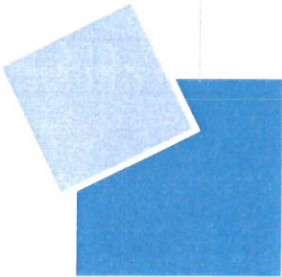
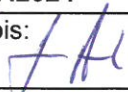



# Příručka řízení provozní bezpečnosti (Manuál SMS)



Verze: 3 Změna č.:2	Číslo dokumentu: <b>SM-SAF-01</b>	Datum vydání: <b>01.07.2024</b>	Datum účinnosti: <b>01.07.2024</b>
Zpracoval:	Ing. Jan Andrlík safety manažer	Podpis: 	Datum: 01.07.2024
Schválil:	Ing. Vít Málek provozní ředitel/ACM	Podpis: 	Datum: 16.7.2024
Vlastník dokumentu	safety manažer		
Rozdělovník:	Pracovníkům organizace je dokument k dispozici skrze firemní SharePoint.		
Zrušovací ustanovení:	Tento dokument nahrazuje dokument <b>SM-SAF-01</b> , verze 2		

## Změny dokumentu

Číslo změny	Číslo verze	Datum účinnosti	Změnu provedl	Popis změny
0	1	1.6.2023	Málek	Přepracovaný dokument. Vyžaduje seznámení v celém rozsahu.
1	2	1.01.2024	Málek	Změna celého dokumentu v souvislosti s rozdělením pozic manažera security a safety.
2	3	01.07.2024	Andřík	Změna struktury společnosti, nová pozice Výkonného ředitele společnosti a Provozního ředitele

## Obsah

1.	Úvodní ustanovení.....	6
1.1	Účel dokumentu.....	6
1.2	Rozsah systému řízení.....	6
1.2.1	Popis systému řízení při provozování letiště se smíšeným provozem.....	6
1.3	Prohlášení.....	6
1.4	Změnování dokumentu.....	6
2.	Systém řízení bezpečnosti (SMS).....	7
2.1.1	Co je SMS.....	7
2.1.2	Působnost SMS.....	7
2.1.3	Součásti systému řízení bezpečnosti.....	7
2.2	Bezpečnostní politika a cíle.....	7
2.2.1	Prohlášení o politice bezpečnosti.....	7
2.2.2	Politika bezpečnosti.....	7
2.3	Rozsah činností prováděné EBA a.s.....	10
2.4	Popis struktury EBA a.s.....	10
2.5	Role, činnosti a odpovědnosti.....	11
2.5.1	Odpovědné osoby v rámci společnosti.....	11
2.5.2	Oddělení manažera SAFETY.....	13
2.5.3	Oddělení manažera SECURITY.....	13
2.5.4	Postup informování personálu o jeho povinnostech.....	13
2.5.5	Vojenský provozovatel letiště.....	14
2.6	Organizační struktura, klíčové role a odpovědnosti v oblasti provozní bezpečnosti (safety).....	14
2.6.1	Organizační struktura SMS.....	14
2.6.2	Klíčové role a odpovědnosti.....	15
2.7	Postupy aktualizace dokumentace systému řízení.....	15
2.8	Postup k zajištění vyhovění platným požadavkům.....	15
3.	Management rizik, identifikace nebezpečí a hodnocení rizik.....	16
3.1	Identifikace nebezpečí.....	16
3.1.1	Zjištění a hodnocení rizik.....	16
3.2	Monitorování implementace a efektivity bezpečnostních opatření a opatření ke zmírnění rizik.....	19
3.2.1	Monitorování výkonu bezpečnosti.....	19

3.2.2	Řízení změn .....	19
3.2.3	Monitorování shody s požadavky .....	20
4.	Komunikace bezpečnosti.....	20
5.	Výcvik a způsobilost personálu .....	21
5.1	Rozsah výcviku.....	21
5.2	Typy výcviku .....	21
5.2.1	Rozsah školení a výcviku personálu: .....	21
5.3	Základní školení .....	22
5.4	Aktualizační školení.....	22
5.5	Ověření způsobilosti a vydávání osvědčení .....	22
5.6	Záznamy o školení .....	22
6.	Přílohy.....	23
6.1	Prohlášení o politice bezpečnosti.....	23
6.2	Struktura řízení civilního provozovatele letiště.....	24
7.	Související dokumenty.....	24
7.1	Externí dokumenty.....	24
7.2	Interní dokumenty.....	24
7.3	Záznamy.....	24

## Zkratky

ACM	odpovědný vedoucí pracovník (Accountable Manager)
AČR	armáda ČR
AD	letišťe
APN	odbavovací plocha
CBS	civilní bezpečnostní služba
CM	manažer sledování shody
DS ICP LKPD	dozorčí služba Inspektorátu cizinecké policie letiště Pardubice
EBA	East Bohemian Airport a.s.
HAN	oddělení handlingu
ICP LKPD	Inspektorát cizinecké policie na letišti Pardubice
KB	kybernetická bezpečnost
LKPD	letišťe Pardubice
LN	letecká nehoda
MD ČR	Ministerstvo dopravy ČR
MKB	Manažer kybernetické bezpečnosti
MO ČR	Ministerstvo obrany ČR
MS	Microsoft
MU	mimořádná událost
NBP	Národní bezpečnostní program ochrany civilního letectví ČR před protiprávními činy
PM	provozní manager EBA a.s.
RWY	vzletová a přistávací dráha
SAM	safety manažer
SEM	security manažer
SMS	system řízení bezpečnosti (Safety Management System)
SLP	Správa letiště Pardubice

## 1. ÚVODNÍ USTANOVENÍ

### 1.1 Účel dokumentu

Tento dokument popisuje systém řízení bezpečnosti (Safety Management System – SMS) u společnosti East Bohemian Airport a.s., co do jeho rozsahu, struktury a implementace.

Cílem dokumentu je rovněž poskytnout návod, rady a podporu všem vedoucím a ostatním pracovníkům v implementaci SMS do všech činností společnosti v rámci provozu civilní části letiště Pardubice.

Jakékoliv připomínky či návrhy na zlepšení dokumentu zasílejte SAM v rámci MS Teams EBA a.s. nebo na adresu [safety@airport-pardubice.cz](mailto:safety@airport-pardubice.cz).

### 1.2 Rozsah systému řízení

#### 1.2.1 Popis systému řízení při provozování letiště se smíšeným provozem

Letiště Pardubice je vojenským letištěm se smíšeným vojenským a civilním provozem. Letiště je provozováno vojenským provozovatelem letiště, který zajišťuje činnosti související s každodenním provozem a údržbou letiště.

