnovu výcviku uvedeného v bodě (d)(2) níže; a
- (viii) kontrolu dokumentů.

**(d) Výcvik**

- (1) Pro optimalizaci shody je nezbytný správný a podrobný výcvik. Aby bylo dosaženo optimálních výsledků takového výcviku, měl by poskytovatel AMS zajistit, že veškerý personál porozuměl cílům, jak byly stanoveny v dokumentaci systému řízení poskytovatele AMS.
- (2) člen personálu odpovědný za řízení sledování shody by měly absolvovat školení týkající se tohoto úkolu. Toto školení by mělo pokrývat požadavky na sledování shody, příručky a postupy související s úkolem, auditní techniky, hlášení a vedení záznamů.
- (3) Na zaškolení personálu zapojeného do řízení shody a instruování zbývajících personálu by měl být dán čas.
- (4) Přidělení času a zdrojů by mělo být založeno na objemu a složitosti dotčených činností.

**(e) Sledování shody – plánování auditu**

- (1) Pro každou auditovanou oblast by měly být stanoveny jasně vymezené plány auditu, které mají být provedeny během určeného období, stejně jako cyklus pravidelného přezkoumávání. Samo sledování shody by mělo být rovněž podrobeno auditu v souladu s jasně vymezeným plánem auditu. Plán by měl umožňovat neplánované audity, pokud data neshody ukazují na rostoucí trend. Plánovány by měly být následné audity, aby se ověřilo, že byla provedena nápravná opatření a že byla účinná a dokončena v souladu s politikami a postupy stanovenými v letištní příručce.
- (2) Klíčové procesy systému řízení, postupy a provoz organizace odpovědné za poskytování AMS by měly být auditovány během 12 měsíců od data, kdy bylo poprvé zaregistrováno prohlášení.
- (3) Poté by měla organizace odpovědná za poskytování AMS zvážit výsledky svých posouzení bezpečnosti (bezpečnostních rizik) a svých minulých činností sledování shody, s cílem přizpůsobit časové období, během něhož by měl být proveden audit nebo série auditů, tak aby byly pokryty jeho klíčové procesy systému řízení, postupy a jeho provoz způsobem a v intervalech stanovených v příručce systému řízení. Toto časové období by mělo odpovídat relevantnímu plánovacímu cyklu dozoru příslušného úřadu a v součinnosti s příslušným úřadem může být prodlouženo až na 36 měsíců, pokud zde nebyly zjištěny žádné nálezy úrovně 1 a pod podmínkou, že organizace odpovědná za poskytování AMS má v pořádku záznamy o řešení nálezů v řádném termínu.

**GM1 ADR.OR.F.045(b)(10)      Systém řízení**

**SLEDOVÁNÍ SHODY – VŠEOBECNĚ**

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

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

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

## AMC2 ADR.OR.F.045(b)(10) System řízení

### ODPOVĚDNOST ZA SLEDOVÁNÍ SHODY

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

## AMC1 ADR.OR.F.045(c) System řízení

### DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ

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

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

- (a) prohlášení podepsané odpovědným vedoucím pracovníkem potvrzující, že organizace bude neustále pracovat v souladu s platnými požadavky, s požadavky provozovatele letiště a

poskytovatele letových provozních služeb (ATS) a dokumentovaným systémem řízení organizace;

- (b) rozsah činností organizace;
- (c) funkce a jména osob uvedených v bodě ADR.OR.F.065 a v AMC2 ADR.OR.F.045(b)(10);
- (d) organizační schéma znázorňující linie odpovědnosti mezi jmenovanými osobami;
- (e) postupy stanovující, jak organizace zajišťuje vyhovění platným požadavkům;
- (f) postup změnování dokumentace systému řízení organizace; a
- (g) výstupy systému řízení bezpečnosti.

## AMC2 ADR.OR.F.045(c) Systém řízení

### PŘÍRUČKA ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

- (a) V případech, kdy je řízení bezpečnosti stanoveno v příručce řízení bezpečnosti, měla by být klíčovým nástrojem pro sdělování informací týkajících se přístupu organizace odpovědné za poskytování AMS k bezpečnosti. Příručka řízení bezpečnosti by měla dokumentovat veškeré aspekty řízení bezpečnosti, včetně bezpečnostní politiky, cílů, postupů a odpovědností jednotlivců v oblasti bezpečnosti.
- (b) Obsah příručky řízení bezpečnosti by měl zahrnovat:
  - (1) rozsah systému řízení bezpečnosti;
  - (2) bezpečnostní politiku a její cíle;
  - (3) odpovědnosti v oblasti bezpečnosti klíčového personálu v oblasti bezpečnosti;
  - (4) postupy kontroly dokumentace;
  - (5) postupy posuzování bezpečnosti, včetně schémat identifikace nebezpečí a řízení rizik;
  - (6) sledování zavádění a účinnosti bezpečnostních opatření a opatření pro zmírnění rizik;
  - (7) sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti;
  - (8) bezpečnostní hlášení (včetně hlášení nebezpečí) a vyšetřování;
  - (9) řízení změn (včetně organizačních změn s ohledem na odpovědnosti v oblasti bezpečnosti);
  - (10) podpora bezpečnosti; a
  - (11) výstupy systému řízení bezpečnosti.

## GM1 ADR.OR.F.045(c) Systém řízení

### DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ

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

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

### VŠEOBECNĚ

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

- (a) popis příslušných požadavků vztahujících se na hlášení;

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

---

\* Poznámka překladatele: Název ustanovení změněn corrigendem ze dne 2. června 2021.

## AMC1 ADR.OR.F.055 Systém bezpečnostních hlášení

### SYSTÉM BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

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

## GM1 ADR.OR.F.055 Systém bezpečnostních hlášení \*

### POTŘEBA BEZPEČNOSTNÍCH HLÁŠENÍ

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

\* Poznámka překladatele: Název ustanovení změněn corrigendem ze dne 2. června 2021.

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

### ODPOVĚDNÝ VEDOUCÍ PRACOVNÍK

#### (a) Odpovědný vedoucí pracovník – všeobecně

##### (1) Odpovědný vedoucí pracovník by měl:

- (i) zajistit, že jsou dostupné všechny zdroje nezbytné pro poskytování služeb v souladu s platnými požadavky a letištní příručkou;
- (ii) zajistit, že pokud dojde k snížení úrovně zdrojů nebo mimořádným okolnostem, které mohou mít vliv na bezpečnost, je ve spolupráci s provozovatelem letiště a poskytovatelem letových provozních služeb (ATS) zavedeno potřebné snížení úrovně provozu na letišti;
- (iii) stanovit, zavést a podporovat bezpečnostní politiku; a
- (iv) zajistit vyhovění souvisejícím platným požadavkům a systému řízení bezpečnosti organizace.

##### (2) Odpovědný vedoucí pracovník by měl:

- (i) mít odpovídající úroveň pravomoci v rámci organizace, aby se zajistilo, že jsou jeho činnosti financovány a prováděny na požadované úrovni;
- (ii) znát a chápat dokumenty, které předepisují standardy bezpečnosti pro letiště a ATS;
- (iii) rozumět požadavkům, pokud jde o odbornou způsobilost personálu vedení, tak aby zajistil, že jsou klíčové pozice obsazeny kvalifikovanými osobami;
- (iv) znát a chápat principy a postupy související se systémy řízení bezpečnosti a kvality, a jak se aplikují v rámci organizace;
- (v) znát úlohu odpovědného vedoucího; a
- (vi) znát a chápat klíčové otázky řízení rizik, pokud jde o provoz letiště.

#### (b) Odpovědný vedoucí pracovník – delegování povinností

- (1) Očekává se, že technické znalosti a porozumění odpovědného vedoucího jsou na vysoké úrovni, zejména s ohledem na jeho vlastní úlohu při zajišťování udržování těchto standardů.
- (2) Během doby nepřítomnosti mohou být každodenní povinnosti odpovědného vedoucího delegovány; avšak odpovědnost v podstatě zůstává na odpovědném vedoucím.
- (3) V závislosti na velikosti a složitosti provozu organizace může odpovědný vedoucí delegovat své povinnosti v oblasti výcviku jmenováním vedoucího pro výcvik, mezi jehož povinnosti by mělo patřit stanovení, koordinace, zavádění programů výcviku a vedení souvisejících záznamů o výcviku personálu, stejně jako o programech přezkoušení odborné způsobilosti.  
V každém případě odpovědnost v podstatě zůstává na odpovědném vedoucím pracovníkovi.

## GM1 ADR.OR.F.065(a)(1) Požadavky na personál

### ODPOVĚDNÝ VEDOUCÍ PRACOVNÍK

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

- (a) výkonný ředitel (*chief executing officer – CEO*);
- (b) provozní ředitel (*chief operating officer – COO*);



- (c) předseda správní rady;
- (d) společník; nebo
- (e) vlastník.

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

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

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

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

Vedoucí provozu by měl mít:

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

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

#### VEDOUČÍ BEZPEČNOSTI (SAFETY MANAGER)

- (a) Vedoucí bezpečnosti by měl být kontaktní osobou a odpovědný za efektivní vytvoření, koordinaci, správu a udržování systému řízení bezpečnosti.
- (b) Úlohou vedoucího bezpečnosti by mělo být:
  - (1) usnadnit identifikaci nebezpečí, analýzu rizik a řízení rizik;
  - (2) sledovat zavádění a fungování systému řízení bezpečnosti, včetně nezbytných bezpečnostních opatření;
  - (3) řídit systém bezpečnostních hlášení organizace odpovědné za poskytování AMS;
  - (4) koordinovat s provozovatelem letiště a poskytovatelem letových provozních služeb (ATS), co se týče jejich systémů řízení bezpečnosti;

- (5) vydávat pravidelné zprávy o výkonnosti organizace v oblasti bezpečnosti;
- (6) zajišťovat udržování dokumentace řízení bezpečnosti;
- (7) zajistit, že je k dispozici školení v oblasti řízení bezpečnosti a že toto školení splňuje stanovené standardy;
- (8) poskytovat doporučení v otázkách bezpečnosti; a
- (9) zahájit a účastnit se vyšetřování interních událostí/incidentů/nehod.

(c) Vedoucí bezpečnosti by měl mít:

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

(d) Vedoucí bezpečnosti by neměl být osobou uvedenou v bodě ADR.OR.F.065(a)(2). Avšak v závislosti na velikosti organizace a druhu a složitosti jejího provozu může být vedoucím bezpečnosti odpovědný vedoucí pracovník, nebo jakákoli jiná osoba s provozní úlohou v rámci organizace, pokud může konat nezávisle na jiných vedoucích v rámci organizace provozovatele letiště a má přímý přístup k odpovědnému vedoucímu pracovníkovi a k příslušné úrovni vedení v otázkách bezpečnosti.

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

### KOMBINOVANÉ ODPOVĚDNOSTI

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

## AMC1 ADR.OR.F.065(a)(4) Požadavky na personál

### URČENÍ PERSONÁLU POTŘEBNÉHO PRO PLÁNOVANÉ ÚKOLY A KVALIFIKACÍ PERSONÁLU

Organizace odpovědná za poskytování AMS by měla určit:

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

## GM1 ADR.OR.F.065(a)(4) Požadavky na personál

### KVALIFIKACE PERSONÁLU

Výraz „kvalifikovaný“ znamená způsobilost pro daný účel. Té může být dosaženo prostřednictvím splnění nezbytných podmínek, jako je absolvování potřebného výcviku, nebo získání diplomu nebo

titulu, nebo získání vhodné praxe. Rovněž zahrnuje odbornou způsobilost, schopnost, znalosti nebo dovednosti, které se hodí nebo jsou vhodné pro jednotlivou příležitost, nebo činí někoho způsobilým pro úkol, funkci, pozici, pravomoc nebo postavení.

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

## AMC1 ADR.OR.F.080 Vedení záznamů

### DOKUMENTACE, KTERÁ MÁ BÝT UCHOVÁVÁNA

- (a) Systém pro vedení záznamů používaný organizací odpovědnou za poskytování AMS by měl po celou požadovanou dobu uchovávání zabezpečovat adekvátní postupy, ukládací zařízení a spolehlivou výsledovatelnost, opětovné vyvolání a přístupnost záznamů souvisejících s jejichmi činnostmi, které jsou předmětem nařízení (EU) 2018/1139 a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů.
- (b) Záznamy by měly být vedeny v papírové nebo elektronické formě, případně na obou médiích. Přijatelné jsou také záznamy na mikrofilmu nebo optických discích. Záznamy by měly zůstat čitelné po celou požadovanou dobu uchovávání. Doba uchovávání začíná běžet okamžikem, kdy byl záznam vytvořen nebo naposledy změněn.
- (c) Papírové systémy by měly využívat odolný materiál, který je schopen odolat běžné manipulaci a archivaci.
- (d) Elektronické systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován každých 24 hodin nebo pokaždé po provedení jakéhokoliv nového záznamu. Elektronické systémy by měly zahrnovat ochrany bránící neoprávněnému personálu ve změně údajů.
- (e) Veškerý počítačový hardware, který se používá k zajištění zálohy dat, by měl být umístěn na jiném místě, než hardware obsahující pracovní údaje, a v prostředí zajišťujícím, že tento hardware zůstane v dobrém stavu. Pokud dochází ke změně hardwaru či softwaru, je třeba věnovat zvláštní péči zachování dostupnosti všech nezbytných údajů alespoň po celou dobu uchovávání. Pokud není tato doba uvedena, měly by být všechny záznamy uchovávány po dobu minimálně 5 let.