Společnost East Bohemian Airport a.s. je certifikovaným poskytovatelem služeb v odbavovacím procesu. Služby poskytované vojenským provozovatelem letiště a součinnost s ním je definována smluvním vztahem mezi EBA a.s. a MO ČR., který zároveň upravuje odpovědnosti smluvních stran.

Náplň práce a odpovědnost za plnění pracovních úkolů jednotlivých pracovníků EBA a.s. je definována pracovním smluvním vztahem.

### 1.3 Prohlášení

Společnost East Bohemian Airport a.s. tímto prohlašuje, že bude neustále pracovat v souladu s platnými požadavky a dokumentací provozovatele letiště.

  
-----  
Ing. Vít Málek

odpovědný vedoucí pracovník

### 1.4 Změnování dokumentu

Změny dokumentu provádí vlastník dokumentu a schvaluje ACM. Změna je zvýrazněna žlutým pozadím textu. Nová verze dokumentu se zpracovanou změnou jakož i nahrazovaná verze je uvedena na titulní straně dokumentu. Změny jsou evidovány v tabulce Změny dokumentu. Vydaná nová verze dokumentu je umístěna na datové úložiště společnosti. Předchozí verze je stažena a odstraněna, aby byla k dispozici pouze platná verze. Za dodržování postupu změn dokumentu je odpovědný vlastník dokumentu, uvedený na titulní straně.

## 2. SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SMS)

### 2.1.1 Co je SMS

Aby bylo možné porozumět systému řízení bezpečnosti, je nutné pochopit, co je myšleno slovem „bezpečnost“ (safety). Zatímco naprostá eliminace leteckých nehod a vážných incidentů zůstává kžým konečným cílem, je zřejmé, že sto procentní bezpečnosti v systému civilního letectví docílit nelze. Letectví je systém, který nemůže být zcela zproštěn nebezpečí a souvisejících rizik. Nelze zaručit, že v případě lidské činnosti a/nebo člověkem vytvořeného systému tyto budou bez provozních chyb a jejich následků. Bezpečnost je tak dynamickou charakteristikou systému civilního letectví, v rámci, kterého musí být bezpečnostní rizika identifikována, vyhodnocována a zmírňována. Je však důležité si uvědomit, že přijatelnost výkonu bezpečnosti provozu je často ovlivňována domácími a mezinárodními normami a kulturou.

Bezpečnost je stav, ve kterém riziko zranění nebo úmrtí osob nebo poškození či zničení majetku je eliminováno a udržováno na přijatelné úrovni nebo pod touto úrovní, a to pomocí nepřetržitého procesu identifikace provozních nebezpečí a z nich plynoucích rizik a jejich řízením.

Safety management systém (systém řízení provozní bezpečnosti) deklaruje způsob, jakým je organizována provozní bezpečnost ve společnosti. Definuje procesy, které umožňují naplňovat cíle politiky bezpečnosti, stanovuje odpovědnosti managementu společnosti a jednotlivých pracovníků.

SMS společnosti East Bohemian Airport a.s. reflektuje:

- skutečnost, že je předmět činnosti vykonáván na vojenském letišti s povoleným civilním provozem,
- objem a strukturu civilního provozu,
- rozsah činnosti společnosti EBA a.s.

### 2.1.2 Působnost SMS

SMS je aplikován na činnosti vykonávané vlastními silami a prostředky společnosti EBA a.s. a je tak zaměřen na nebezpečí a rizika plynoucí z těchto činností. SMS není aplikován na činnosti, které jsou zajišťovány vojenským provozovatelem letiště.

### 2.1.3 Součásti systému řízení bezpečnosti

Systém řízení bezpečnosti je založen na čtyřech primárních součástech nebo pilířích, kterými jsou:

1. Politika bezpečnosti
2. Management hodnocení nebezpečí a rizik
3. Ověřování bezpečnosti
4. Propagace bezpečnosti

## 2.2 Bezpečnostní politika a cíle

### 2.2.1 Prohlášení o politice bezpečnosti

Prohlášení o politice bezpečnosti je uvedeno v příloze tohoto dokumentu.

### 2.2.2 Politika bezpečnosti

Vedení společnosti East Bohemian Airport a.s. si plně uvědomuje a přijímá odpovědnost ve smyslu platné legislativy za zajištění bezpečnosti a ochrany:

- provozu civilních letadel na pohybové ploše letiště Pardubice
- provozu mobilních mechanizačních prostředků
- osob
- životního prostředí

Pro naplnění této odpovědnosti se vedení společnosti East Bohemian Airport a.s., zavazuje vytvářet a rozvíjet odpovídající podmínky a dostatečné lidské i finanční zdroje, účinné řídicí struktury a kontrolní mechanismy.

Provozní bezpečnost chápeme jako nejvyšší prioritu a nedílnou součást všech činností, vztahujících se k systému řízení, provozním postupům, technologiím a lidem. Bezpečnost je základní hodnotou naší společnosti a nedílnou součástí všech našich činností.

Provozní bezpečnost vnímáme jako nejvyšší prioritu, která nesmí být ovlivňována obchodními, provozními, environmentálními, sociálními nebo jinými tlaky.

### 2.2.2.1 Závazek

1. Provozní bezpečnost včetně ochrany života a zdraví osob nadřazujeme nad ostatní zájmy.
2. Provozní bezpečnost prosazujeme jako integrální součást systému řízení.
3. Podnikáme kroky k systematickému proaktivnímu řízení bezpečnosti.
4. Neustále se budeme zlepšovat, abychom dosáhli nejvyšších standardů bezpečnosti a tyto ve svých činnostech trvale udrželi.
5. Dodržujeme veškerou platnou legislativu a zohledňujeme osvědčené postupy.
6. Poskytujeme odpovídající zdroje k zajištění požadovaných standardů provozní bezpečnosti.
7. Vynucování bezpečnosti je primární odpovědnost všech vedoucích pracovníků.
8. Trvale rozvíjíme přístup k bezpečnosti.

### 2.2.2.2 Komunikace


Komunikace provozní bezpečnosti je uvedena v části „Komunikace provozní bezpečnosti“.

### 2.2.2.3 Cíle provozní bezpečnosti

Cíle provozní bezpečnosti a příslušné ukazatele jsou stanovovány na kalendářní rok odpovědným vedoucím pracovníkem. Cíle jsou stanovovány s ohledem na udržení přijatelné úrovně bezpečnosti, která je stanovena následovně:

1. počet leteckých nehod - 0 případů
2. počet vážných incidentů způsobených personálem/MMP EBA a.s. - 0 případů
3. počet incidentů způsobených personálem/MMP EBA a.s. - 0 případů
4. vyjetí z dráhy (RE) - 0 případů
5. neoprávněný vstup osob nebo MMP EBA a.s. na RWY (RI) - 0 případů
6. poškození letadla způsobené personálem nebo MMP EBA a.s. - 0 případů
7. počet ostatních incidentů způsobených personálem EBA a.s. - 0 případů
8. počet smrtelných úrazů nebo úrazů s trvalými následky - 0 případů
9. počet lehkých pracovních úrazů - 1 případ
10. počet dobrovolných hlášení - min. 5/rok

Cíle provozní bezpečnosti stanovené pro aktuální období, odsouhlasené výborem SRB, jsou uvedeny v dokumentu Cíle bezpečnosti.