## GM1 ADR.OR.F.080 Vedení záznamů

### ZÁZNAMY

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

## AMC1 ADR.OR.F.095 Příručka systému řízení

### VŠEOBECNĚ

- (a) Příručka systému řízení se může lišit v detailech v závislosti na složitosti a velikosti organizace.
- (b) Příručka systému řízení nebo její části mohou mít jakoukoliv podobu, včetně elektronické. Ve všech případech by měla být zajištěna dostupnost, použitelnost a spolehlivost příručky systému řízení.
- (c) Příručka systému řízení by měla být vypracována tak, aby:
  - (1) všechny její části byly jednotné a kompatibilní ve formě i obsahu;
  - (2) byly snadno proveditelné její změny; a

- (3) obsah a stav změn příručky je řízen a srozumitelně uveden.
- (d) Příručka systému řízení by měla obsahovat popis postupu jejich změn a revizí, který stanovuje:
  - (1) osobu nebo osoby oprávněné ke schvalování změn nebo revizí;
  - (2) podmínky pro dočasné revize a/nebo okamžité změny nebo revize požadované v zájmu bezpečnosti; a
  - (3) metody, kterými jsou personál a organizace informováni o jejich změnách.
- (e) Příručka systému řízení může obsahovat části jiných řízených dokumentů, které jsou v organizaci pro potřeby jejího personálu dostupné, nebo se na ně odkazovat.

## AMC2 ADR.OR.F.095 Příručka systému řízení

### OBSAH A STRUKTURA

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

#### A. ČÁST A – VŠEOBECNÁ ČÁST

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

###### 0.1. Úvod:

0.1.1. prohlášení podepsané odpovědným vedoucím pracovníkem, že příručka systému řízení splňuje všechny platné požadavky, a obsah prohlášení;

0.1.2. seznam a stručný popis různých částí, jejich obsah, platnost a použití; a

0.1.3. vysvětlivky, zkratky, a definice pojmů potřebných pro používání příručky systému řízení.

###### 0.2. Systém změn a revizí:

0.2.1. údaje o osobě či osobách odpovědných za vydávání a zařazování změn a revizí;

0.2.2. záznam změn a revizí s daty zařazení a daty účinnosti;

0.2.3. prohlášení, že ručně psané změny a revize nejsou povoleny;

0.2.4. popis způsobu značení stránek, nebo odstavců a data jejich účinnosti;

0.2.5. seznam platných stran a odstavců;

0.2.6. označení změn (v textu, a pokud je to možné, u diagramů); a

0.2.7. popis systému distribuce a rozdělovník pro příručku systému řízení a její změny a revize.

##### 1. Všeobecné informace

###### Všeobecné informace, včetně následujícího:

1.1. účel a rozsah příručky systému řízení;

1.2. zákonné požadavky na organizaci odpovědnou za poskytování AMS předložit příslušnému úřadu prohlášení a příručku systému řízení, jak je stanoveno v Části ADR.OR; a

1.3. povinnosti organizace odpovědné za poskytování AMS, práva příslušného úřadu a poradenský materiál pro personál organizace odpovědné za poskytování AMS, jak usnadnit audity/kontroly prováděné personálem příslušného úřadu.

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

### 2. Popis systému řízení, včetně následujícího:

2.1. Organizační struktura a odpovědnosti, včetně následujícího: popisu organizační struktury, včetně celkového organizačního schématu a organizačních schémat jednotlivých oddělení. Toto organizační schéma by mělo znázorňovat vztah mezi jednotlivými odděleními. Měly by být vidět linie podřízenosti a zodpovídání se všech úrovní organizační struktury (oddělení, sekce, atd.) v souvislosti s bezpečností.

Rovněž by měla být uvedena jména, oprávnění, odpovědnosti a povinnosti vedoucích pracovníků a jmenovaných osob, provozního personálu a bezpečnostních komisí.

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;

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 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.

3. Požadované kvalifikace a odpovědnosti personálu AMS.

**GM1 ADR.OR.F.095 Příručka systému řízení****PŘÍRUČKA SYSTÉMU ŘÍZENÍ****(a) Forma příručky**

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

**(b) Účel příručky**

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

Odpovědnost za bezpečnost musí začínat na samém vrcholu každé organizace. Jedním z klíčových prvků při zavádění bezpečných pracovních postupů je přístup „shora dolů“, kde všichni zaměstnanci chápou bezpečnostní cíle organizace, systém subordinační a své vlastní povinnosti a odpovědnosti v rámci organizace. Při uplatňování principů řízení bezpečnosti je příručka rozšířena tak, aby jasně popisovala, jak má být bezpečnost provozu řízena. Uživatel příručky by nikdy neměl mít pochybnost ohledně „odpovědnosti za bezpečnost“ každé popsání domény, nebo činnosti. Každá část by měla definovat, kdo je odpovědný, či je to povinnost, kdo má pravomoc, kdo má odborné znalosti a kdo skutečně vykonává úkoly popsání v kterékoliv z těchto částí.

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

**GM2 ADR.OR.F.095 Příručka systému řízení****OBSAH A STRUKTURA**

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

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

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

## PŘÍLOHA IV – ČÁST ADR.OPS

### POŽADAVKY NA PROVOZ – LETIŠTĚ

#### HLAVA D – ČINNOSTI ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE (ADR.OPS.D)\*

\* Poznámka překladatele: Corrigendem ze dne 2. června 2021 změněn název Hlavy D.

#### AMC1 ADR.OPS.D.005 Hranice odbavovací plochy

##### PUBLIKACE HRANIC ODBAVOVACÍ PLOCHY

Grafická ilustrace hranic odbavovací plochy by měla být znázorněna na Mapě letiště – ICAO.

#### AMC1 ADR.OPS.D.010(a)(2);(b)(2) Koordinace vjezdu letadel na odbavovací plochu a jejich výjezdu z ní

##### STANOVENÉ KOMUNIKAČNÍ PROSTŘEDKY LETADLO-ZEMĚ

- (a) V závislosti na rozvržení letiště, hustotě provozu a dostupnosti rádiových kmitočtů mohou být na odbavovací ploše rovněž používány komunikační prostředky letadlo-země přidělené letovým provozním službám (ATS).
- (b) Pro publikaci v letecké informační příručce (AIP) by měly být, co se týká komunikačních prostředků letadlo-země používaných na odbavovací ploše, poskytnuty následující informace:
- (1) označení služby;
  - (2) volací znak;
  - (3) kanál (kanály)/kmitočty (kmitočty);
  - (4) provozní doba; a
  - (5) poznámky.

#### AMC1 ADR.OPS.D.015(a) Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše

##### VEDENÍ LETADEL

Pokyny letadlům by měly být letadlům dány buď pomocí:

- (a) vydávání slovních pokynů na předem stanoveném komunikačním prostředku letadlo-země; nebo
- (b) využití vozidla „FOLLOW ME“; nebo
- (c) příslušných ručních signálů signalisty; nebo
- (d) jakékoli kombinace výše uvedeného.

## GM1 ADR.OPS.D.015(b) Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše

### VIZUÁLNÍ PROSTŘEDKY

Za vizuální prostředky jsou považovány odpovídající značení, návěstidla, znaky a značky. Technické specifikace jsou uvedeny v Certifikačních specifikacích a poradenském materiálu pro návrh letišť (CS-ADR-DSN).

## AMC1 ADR.OPS.D.015(c) Řízení pohybů letadel na odbavovací ploše

### OCHRANA TRAS, KTERÉ MAJÍ BÝT DODRŽOVÁNY POHYBUJÍCÍM SE LETADLEM (POJEZDOVÝCH TRAS)

Ochrana pojezdové trasy pohybujícího se letadla by měla být zajištěna:

- (a) oddělením pojezdových tras od provozu vozidel a pohybu chodců;
- (b) navržením vyhrazených prostorů pro parkování vozidel a vybavení; a
- (c) minimalizací křížování pojezdových drah na odbavovací ploše, a pokud to není možné z důvodu rozvržení pohybové plochy, povolením křížování pouze na určených a jasně označených místech.

## AMC1 ADR.OPS.D.020(a)(3) — Řízení pohybů vozidel na odbavovací ploše\*

### KŘÍŽOVÁNÍ POJEZDOVÝCH DRAH NA ODBAVOVACÍ PLOŠE A POJEZDOVÝCH PRUHŮ NA STÁNÍ LETADLA

Křížování pojezdových drah na odbavovací ploše a pojezdových pruhů na stání letadla by nemělo být povoleno, pokud:

- (a) řidiči vozidla nebylo vydáno povolení stanovištěm odpovědným za řízení provozu na pojezdových drahách, pojezdových drahách na odbavovací ploše nebo pojezdových pruzích na stání letadla; nebo
- (b) řidič vozidla neprovedl před křížováním pojezdových drah, pojezdových drah na odbavovací ploše nebo pojezdových pruhů na stání letadla po schválené jízdní trase vizuální kontrolu na pojíždějící letadla.

## GM1 ADR.OPS.D.020(b) Řízení pohybů vozidel na odbavovací ploše\*

### JÍZDNÍ TRASY

V závislosti na rozvržení odbavovací plochy se mohou pojezdové trasy letadel a jízdní trasy v některých případech protínat. V těchto případech smí být křížovatky pojezdových tras letadel a jízdních tras navrženy takovým způsobem, aby zajišťovaly jasný výhled řidiče vozidla a prostorově co možná nejkratší narušování pojezdových tras letadel a jízdních tras.

\* Poznámka překladatele: AMC1 ADR.OPS.D.020(a)(3) a GM1 ADR.OPS.D.020(b) zrušeny corrigendem ze dne 15. ledna 2021.

## GM1 ADR.OPS.D.025 Přidělování stání letadel

### ODPOVĚDNOST ZA PŘIDĚLOVÁNÍ STÁNÍ LETADEL

Celková odpovědnost za přidělování stání letadel obvykle leží na provozovateli letiště. Provozovatel letiště se rovněž může rozhodnout delegovat přidělování stání letadel na provozovatele letadla nebo na organizaci odpovědnou za poskytování pozemních odbavovacích služeb, pokud mají vlastní terminál



nebo odbavovací plochu. Avšak konečná odpovědnost za zajištění udržování bezpečnosti zůstává na provozovateli letiště.

### AMC1 ADR.OPS.D.025(a)(3) Přidělování stání letadla

#### SDĚLENÍ PŘIDĚLENÉHO STÁNÍ LETADLA PERSONÁLU PŘÍMO ODPOVĚDNÉMU ZA MANÉVROVÁNÍ LETADLEM

Informace o stání přiděleném přilétávajícímu letadlu by měla být sdělena personálu odpovědnému za manévrování přilétávajícího letadla:

- (a) prostřednictvím rádiového kmitočtu; nebo
- (b) prostřednictvím komunikace datovým spojem; nebo
- (c) pomocí vozidla „FOLLOW ME“; nebo
- (d) pomocí ručních signálů signalisty; nebo
- (e) pomocí vizuálního naváděcího systému na odbavovací ploše; nebo
- (f) jakoukoli kombinací výše uvedeného.

### GM1 ADR.OPS.D.025(b)(1) Přidělování stání letadla

#### ZOHLEDNĚNÍ VLASTNOSTÍ LETADLA PŘI PŘIDĚLOVÁNÍ STÁNÍ LETADLA

Při přidělování stání mají být zohledněny následující vlastnosti letadla:

- (a) Délka trupu
  - Délka trupu je relevantní pro:
    - (1) rozměr pohybové plochy (vyčkávací plochy pojezdové dráhy a odbavovací plochy), brány pro cestující a plochy terminálu; a
    - (2) bezpečnou vzdálenost na stání letadla.
- (b) Výška prahu
  - Výška prahu je relevantní pro:
    - (1) provozní meze nástupních mostů pro cestující (včetně počtu potřebných nástupních mostů pro cestující);
    - (2) mobilní schůdky; a
    - (3) přístup cestujících se sníženou pohyblivostí (PRM).
- (c) Výška ocasních ploch
  - Výška ocasních ploch je relevantní pro:
    - (1) zařízení pro odmrazování a protinámrazové ošetření; a
    - (2) ochranu překážkových rovin letiště.
- (d) Rozpětí křidel
  - Rozpětí křidel je relevantní pro:
    - (1) rozměry odbavovací plochy vyčkávacích ploch;
    - (2) výběr stání; a
    - (3) bezpečnou vzdálenost na stání letadla.
- (e) Světlá výška konců křidel
  - Světlá výška konců křidel je relevantní pro bezpečné vzdálenosti od objektů s výškovým omezením na odbavovací ploše a vyčkávací ploše.