	Příručka řízení provozní bezpečnosti	SM-SAF-01
		Verze 3
		Strana 9 (celkem 24)

#### 2.2.2.4 Politika Just Culture

Cílem Just Culture (spravedlivého posuzování) u EBA a.s. je vytvoření takového pracovního prostředí, ve kterém provozní zaměstnanci, kteří se podílejí na provozu letiště a/nebo provozu na odbavovací ploše, poskytují služby nebo se na jejich poskytování, jakkoliv podílejí (dále jen „provozní zaměstnanci“), nebudou postihováni za jednání, opomenutí nebo rozhodnutí, která učiní a která odpovídají jejich zkušenostem a výcviku. Toto se netýká hrubé nedbalosti a úmyslného porušení pravidel.

Jednání zaměstnanců v souladu s principy Just Culture zajišťuje přísun informací z každodenního provozu letiště prostřednictvím hlášení a umožňuje jejich využití pro provedení nápravných opatření.

V rámci principů „Just Culture“ EBA a.s. nakládá s informacemi, získanými z hlášení a šetření událostí v provozu, takovým způsobem, který zajišťuje ochranu všech provozních zaměstnanců, kteří taková hlášení podávají nebo kteří jsou účastníky těchto událostí, před nespravedlivým postihem.

Za účelem efektivního fungování Just Culture vedoucí zaměstnanci podniku na všech úrovních řízení a ve všech oblastech svěřené odpovědnosti jednají a rozhodují v souladu s principy Just Culture.

V rámci fungování Just Culture jsou nepřijatelné následující typy chování

- úmyslné nedodržení pravidel a postupů
- nedodržení pravidel a postupů z důvodu hrubé nedbalosti
- opakované nedodržování pravidel a postupů
- užívání alkoholu nebo jiných omamných či návykových látek

V rámci fungování Just Culture nebude vůči zaměstnanci, který ohlásil své pochybení, opomenutí nebo rozhodnutí přijímáno disciplinární opatření pod podmínkou, že takové pochybení, opomenutí nebo rozhodnutí nebylo učiněno z důvodu úmyslu, hrubé nedbalosti, opakovaného nedodržení pravidel a postupů nebo pod vlivem alkoholu nebo jiných omamných či návykových látek.

#### 2.2.2.5 Přezkoumávání

Politika bezpečnosti je pravidelně přezkoumávána, aby se zjistilo, zda je ve svém obsahu pro provozovatele letiště stále aktuální a vhodná. Přezkum politiky bezpečnosti je prováděn 1 x ročně. V rámci přezkoumání politiky je zkoumáno, zda bylo dosaženo stanovených cílů, popřípadě jsou zkoumány příčiny v případě, že cílů nebo konkrétního cíle nebylo dosaženo.

#### 2.2.2.6 Bezpečnostní hlášení

Každý pracovník ohlásí událost SAM. Ohlášení události provede jedním z následujících postupů:

- písemně na oddělení manažera safety nebo
- pomocí web formuláře pro povinná a dobrovolná hlášení na webových stránkách [www.airport-pardubice.cz](http://www.airport-pardubice.cz) nebo
- emailem na adresu [safety@airport-pardubice.cz](mailto:safety@airport-pardubice.cz) nebo
- pomocí schránky pro podání hlášení

SAM hlášení zaeviduje a zahájí postup pro analýzu události.

Povinně musí být hlášeny letecké nehody, vážné incidenty a incidenty a jakékoli události související s provozem letadla.

Dobrovolně jsou hlášeny všechny ostatní nestandardní či potencionálně nebezpečné situace, které při provozu letiště nastanou.

**Z důvodu předcházení vzniku nebezpečných situací jsou všichni pracovníci žádáni, aby hlásili všechna svá podezření či zjištění o kterých se domnívají, že by mohli mít vliv na bezpečnost provozu bez ohledu na skutečnost, zda událost je předmětem povinného nebo dobrovolného hlášení.**

Při podání hlášení by měly být dodržovány následující zásady:

- včasnost – hlášení co nejdříve po události má největší hodnotu
- věcnost – hlašte pouze co se stalo
- srozumitelnost – text hlášení musí být srozumitelný
- jednoduchost – hlašte jednoduchým způsobem
- komplexnost – nevynechejte žádnou důležitou informaci (datum, čas, místo, popis události atd.)

Pokud je známa osoba, která hlášení podala, společnost EBA a.s. se zavazuje, že osobě, která hlášení podala bude poskytnuta zpětná vazba, která

- 1) potvrzuje přijetí hlášení
- 2) informuje o opatřeních, která byla na základě hlášení přijata k zamezení opakování události z hlášení

Zpětná vazba je realizována formou emailových zpráv, zaslaných SAM na adresu osoby, která hlášení podala.

### 2.3 Rozsah činností prováděné EBA a.s.

EBA a.s. je pro civilní letový provoz jediným poskytovatelem odbavovacích služeb a dodavatelem LPH na letišti Pardubice. Činnosti, které provádí, zahrnují:

- navádění letadel pomocí služby (vozidla Follow Me)
- navádění letadel na stání (marshalling)
- řízení na odbavovací ploše (WEST)
- technické odbavení letadla na odbavovací ploše (provoz MMP, přistavení k letadlu)
- plnění letadel LPH
- činnosti související s odbavením cestujících a jejich zavazadel
- činnosti související s odbavením nákladu

*Poznámka: údržba ploch vč. zimní údržby, údržba SZZ, údržba radionavigačního zařízení, ATS, HZS je ve prospěch EBA a.s. poskytována vojenským provozovatelem letiště.*

### 2.4 Popis struktury EBA a.s.

Struktura řízení ve společnosti East Bohemian Airport a.s. je rozdělena do čtyř úrovní.

První úroveň: Bc. Mária Ministrová MSc.

(Výkonná ředitelka společnosti)

Ing. Vít Málek

člen představenstva, provozní ředitel společnosti, ACM)

Druhá úroveň: střední management – vedoucí řídicí pracovníci oddělení

SAM, CM, (Ing. Jan Andrlík)

SEM, MKB (Ing. Vít Málek)

Provozní manažer (PM) (Ing. David Procházka)

Ekonomický a personální manažer (Ing. Simona Kotašková)

Manažer rozvoje a marketingu (Bc. Mária Ministrová MSc.)