**(f) Výhled z pilotního prostoru**

Relevantní geometrické parametry pro posouzení výhledu z pilotního prostoru jsou výška pilotního prostoru, úhel výřezu okna pilotního prostoru a odpovídající zakryté části. Výhled z pilotního prostoru je relevantní pro udržování výhledu na navádění při vjezdu na stání.

**(g) Vlastnosti motorů**

Vlastnosti motorů zahrnují geometrii motorů a charakteristiky proudění vzduchu motorů, které mohou mít vliv na infrastrukturu letiště, stejně jako na pozemní odbavení letadla a provoz probíhající v přilehlých prostorech, které by mohly být ovlivněny výfukovými plyny z proudových motorů.

**(1) Aspekty geometrie motorů jsou následující:**

- (i) počet motorů;**
- (ii) umístění motorů (rozpětí a délka);**
- (iii) světlá výška motorů; a**
- (iv) vertikální a horizontální rozsah možných výfukových plynů z proudových motorů.**

**(2) Charakteristiky proudění vzduchu motorů jsou následující:**

- (i) tah na volnoběhu a pro rozjezd; a**
- (ii) účinky vstupního sání na úrovni země.**

**GM1 ADR.OPS.D.025(b)(2) Přidělování stání letadla**

**PARKOVACÍ POMŮCKY**

Za parkovací pomůcky se považuje následující:

- (a) vizuální nebo pokročilý vizuální naváděcí systém na odbavovací ploše;**
- (b) signalista.**

**GM1 ADR.OPS.D.025(b)(3) Přidělování stání letadla**

**ZAŘÍZENÍ OBSLUHUJÍCÍ STÁNÍ LETADLA**

Následující zařízení mohou mít vliv na přidělení stání letadla:

- (a) nástupní mosty pro cestující;**
- (b) pevné pozemní jednotky dodávky energie;**
- (c) klimatizační jednotky;**
- (d) umístění palivových šachet;**
- (e) parkovací plochy vybavení.**

**AMC1 ADR.OPS.D.035(a) Parkování letadel**

**SLEDOVÁNÍ STÁNÍ LETADLA**

Sledování letadla během jeho příjezdu na přidělené stání by mělo být prováděno pomocí personálu přidělenému na sání nebo prostřednictvím kamer, aby se ověřilo dodržení bezpečných vzdáleností.

### AMC1 ADR.OPS.D.035(b) Parkování letadel

#### VEDENÍ LETADLA BĚHEM PARKOVACÍCH MANÉVRŮ

K vedení letadla během parkovacích manévrů by měl být použit kterýkoli z následujících prostředků:

- (a) vizuální nebo pokročilý vizuální naváděcí systém na odbavovací ploše; nebo
- (b) signalista (signalisté).

### AMC2 ADR.OPS.D.035(b) Parkování letadel

#### OBSLUHA VIZUÁLNÍCH NEBO POKROČILÝCH VIZUÁLNÍCH NAVÁDĚCÍCH SYSTÉMŮ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Postup obsluhy vizuálních nebo pokročilých vizuálních naváděcích systémů na odbavovací ploše by měl:

- (a) vyžadovat aktivaci naváděcího systému na odbavovací ploše pouze, pokud je stání považováno za bezpečné pro použití přijíždějícím letadlem a je přítomen personál odpovědný za parkování;
- (b) vyžadovat aktivaci naváděcího systému na odbavovací ploše před příjezdem letadla na stání;
- (c) vyžadovat kontrolu vhodnosti naváděcího systému na odbavovací ploše pro daný typ letadla, pro jehož použití je stání plánováno; a
- (d) zahrnovat nouzové postupy, jak informovat letovou posádku, pokud se musí parkování přerušit.

### AMC3 ADR.OPS.D.035(b) Parkování letadel

#### POSTUP PRO POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB ŘÍZENÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE SIGNALISTOU

- (a) Postup pro služby řízení provozu na odbavovací ploše signalistou, stanovený provozovatelem letiště, by měl vyžadovat poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše signalistou tam, kde vizuální nebo pokročilé vizuální naváděcí systémy na odbavovací ploše neexistují nebo jsou neprovozuschopné, nebo kde je vedení na parkování vyžadováno, aby se předešlo bezpečnostnímu nebezpečí.
- (b) Postup by měl zahrnovat podrobné písemné pokyny pro signalisty, včetně:
  - (1) potřeby, aby se signalista ujistil, než provede schválené ruční signály, že plocha, kde bude letadlo naváděno, je prostá překážek, které by letadlo plnící jeho ruční signály mohly jinak zasáhnout;
  - (2) okolnosti, za kterých může být použit jeden nebo více signalistů, a okolnosti, kdy jsou nezbytné osoby kráčejíci na konci křídla (*wing walker*); a
  - (3) opatření, která mají být přijata v případě nouzové situace nebo incidentu zahrnujících letadlo a/nebo vozidlo během řízení provozu na odbavovací ploše signalistou.

### AMC1 ADR.OPS.D.035(c) Parkování letadel

#### PROHLÍDKA VIZUÁLNÍCH/POKROČILÝCH VIZUÁLNÍCH NAVÁDĚCÍCH SYSTÉMŮ NA ODBAVOVACÍ PLOŠE

Tam, kde je zřízen vizuální/pokročilý vizuální navigační systém na odbavovací ploše, měl by provozovatel letiště zajistit, že je naváděcí prvek zastavení kalibrován a jasně a jednoznačně patrný všem vybraným letadlům. Vizuální/pokročilý vizuální navigační systém na odbavovací ploše by měl být pravidelně kontrolován, co se týká přesnosti. Tyto systémy by měly být podrobeny každodenním servisním kontrolám, jejichž výsledky by měly být zaznamenávány.

## GM1 ADR.OPS.D.040 Odjezd letadla ze stání

### STANOVENÁ TRASA ODJEZDU

Stanovená trasa odjezdu je plánovaná dráha, kterou má letadlo dodržovat při opouštění stání.

## GM1 ADR.OPS.D.040(e) Odjezd letadla ze stání

### PERSONÁL, KTERÝ JE NÁPOMOCEN LETADLU PŘI VÝJEZDU ZE STÁNÍ

Personál, který je nápomocen letadlu při výjezdu ze stání, je například: obsluha tahačů, koordinátoři vytlačování; osoby kráčejíci na konci křídla; personál odstraňující špalky kol, pevné a mobilní pozemní jednotky napájení a klimatizační jednotky.

## GM1 ADR.OPS.D.045 Šíření informací organizacím působícím na odbavovací ploše

### SDÍLENÍ INFORMACÍ

Předem vědět o omezeních provozu na odbavovací ploše pomůže udržet bezpečnost. Požadavek na zavedení postupu šíření provozních informací nemusí nutně znamenat, že provozovatel letiště musí vyvinout technický systém specifický pro konkrétní letiště. Zvolené metody a prostředky závisí na složitosti letiště, počtu organizací nebo uživatelů odbavovací plochy, kteří musí být informováni, stávajících systémech, atd.

## AMC1 ADR.OPS.D.050(a)(2) Vyhlášení pohotovosti záchranných služeb

### PROSTŘEDKY VYHLÁŠENÍ POHOTOVOSTI ZÁCHRANNÝCH SLUŽEB

Pro vyhlášení pohotovosti záchranných služeb by měly být k dispozici následující prostředky:

- (1) rádia; nebo
- (2) telefony; nebo
- (3) nouzová tlačítka; nebo
- (4) jakékoli kombinace výše uvedených.

## GM1 ADR.OPS.D.050(a)(2) Vyhlášení pohotovosti záchranných služeb

### VOLBA PROSTŘEDKU VYHLÁŠENÍ POHOTOVOSTI ZÁCHRANNÝCH SLUŽEB

Prostředek, který by měl být použit k vyhlášení pohotovosti záchranných služeb, závisí na velikosti a složitosti letiště. Požadavky, které platí místně, by měly být posouzeny a měl by být vybrán nejvhodnější prostředek.

## AMC1 ADR.OPS.D.055(a) Ochrana proti výfukovým plynům z proudových motorů

### INFORMACE O NEBEZPEČÍCH

Uživatelům odbavovací plochy by měly být k dispozici informace o nebezpečích způsobených výfukovými plyny z proudových motorů a proudem vzduchu za vrtulí prostřednictvím:

- (a) bezpečnostního školení; nebo
- (b) propagace bezpečnosti; nebo

(c) kombinace výše uvedených.

### AMC1 ADR.OPS.D.055(d) Ochrana proti výfukovým plynům z proudových motorů

#### PUBLIKACE POŽADAVKU NA MINIMÁLNÍ TAH

Požadavek, aby piloti v konkrétních místech na odbavovací ploše používali minimální tah, by měl být uveřejněn v letecké informační příručce (AIP). Pokud je to nezbytné, mohou být v těchto místech zřízeny informační znaky.

### GM1 ADR.OPS.D.065 Zkouška motorů

#### VŠEOBECNĚ

- (a) Kde je to možné, jsou zkoušky motorů prováděny na určených odlehlých plochách.
- (b) Rozběh motoru při volnoběžném nebo vyšším výkonu není povolen ve slepých uličkách nebo v prostorech, kde by výfuk z proudových motorů mohl ovlivňovat stání, plochy s vybavením nebo pracovní plochy.
- (c) Zkoušky motorů schválené na stáních pravidelně používaných na odbavovací ploše by měly být omezeny na kontrolu spuštění a pouze volnoběžný výkon.
- (d) Kde je na odbavovací ploše povoleno provádění zkoušek motorů, měla by být zvolena odlehlá plocha, kde výfukové plyny z proudových motorů nebudou ovlivňovat ostatní části odbavovací plochy a rušné jezdové dráhy.
- (e) Tam, kde je to nutné, jsou zkoušky motorů zabezpečeny pozemním personálem, který zajišťuje uzavření kterékoli komunikace v zadní části stání a případně úseků jezdové dráhy.
- (f) Prostor za kuželi výfukových plynů a přiléhající prostor bude bez vybavení a povrch musí být zpevněný a bez uvolněného asfaltu, kamenů nebo jiného materiálu.

### AMC1 ADR.OPS.D.080(a)(1);(2) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti signalistů a řidičů vozidel FOLLOW-ME

#### VÝCVIK SIGNALISTŮ

- (a) Jako součást výcvikového programu by měl vstupní výcvik signalistů pokrývat alespoň následující aspekty:
  - (1) úloha a odpovědnosti signalisty;
  - (2) vizuální signály uvedené v Dodatku 1 „Signály“ k Příloze nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012;
  - (3) vlastnosti letadel, jak fyzické, tak provozní, které souvisí s manévrováním letadel v hranicích odbavovací plochy;
  - (4) bezpečnostní postupy okolo letadla a zejména kolem motorů;
  - (5) nouzové postupy v případě nehody nebo incidentu na odbavovací ploše;
  - (6) postupy za nízké dohlednosti;
  - (7) řízení vozidla na odbavovací ploše;
  - (8) postupy nouzového zastavení pro vizuální nebo pokročilé vizuální naváděcí systémy na odbavovací ploše, je-li to použitelné; a
  - (9) konfigurace a rozvržení stání letadla.

- (b) Signalisté by měli být instruováni, nebo je-li to potřeba, absolvovat školení týkající se nových postupů nebo změn postupů stávajících.

### 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“;
  - (3) zvláštní spojovací postupy pro „FOLLOW-ME“, včetně radiotelefonních postupů;
  - (4) vizuální signály uvedené v Dodatku 1 „Signály“ k Příloze nařízení Komise (EU) č. 923/2012 ze dne 26. září 2012;
  - (5) rychlosti pojiždění letadel a příslušné vzdálenosti letadlo–vozidlo;
  - (6) zvláštní postupy pro vedení letadel a/nebo vozidel;
  - (7) vlastnosti letadel, jak fyzické, tak provozní;
  - (8) zvláštní postupy „FOLLOW-ME“ pro provoz za nízké dohlednosti;
  - (9) nouzové postupy v případě nehody nebo incidentu; a
  - (10) provoz vozidel „FOLLOW-ME“ a jejich vybavení.
- (b) Řidiči vozidel „FOLLOW ME“ by měli být instruováni, nebo je-li to potřeba, absolvovat školení týkající se nových postupů nebo změn postupů stávajících.

### AMC1 ADR.OPS.D.085(a)(2)(i) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

#### VSTUPNÍ VÝCVIK

Vstupní výcvik by měl zahrnovat alespoň následující moduly:

#### MODUL 1. Všeobecný přehled v oblasti řízení provozu na odbavovací ploše

- (a) Postupy letového provozu relevantní pro provoz letiště;
- (b) Základní znalosti uspořádání toku letového provozu (ATFM);
- (c) Úvod do problematiky služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS);
- (d) Popis úkolů a odpovědností;
- (e) Vlastnosti letadel, typy letadel a identifikace leteckých provozovatelů;
- (f) Základy meteorologie;
- (g) Provozní dohody a postupy pro spolupráci mezi poskytovateli služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) a jinými subjekty;
- (h) Přednosti provozu na odbavovací ploše: letadla, vybavení, vozidla;
- (i) Základní znalosti letových navigačních služeb (ANS);
- (j) Letecká informační příručka (AIP).