Třetí úroveň: vedoucí odbavení cestujících a letadel

vedoucí technické podpory

Čtvrtá úroveň: pracovníci v provozu

Organizační strukturu společnosti East Bohemian Airport a.s., civilního provozovatele letiště tvoří vedení společnosti a následující oddělení

- a) oddělení správy majetku
- b) oddělení provozní
- c) oddělení ekonomické a personální
- d) oddělení rozvoje a marketingu
- e) oddělení manažera safety
- f) oddělení manažera security

Vedoucí pracovníci jednotlivých oddělení jsou přímo podřízeni Výkonné ředitelce společnosti a provoznímu řediteli společnosti (dle jejich kompetencí).

Pracovníci jednotlivých oddělení jsou podřízeni vedoucímu pracovníku daného oddělení. Pracovníci, kteří pracují ve směně, jsou funkčně podřízeni vedoucímu (viz třetí úroveň), který je podřízen vedoucímu oddělení.

Struktura řízení civilního provozovatele letiště je uvedena v příloze tohoto dokumentu.

## 2.5 Role, činnosti a odpovědnosti

### 2.5.1 Odpovědné osoby v rámci společnosti

V každodenním provozu letiště jsou v oblasti **provozní bezpečnosti** odpovědni následující vedoucí pracovníci:

- provozní ředitel společnosti
- safety manažer
- security manager
- provozní manager
- vedoucí směny odbavení cestujících a letadel (handlingu)
- vedoucí směny technické podpory

#### 2.5.1.1 Výkonný ředitel

Výkonný ředitel společnosti je odpovědný představenstvu společnosti za celkové vedení společnosti.

#### 2.5.1.2 Provozní ředitel společnosti

Provozní ředitel společnosti je odpovědný představenstvu společnosti za vedení společnosti v provozní oblasti a je osobou odpovědnou ve smyslu ustanovení NaK (EU) č. 139/2014. V oblasti bezpečnosti spočívá jeho odpovědnost v prosazování všeobecné bezpečnostní politiky a kultury ve společnosti.

#### 2.5.1.3 Odpovědný vedoucí pracovník

Je odpovědný:

- a) zajišťuje, že jsou dostupné všechny nezbytné zdroje pro provoz letiště v souladu s platnými požadavky a letištní příručkou;
- b) zajišťuje, že pokud dojde k snížení úrovně zdrojů nebo mimořádným okolnostem, které mohou mít vliv na bezpečnost, je zavedeno potřebné snížení úrovně provozu na letišti;
- c) stanovuje, schvaluje a podporuje bezpečnostní politiku;
- d) zajišťuje soulad s platnými požadavky, certifikační předpisovou základnou a systémem řízení bezpečnosti organizace, stejně jako systémem řízení jakosti, pokud jde o činnosti týkající se poskytování leteckých dat a leteckých informací.

#### 2.5.1.4 Provozní Manažer (PM)

Je odpovědný:

- a) za bezpečné a efektivní poskytování letištních služeb na odbavovací ploše na co možná nejvyšší úrovni a v souladu s bezpečnostními požadavky,
- b) za poskytování terminálových služeb v souladu s požadavky na provedení a s důrazem na co nejlepší úroveň zákaznického servisu,
- c) za bezpečný provoz a používání pozemní obslužné techniky,
- d) za bezpečnou manipulaci s leteckými pohonnými hmotami a jejich bezpečné skladování,
- e) za vedení provozní dokumentace k leteckým pohonným hmotám,
- f) za technický stav pozemní obslužné techniky a mobilních prostředků a jejich pravidelnou kontrolu, revize, údržbu a servis,
- g) za provádění pravidelných kontrol a inspekcí, delegovaných na podřízené pracovníky provozními směrnici a opatřeními,
- h) za pravidelné školení a výcvik podřízených pracovníků.

Ve spolupráci se SAM se PM podílí na tvorbě provozních postupů, identifikaci rizik a jejich vyhodnocení, jakož i na návrhu provozních opatření k dalšímu zmírnění rizik a zvýšení celkové bezpečnostní úrovně činností prováděných provozním oddělením.

### 2.5.1.5 Safety manažer

Odpovídá za oblast provozní bezpečnosti (safety). Je odpovědný za činnost útvaru provozní bezpečnosti. V oblasti provozní bezpečnosti je jeho úkolem:

- a) identifikace nebezpečí, analýza rizik a řízení (v rámci bezpečnostní skupiny)
  - a. sledování zavádění a fungování systému řízení bezpečnosti, včetně nezbytných bezpečnostních opatření;
  - b. řízení systému bezpečnostních hlášení;
  - c. vydávání pravidelných zpráv o bezpečnostní výkonnosti;
  - d. zajišťování a udržování dokumentace řízení bezpečnosti;
  - e. zajišťování, že je k dispozici školení v oblasti řízení bezpečnosti a že toto školení splňuje platné standardy;
  - f. poskytování doporučení v otázkách bezpečnosti;
  - g. zahájení a účast při šetření interních událostí/nehod.

### 2.5.1.6 Security manažer

Odpovídá za oblast ochrany civilního letectví před protiprávními činy (security).

V oblasti provozní bezpečnosti se podílí na:


- a) identifikaci nebezpečí, analýze rizik a řízení (v rámci bezpečnostní skupiny)

V případě nepřítomnosti zastupuje SAM v plném rozsahu.

### 2.5.1.7 Vedoucí směny odbavení cestujících a letadel

Odpovídá provoznímu manažerovi za denní činnost oddělení. Konkrétně je odpovědný za bezpečné provádění činností spojených s poskytováním letištních služeb v požadované kvalitě, zahrnující:

- aktivní řízení a koordinaci veškerých odbavovacích činností u odbavení letadel a cestujících,
- zajištění předání provozně letových informací provozovatelům leteckých služeb,
- zajištění aktivní komunikace se zákazníky – objednateli leteckých provozních služeb,
- zpracování a přípravu podkladů pro fakturaci provedených služeb,
- zajištění zpracování statistických přehledů a údajů,
- dohled na správné používání a funkci používaného DCS,
- udržování aktuálnosti databází, funkčnosti používaného software i hardware,

	Příručka řízení provozní bezpečnosti	SM-SAF-01
		Verze 3
		Strana 13 (celkem 24)

- zajištění používání provozních předpisů, manuálů, směrnic a opatření,
- zajištění realizace potřebných školení a výcvikových programů pro podřízené pracovníky,
- sledování platnosti certifikací a odborných školení podřízených pracovníků, překládání nadřízenému návrhů na jejich prodloužení,
- dohled na dodržování pracovní doby podřízených pracovníků, zpracování plánů směnného provozu a zajištění jeho aktualizace,

V oblasti safety je odpovědný za bezpečný výkon činností handlingových asistentů na odbavovací ploše a za zlepšování úrovně jejich povědomí o provozní bezpečnosti.