#### MODUL 2. Letecké právo

- (a) Úvod do leteckého práva;

- (b) Mezinárodní letecké orgány;
- (c) Národní letecké orgány;
- (d) Přehled související národní a mezinárodní legislativy.

#### MODUL 3. Vybavení služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS)

- (a) IT systémy;
- (b) Komunikační systémy;
- (c) Přehledové systémy, jako jsou kamerový systém (CCTV), radaru pro řízení pohybů na ploše (SMR), atd.;
- (d) Letištní systémy návěstidel relevantní pro poskytování AMS;
- (e) Vizuální/pokročilé vizuální naváděcí systémy na odbavovací ploše;
- (f) Záložní systémy.

#### MODUL 4. Spojovací postupy a frazeologie

- (a) Frazeologie pro radiotelefonní komunikaci;
- (b) Spojovací postupy během nouzových situací;
- (c) Radiokomunikace s letadly;
- (d) Jiná komunikace na odbavovací ploše.

#### MODUL 5. Postupy pro přijíždějící letadla

- (a) Koordinace s ATS a předávání letadel mezi ATS a AMS;
- (b) Pojíždění letadel;
- (c) Vyčkávací plochy;
- (d) Zaznamenávání času založení špalků;
- (e) Postupy společného rozhodování na letišti (A-CDM).

#### MODUL 6. Postupy pro odjíždějící letadla

- (a) Povolení spouštění motorů;
- (b) Vytlačování, vlečení;
- (c) Pojíždění letadel;
- (d) Koordinace s ATS a předávání letadel mezi ATS a AMS;
- (e) Zaznamenávání času odstranění špalků;
- (f) Postupy společného rozhodování na letišti (A-CDM).

#### MODUL 7. Postupy pro nouzové situace a incidenty

- (a) Povědomí o letištním pohotovostním plánu;
- (b) Vyhlášení pohotovosti záchranných služeb;
- (c) Nouzové situace letadla;
- (d) Incidenty letadel na odbavovací ploše;
- (e) Ostatní nouzové situace a incidenty na odbavovací ploše.

#### MODUL 8. Bezpečnostní povědomí

- (a) Lidské činitele;
- (b) Základy řízení bezpečnosti;
- (c) Interní a/nebo letištní systém řízení bezpečnosti (SMS).

#### MODUL 9. Přidělování stání

(a) Činitele ovlivňující přidělení stání letadlu;

(b) Postupy přidělování stání.

#### MODUL 10. Pozemní obsluha letadla

(a) Přehled o procesech během obratu letadla (*turn-around*);

(b) Zvláštní postupy pozemní obsluhy.

#### MODUL 11. Koordinace mezi službami řízení provozu na odbavovací ploše (AMS) a poskytovateli letových provozních služeb (ATS)

(a) Písemná dohoda mezi poskytovateli AMS a ATS;

(b) Provozní postupy pro spolupráci mezi AMS a ATS;

(c) Komunikace s ATS;

(d) Oblasti odpovědnosti AMS a poskytovatelů ATS.

#### MODUL 12. Provoz za každého počasí (AWO)

(a) Podmínky dohlednosti;

(b) Postupy za nepříznivého počasí;

(c) Zimní provoz.

### AMC1 ADR.OPS.D.085(a)(2)(ii) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

#### MÍSTNÍ VÝCVIK

Místní výcvik by měl zahrnovat následující předměty:

(a) Místní provozní dohody;

(b) Rozvržení letiště;

(c) Místní letištní postupy, včetně letištní příručky, co se týče:

(1) nízké dohlednosti,

(2) nepříznivého počasí,

(3) letištního pohotovostního plánu,

(4) koordinace se stanovištěm ATS,

(5) koordinace s provozovatelem letiště,

(6) bodů předávání,

(7) postupů pro nenadálé situace v případě poruchy systémů.

Pokud výcvikový program zahrnuje provozní výcvik, měl by zahrnovat poskytování pokynů k pojiždění letadlům prostřednictvím radiotelefonie pod dohledem příslušně kvalifikovaného a zkušeného instruktora.

### AMC1 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

#### VŠEOBECNĚ

(a) Hodnocení jazykových znalostí by mělo být navrženo tak, aby odráželo prováděné úkoly, ale se zvláštním zaměřením na znalosti jazyka, spíše než znalosti provozních postupů.



(b) Hodnocení by mělo určit schopnost žadatele:

- (1) efektivně komunikovat s využitím standardní radiotelefonní frazeologie;
- (2) předávat a rozumět zprávám v otevřené řeči jak v obvyklých, tak neobvyklých situacích, které vyžadují odklon od standardní radiotelefonní frazeologie;
- (3) prokázat jazykovou schopnost při zvládnání neočekávaných zvrátů událostí a při opravách zřejmých nedorozumění.

### AMC2 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

#### HODNOCENÍ

(a) Hodnocení by mělo sestávat z následujících tří částí:

- (1) poslech: hodnocení porozumění;
- (2) mluvení: hodnocení výslovnosti, plynulosti, struktury a slovní zásoby; a
- (3) interakce.

(b) Přecházení mezi frazeologií a otevřenou řečí by mělo být hodnoceno v souvislosti se způsobilostí v poslechu a mluvení.

(c) Pokud není hodnocení prováděno v situaci jeden na jednoho, měly by být pro hodnocení schopnosti jednotlivce poslouchat a mluvit použity vhodné technologie, které umožňují interakci.

(d) Hodnocení by mělo být rovněž prováděno během činností výcviku nebo během přezkoušení odborné způsobilosti, je-li dotčená osoba o tomto předem informována.

### AMC3 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

#### HODNOTITELÉ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

(a) Osoby odpovědné za hodnocení jazykových znalostí by měly být příslušně vyškoleny a kvalifikovány.

(b) Hodnotitelé jazykových znalostí by měli absolvovat pravidelný udržovací výcvik v hodnocení jazykových dovedností.

(c) Hodnotitelé jazykových znalostí by neměli provádět hodnocení jazykových znalostí osob, kterým poskytovali jazykový výcvik, nebo kdykoli z jakéhokoli jiného důvodu by mohla být ovlivněna jejich objektivita.

### AMC4 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

#### KRITÉRIA PŘIJATELNOSTI ORGANIZACÍ PROVÁDĚJÍCÍCH JAZYKOVÁ HODNOCENÍ

(a) Pokud organizace provádějící jazyková hodnocení poskytuje zároveň i jazykový výcvik, měly by být tyto dvě činnosti jasně a zdokumentovaně odděleny.