### 2.5.1.8 Vedoucí směny technické podpory

Odpovídá provoznímu manažerovi za denní činnost technického oddělení. Konkrétně je odpovědný za bezpečné provádění činností spojených s poskytováním letištních služeb v požadované kvalitě, zahrnující:

- provádění řízení odbavení letadel a leteckého nákladu na odbavovací ploše a dalších určených prostorách v souladu s platnými předpisy, postupy a instrukcemi,
- dohled na správné používání pracovních postupů, techniky a ochranných prostředků při výkonu práce svých podřízených,
- plánování směn podřízených pracovníků a jejich úpravy či změny dle možností provozního zajištění,
- sledování termínů revizí, certifikací a školení, vč. předkládání návrhů na jejich prodloužení,
- provádění administrativních úkonů souvisejících s činnostmi v odbavovacím procesu,
- dohled nad postupy přiblížení a přistavení techniky k letadlu,
- dohled na dodržování pravidel, nařízení a zásad při pohybu osob na odbavovací ploše,
- dohled nad použitím pouze určené pozemní techniky,
- dohled nad použitím ochranných pomůcek a vybavení vč. reportingu závad a nedostatků na ochranném vybavení nadřízenému pracovníkovi,
- oznamování nadřízenému pracovníkovi zjištěných provozních nepravidel, závad, poškození pozemní či letadlové techniky, jakýchkoli zjištění ohrožujících bezpečnost leteckého či pozemního provozu, zdraví či životů osob nebo majetku,
- zajištění řádné manipulace se svěřenou technikou a materiálním vybavením vč. asistence při opravách a údržbě,
- výkon administrativní činnosti spojené s činnostmi v odbavovacím procesu nebo s činnostmi při údržbě technických prostředků.

### 2.5.2 Oddělení manažera SAFETY

Provozní bezpečností se zabývá oddělení safety. Náplní oddělení v oblasti provozní bezpečnosti je:

- řídit a dohlížet na systém identifikace nebezpečí;
- sledovat provozní bezpečnosti oddělení provozu, které je přímo zapojené do provozu letiště;
- podporovat vedení společnosti v záležitostech týkajících se řízení bezpečnosti; a
- pomáhat dotčeným vedoucím se záležitostmi v oblasti řízení provozní bezpečnosti.

### 2.5.3 Oddělení manažera SECURITY

Oddělení se zabývá komplexní problematikou ochrany civilního letectví před protiprávními činy.

### 2.5.4 Postup informování personálu o jeho povinnostech

Pracovníci společnosti jsou informováni o svých povinnostech cestou nadřízených pracovníků. Vedoucí pracovníci jednotlivých úseků jsou o povinnostech informováni provozním ředitelem společnosti (ACM). Ostatní pracovníci jsou informováni příslušným nadřízeným pracovníkem daného úseku. Pracovní

povinnosti jsou uvedeny v pracovní smlouvě konkrétního pracovníka. Změna postupu je určena vedoucím odpovědným pracovníkem, který stanoví nový postup po změně. O novém postupu informuje vedoucí pracovníky jednotlivých útvarů.

## 2.5.5 Vojenský provozovatel letiště

Odpovědnost jednotlivých příslušníků vojenského provozovatele je zakotvena v interních dokumentech vojenského provozovatele letiště a není předmětem tohoto dokumentu. V případě řešení událostí, které si vyžadují součinnost s vojenským provozovatelem letiště, bude tato vyžádána cestou provozního ředitele společnosti.

## 2.6 Organizační struktura, klíčové role a odpovědnosti v oblasti provozní bezpečnosti (safety)

### 2.6.1 Organizační struktura SMS

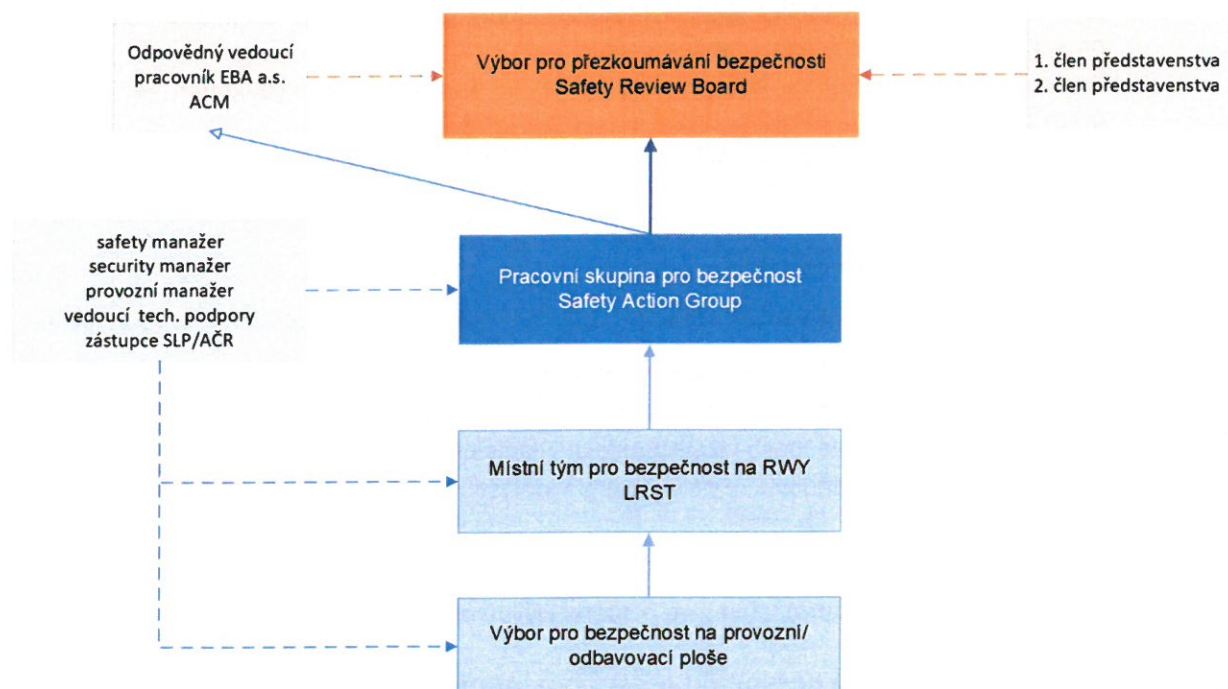
Nejvyšším orgánem v rámci SMS EBA a.s. je výbor pro přezkoumávání bezpečnosti (Safety Review Board – SRB). Členem SRB jsou:

- ACM EBA a.s., který je předsedou SRB
- Dva určené členové představenstva (1 osoba za každého akcionáře společnosti) EBA a.s.

Druhou úroveň představuje bezpečnostní skupina (Safety Action Group – SAG) jejíž stálými členy jsou Safety manažer, Security manager, Provozní manažer, Vedoucí technické podpory a delegovaný funkcionář SLP.

Pro potřeby EBA a.s. plní úkoly LRST a úkoly výboru pro bezpečnost na provozní/odbavovací ploše skupina SAG v plném rozsahu a odpovědnosti.

Schéma organizační struktury SMS je uvedeno na následujícím obrázku.



## 2.6.2 Klíčové role a odpovědnosti

### 2.6.2.1 Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti (Safety Review Board – SRB)

Činnost, role a odpovědnosti SRB jsou stanoveny v interním dokumentu – směrnici SM-SAF-02 Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti.

### 2.6.2.2 Bezpečnostní skupina (Safety Action Group – SAG)

Činnost, role, složení a odpovědnosti SAG jsou stanoveny v interním dokumentu – směrnici SM-SAF-03 Bezpečnostní skupina.

## 2.7 Postupy aktualizace dokumentace systému řízení

Dokumentace systému řízení bezpečnosti je aktualizována oddělením manažera safety.

Řízena je výhradně elektronická forma dokumentu. V případě vytištění se dokument stává neřízeným.

Osobou odpovědnou za aktualizaci dokumentace je primárně vlastník dokumentu. Ten může určit osobu, která je za aktualizaci konkrétního dokumentu odpovědná.

Požadavek na změnu dokumentace vychází z oddělení manažera safety, které potřebu změny zjistí na základě své činnosti nebo na základě nových požadavků platné legislativy.

V případě provedení dílčí změny v dokumentaci je změněný nebo doplněný text označen žlutým podbarvením. V případě celkové změny dokumentu není podbarvení textu použito. Informace o celkové změně je uvedena v tabulce evidence změn dokumentu. Dokument obsahující zapracované změny je vydán jako nová verze, která nese své pořadové číslo. Uvedeno je datum účinnosti verze dokumentu. Vydaný dokument je uložen na firemní datové úložiště (SharePoint). Předchozí verze dokumentu musí být odstraněna a uložena do elektronického archivu. Tím je zajištěno, že k dispozici je pouze aktuální platná verze.

Osoby, kterým je dokument určen, jsou o vloženém dokumentu informovány skrze firemní SharePoint.

Vlastník dokumentu zajišťuje a je odpovědný:

- dokument je dohledatelný pro všechny určené příjemce,
- dokument je periodicky revidován, v případě potřeby aktualizován a schválen,
- k dispozici je vždy aktuální verze dokumentu,
- neplatné verze dokumentu jsou nedostupné.

Za seznámení s novým/změněným dokumentem je zodpovědný manažer příslušného oddělení, který na vyžádání předloží záznam o provedeném školení.

## 2.8 Postup k zajištění vyhovění platným požadavkům

Platné požadavky jsou zjišťovány z platné legislativy oddělením manažera safety. Se zjištěnými novými/změněnými platnými požadavky je seznámen ACM, provozní manažer, popř. ostatní manažeři oddělení, pokud se změny týkají jejich oddělení.

Manažer příslušného oddělení zajistí:

- implementaci nových požadavků do vlastních provozních postupů a příslušné dokumentace a zajistí vydání změny příslušné dokumentace a

b) školení k seznámení personálu se změnou.

Oddělení manažera safety v rámci kontrolní činnosti ověřuje dodržování požadavků.

### 3. MANAGEMENT RIZIK, IDENTIFIKACE NEBEZPEČÍ A HODNOCENÍ RIZIK

Riziko znamená, že existuje pravděpodobnost výskytu určité události, která pravděpodobně bude mít nebezpečné následky znamenající smrt, poškození zdraví nebo poškození či zničení techniky. Identifikace nebezpečí, hodnocení rizik a jejich zmírňování je tudíž stavebním kamenem letištního SMS.

Cílem řízení bezpečnostních rizik je posouzení rizik spojených se zjištěnými nebezpečími a zavedení vhodných zmírňujících opatření.

Proces managementu rizik zahrnuje následující kroky:

1. identifikace nebezpečí
2. zjištění a posouzení rizik, plynoucích z nebezpečí
3. zmírnění rizik na akceptovatelnou úroveň (stanovit a přijmout opatření k řešení problému)

#### 3.1 Identifikace nebezpečí

V procesu identifikace nebezpečí jde o to zjistit „**Co se může pokazit**“. Proces je založen na sběru informací a dat o nebezpečí plynoucích z činností a aktivit souvisejících s provozem letiště. Nebezpečí mohou být identifikována následujícími způsoby a jejich kombinací

Realizátory řídicího procesu jsou ředitelé provozů, vedoucí oddělení, případně vedoucí speciálních pracovních týmů. Působnost řídicího procesu vychází z odpovědnosti příslušných vedoucích zaměstnanců a povinností všech zaměstnanců spolupracovat mezi sebou navzájem k naplňování vytyčených cílů, konkrétních uložených úkolů, krátkodobých i dlouhodobých záměrů společnosti.

Prediktivní způsob	Proaktivní způsob	Reaktivní způsob
Monitoring činností Monitoring změn či nových postupů	Provozní inspekce a audity Kontroly Brainstorming Zprávy o nebezpečných podmínkách Bezpečnostní nařízení/ /směrnice Zpětná vazba ze školení Bezpečnostní pozorování Analýza trendu incidentů	Vyšetřování leteckých nehod (LN) Zprávy z vyšetřování LN Analýza vývoje LN

#### 3.1.1 Zjištění a hodnocení rizik

Na základě zjištěných nebezpečí jsou zjištěna rizika vyplývající z daných konkrétních nebezpečí a tato následně analyzována a posouzena. Posouzení rizika znamená jeho ohodnocení z hlediska:

- 1) závažnost rizika
- 2) pravděpodobnosti výskytu rizika

Ohodnocením každého konkrétního rizika pomocí výše uvedených kritérií je pro každé konkrétní riziko stanoven index rizika, který určuje, jaká je míra přijatelnosti konkrétního rizika (Přijatelná / Snesitelná / Nepřijatelná), jenž tvoří východisko pro určení a přijetí vhodných opatření vedoucích ke zmírnění rizika.