(b) Organizace provádějící jazyková hodnocení by měla zaměstnávat dostatečný počet kvalifikovaných účastníků konverzace a hodnotitelů jazykových znalostí, aby zkoušky administrativně zvládla.

- (c) Dokumentace hodnocení by měla zahrnovat alespoň následující:
- (1) cíle hodnocení;
  - (2) rozvržení hodnocení, časový rozvrh, použité technologie, hodnotící vzorky, hlasové vzorky;
  - (3) hodnotící kritéria a standardy (alespoň pro „provozní“, „rozšířenou“ a „expertní“ úroveň);
  - (4) dokumentaci, která dokazuje platnost, relevantnost a spolehlivost hodnocení pro „provozní“, „rozšířenou“ a „expertní“ úroveň;
  - (5) postupy zajišťující, že hodnocení jazykových znalostí jsou standardizována v rámci organizace a napříč organizacemi služeb řízení provozu na odbavovací ploše (AMS), letištními organizacemi a komunitou řízení letového provozu (ATC);
  - (6) postupy hodnocení a odpovědnosti týkající se:
    - (i) přípravy jednotlivých hodnocení;
    - (ii) administrativy: místo (místa), kontrola totožnosti, nedostatek ostražitosti, kázeň při hodnocení, důvěrnost/ochrana před protiprávními činy;
    - (iii) hlášení a dokumentace poskytovaných provozovateli letiště a organizací odpovědné za poskytování AMS nebo uchazeči, včetně vzorových osvědčení; a
    - (iv) uchovávání dokumentů a záznamů.
- (d) Dokumentace a záznamy hodnocení by měly být uchovávány po dobu stanovenou příslušným úřadem a na vyžádání zpřístupněny příslušnému úřadu.

## GM1 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

### HODNOCENÍ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

Cílem hodnocení je určit schopnost osoby hovořit jazykem používaným (jazyky používanými) pro radiotelefonní spojení a rozumět mu (jim).

- (a) Hodnocení zahrnuje:
- (1) pouze hlas nebo situace jeden na jednoho;
  - (2) obecná, konkrétní a s prací související témata.
- (b) Hodnocení určuje uchazečovu schopnost hovořit a poslouchat. Pouhé posouzení znalostí uchazeče o gramatice, jakož i jeho dovedností čtení a psaní není vhodné.
- (c) Hodnocení určuje jazykové dovednosti uchazeče v následujících oblastech:
- (1) výslovnost:
    - (i) míra, v jaké jsou výslovnost, přízvuk, rytmus a intonace ovlivněny mateřským jazykem nebo oblastním nářečím;
    - (ii) jak moc tyto narušují snadné porozumění;
  - (2) struktura:
    - (i) schopnost uchazeče používat jak základní, tak složité gramatické konstrukce;
    - (ii) míra, do jaké chyby, které uchazeč dělá, narušují zamýšlený význam;
  - (3) slovní zásoba:
    - (i) rozsah a přesnost používané slovní zásoby;
    - (ii) schopnost uchazeče úspěšně parafrázovat, kde mu chybí slovní zásoba;

- (4) plynulost:
  - (i) tempo;
  - (ii) váhavost;
  - (iii) nacvičená versus spontánní řeč;
  - (iv) použití diskursivních částic;
- (5) porozumění:
  - (i) obecným, konkrétním a s prací souvisejícím tématům;
  - (ii) při konfrontaci s jazykovými nebo situačními komplikacemi nebo neočekávaném zvratu událostí;
- (6) interakce:
  - (i) kvalita odpovědi (pohotová, vhodná a informativní);
  - (ii) schopnost zahájit a udržovat krátké konverzace:
    - (A) o obecných, konkrétních a s prací souvisejících tématech;
    - (B) při zvládnání neočekávaného zvratu událostí;
  - (iii) schopnost vypořádat se se zjevným nedorozuměním ověřením, potvrzením nebo vyjasněním.

Je potřeba, aby přízvuk nebo variace přízvuků použité ve zkušebním materiálu byly dostatečně srozumitelné pro mezinárodní komunitu uživatelů.

## GM2 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie

### HODNOTITELÉ JAZYKOVÝCH ZNALOSTÍ

- (a) Upřednostňovaný přístup k hodnocení jazykových znalostí je vytvořit hodnotící tým, který sestává z provozního odborníka a jazykového experta.
- (b) Je potřeba, aby hodnotitelé jazykových znalostí byli školeni, pokud jde o požadavky specifické pro hodnocení jazykových znalostí, stejně jako technik hodnocení a vedení konverzace.

## GM3 ADR.OPS.D.085(f) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie\*

Další poradenský materiál týkající se hodnocení jazykových znalostí lze nalézt v dokumentu ICAO Doc 9835 „Manual on the Implementation of ICAO Language Proficiency Requirements“.

\* Poznámka překladatele: Corrigendem ze dne 2. června 2021 opraveno číslování GM.

**AMC1 ADR.OPS.D.085(g) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie \***

**JAZYKOVÝ VÝCVIK**

- (a) Jazykový výcvik by měl zahrnovat komunikaci v souvislosti s prací, a zejména zvládnutí mimořádných a nouzových situací a provádění nerutinní koordinace s kolegy, posádkami letadel a technickým personálem.
- (b) Důraz by měl být kladen na poslech s porozuměním, mluvené interakce a budování slovní zásoby.

---

\* Poznámka překladatele: Corrigendem ze dne 2. června 2021 opraven název AMC.

**GM1 ADR.OPS.D.085(g) Výcvikový program a program přezkoušení odborné způsobilosti personálu poskytujícího letadlům pokyny k pojiždění prostřednictvím radiotelefonie \***

**JAZYKOVÝ VÝCVIK**

Čistě rutinní používání jazyka prostřednictvím frazeologie, standardních postupů a omezeného sociálního kontaktu udržuje pouze omezené základní používání jazyka, což může být nedostatečné pro zvládnutí neočekávaných a mimořádných situací.

K degradaci jazykových znalostí (jazykové atřici) dochází v průběhu času rychle: čím nižší je počáteční úroveň, tím vyšší je rychlost degradace – pokud proti tomuto trendu nebudou působit systematické strategie a vysoký stupeň motivace.

Je zdokumentováno, že jazyk a komunikační schopnost člověka, i v jeho rodném jazyce, se při stresu prudce zhoršují; proto se doporučuje pravidelná účast na jazykovém vzdělávání.

---

\* Poznámka překladatele: Corrigendem ze dne 2. června 2021 opraven název GM.