### 3.1.1.1 Klasifikace rizika dle závažnosti následků

Závažnost	Význam	Hodnota
Katastrofická	Zařízení zničeno, úmrtí nebo vícenásobná úmrtí.	A
Nebezpečná	Několikanásobná vážná zranění, významné škody na zařízení, rozsáhlé omezení úrovně bezpečnosti, fyzická nebo pracovní zátěž, která neumožňuje přesné nebo úplné splnění úkolu.	B
Významná	Vážný incident. Zranění osob. Významné omezení úrovně bezpečnosti. Omezené schopnosti osob zvládnout ztížené pracovní podmínky, způsobené zvýšenou pracovní zátěží nebo jinými okolnostmi.	C
Méně významná	Obtíže. Provozní omezení a zatížení, použití nouzových postupů. Nezávažný incident.	D
Zanedbatelná	Malé následky. Malá závažnost.	E

### 3.1.1.2 Klasifikace rizika dle pravděpodobnosti výskytu

Pravděpodobnost	Význam	Hodnota
Častá	Pravděpodobně často nastane (často se již stalo)	5
Příležitostná	Pravděpodobně občas nastane (již se zřídka stalo).	4
Velmi malá	Nepravděpodobné, že nastane, ale je to možné (v minulosti již zřídka nastalo).	3
Nepravděpodobná	Je nepravděpodobné, že nastane (není známo, že by v minulosti nastalo).	2
Extrémně nepravděpodobná	Je téměř nemyslitelné, že by nastalo.	1

### 3.1.1.3 Přijatelnost rizika

Přijatelnost rizika se posuzuje pomocí matice rizik, kombinující obě hlediska klasifikace rizika.

Závažnost	A Katastrofická	B Nebezpečná	C Významná	D Méně významná	E Zanedbatelná
Pravděpodobnost 5 Častá	5A	5B	5C	5D	5E
4 Příležitostná	4A	4B	4C	4D	4E
3 Velmi malá	3A	3B	3C	3D	3E
2 Nepravděpodobná	2A	2B	2C	2D	2E
1 Extrémně nepravděpodobná	1A	1B	1C	1D	1E

#### 3.1.1.4 Hodnocení rizik – stávající stav

Každé riziko je nejprve ohodnoceno z hlediska závažnosti a pravděpodobnosti výskytu, přičemž se berou v úvahu již zavedená zmírňující opatření. Po procesu posouzení pravděpodobnosti a závažnosti bezpečnostního rizika je stanoven index rizika, který je vytvořen spojením hodnot z obou kritérií a definuje celkovou přijatelnost rizika, a tedy jak by se k riziku mělo přistupovat a jakou formu nápravného opatření zvolit k jeho eliminaci.

V případě, že riziko je posouzeno jako nepřijatelné (červená oblast) musí být daná činnost ihned omezena nebo zastavena a musí být zavedena okamžitá opatření ke snížení indexu rizika minimálně na tolerovatelnou úroveň.

V případě, že riziko je posouzeno jako tolerovatelné (žlutá oblast), dotčené procesy a postupy jsou posuzovány, aby bylo možno provést jejich případné změny, vedoucí k dalšímu zmírnění rizika na akceptovatelnou úroveň.

V případě, že riziko je posouzeno jako přijatelné (zelená oblast) neprovádí se žádný další přezkum ke snížení indexu rizika.

#### 3.1.1.5 Nalezení opatření ke zmírnění

U všech rizik, která jsou v předešlém kroku hodnocena jako nepřijatelná nebo tolerovatelná je třeba definovat další opatření, která povedou k dalšímu zmírnění rizika. Opatření může být pouze jedno nebo hned několik opatření. Cílem je nalézt všechna možná opatření, která mohou index daného rizika zmírnit na nejnižší možnou hodnotu. Je však třeba dát pozor, aby přijaté(á) opatření nevyvolalo(a) nová (druhotná) rizika.

**Pozor! Přijatelnost rizika lze zmírňovat výhradně opatřeními, která ovlivňují pravděpodobnost výskytu rizika. Závažnost rizika nelze opatřením ovlivňovat.**

#### 3.1.1.6 Hodnocení rizik – nový stav

Provádí se opakované hodnocení každého rizika, tentokrát po implementaci nových opatření, definovaných v předešlém kroku. Opět platí postup pro nepřijatelná, tolerovatelná a přijatelná rizika.

Identifikaci nebezpečí a posouzení rizik provádí SAG v čele se safety manažerem. Ten pro konkrétní hodnocení rizik určí složení skupiny. Do pracovní skupiny přizváni vedle stálých členů i jiní relevantní pracovníci EBA a.s. nebo zástupci jiných organizací na letišti.

Hodnocení rizik je prováděno jako týmová činnost jednotlivými členy pracovní skupiny. Výsledné hodnocení konkrétního rizika je tvořeno průměrem jednotlivých hodnocení. Výsledná přípustnost bezpečnostních rizik by měla být akceptovatelná pro všechny osoby, podílející se na hodnocení rizika. Pokud tomu tak není, musí být o přípustnosti bezpečnostního rizika rozhodnuto. O přípustnosti bezpečnostního rizika má pravomoc rozhodnout:

- a) odpovědný vedoucí pracovník
- b) safety manažer

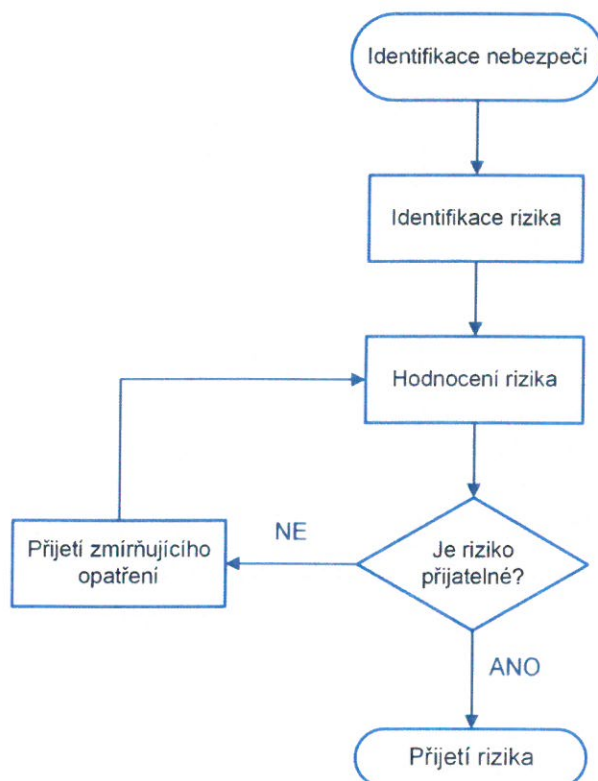
Výsledek hodnocení rizik a přijatá zmírňující opatření jsou implementovány do interních směrnic a postupů. Za úpravu dotčeného dokumentu je odpovědný vlastník dokumentu, za implementaci změny do provozních postupů je odpovědný provozní manažer.

Hodnocení rizik týkajících se provozu vojenské části letiště nebo týkajících se činností vojenského provozovatele, je prováděno na základě požadavku vojenského provozovatele a v rámci pracovní skupiny určené vojenským provozovatelem. V případě požadavku vojenského provozovatele je zástupce EBA přizván do pracovní skupiny.

### 3.2 Monitorování implementace a efektivity bezpečnostních opatření a opatření ke zmírnění rizik

Monitoring procesu implementace opatření ke zmiřování rizik provádí Bezpečnostní skupina. Monitoring je prováděn ke zjištění, zda přijatá nápravná opatření jsou efektivní pro snížení či plnou eliminaci konkrétního rizika. Monitoring (sledování) je zaměřen na:

- provádění postupů a činností v provozu se zaměřením na provádění zmírňujících opatření,
- aktualizaci dokumentace se zaměřením na zpracování dotčeného, zmírňujícího opatření.



#### 3.2.1 Monitorování výkonu bezpečnosti

Cílem monitorování je neustálé zlepšování výkonnosti provozní bezpečnosti. Pro zajištění zvyšování úrovně bezpečnosti provozu a zlepšování výkonu bezpečnosti je nutné analyzovat bezpečnostní výkonnost. To nejen zdůrazňuje oblasti, které vyžadují pozornost, ale umožňuje zjistit, kde se provozní bezpečnost zlepšuje, což je zdroj pozitivní zpětné vazby pro SMS.

Ověření výkonnosti bezpečnosti je prováděn porovnáváním shromážděných dat ukazatelů výkonnosti za jednotlivá časová období. Shromážděná data jsou porovnávána se stanovenými cíli bezpečnosti daného období a zjišťováno, zda je přijatelná úroveň provozní bezpečnosti dosažena či zachována.

#### 3.2.2 Řízení změn

Cílem řízení změn je zajistit systematický, kontrolovaný přístup k provozně významným změnám, který zajistí jejich včasné posouzení a v případě zjištění, že změna není akceptovatelná po stránce provozní bezpečnosti, implementuje postup vedoucí ke snížení dopadu změny na provozně přijatelnou úroveň, a to před jejím zavedením.

Řízení změn je prováděno postupem dle interního dokumentu Směrnice pro řízení změn. Změny jsou evidovány v souhrnném seznamu „Evidence změn“.

### 3.2.3 Monitorování shody s požadavky

Monitorování jednotlivých provozních postupů v rozsahu činností společnosti a zjišťování jejich shody s požadavky nařízení provádí oddělení manažera safety společnosti. Aktuální postupy činností jsou porovnány s požadavky nařízení. Zjištěné neshody jsou následně odstraněny opravou stávajících postupů zapracováním požadavků. V případě rozsáhlé neshody jsou postupy přepracovány, aby byla zajištěna co možná největší shoda s požadavky nařízení.

Postupy pro sledování shody jsou uvedeny v dokumentu SM-SAF- 04 Příručka sledování shody.

## 4. KOMUNIKACE BEZPEČNOSTI

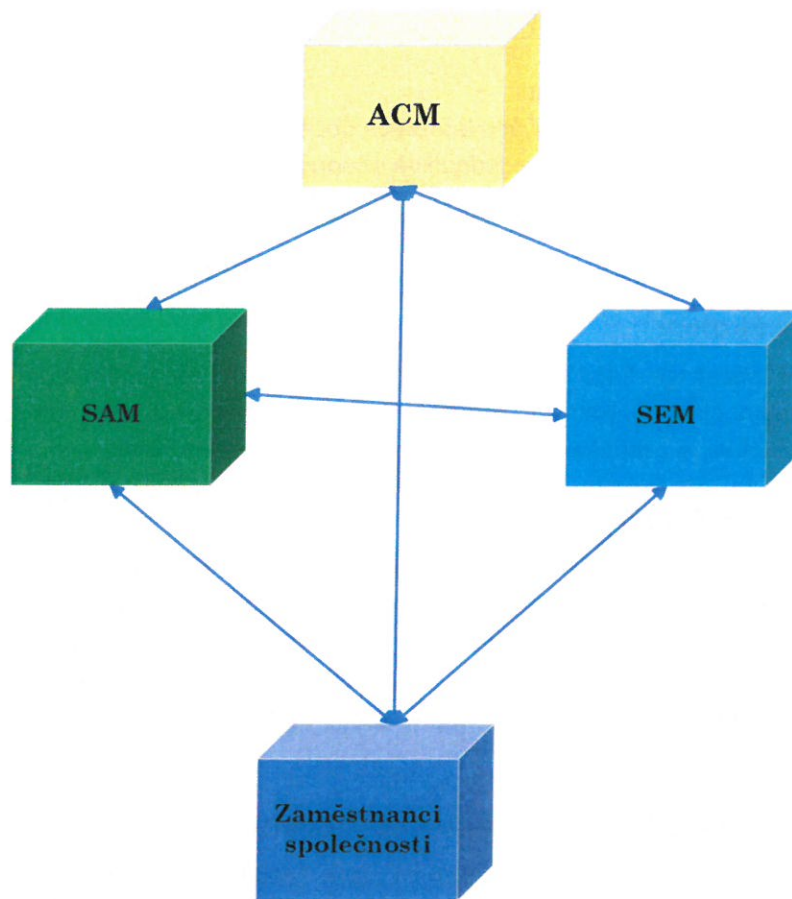
Informace o stanovených cílech a postupech systému řízení bezpečnosti jsou pracovníkům společnosti předávány formou informační zprávy (emailu). Cíle, prohlášení politiky a postupy systému jsou pracovníkům k dispozici na úložišti společnosti.

Poznatky získané z analýz a řešení událostí souvisejících s bezpečností nebo jiných zkušeností souvisejících s bezpečností, ať interních nebo jiných organizací jsou pracovníkům společnosti sdělovány formou informačních emailů a formou příspěvků na bezpečnostním portálu společnosti, kde jsou informace a příspěvky pracovníkům k dispozici. Cílem této komunikace je:

- zajistit, že je veškerý personál plně seznámen se systémem řízení bezpečnosti;
- umožnit předávání informací kritických z pohledu bezpečnosti;
- objasnit, proč jsou přijímána konkrétní opatření; a
- objasnit, proč jsou zaváděny nebo měněny bezpečnostní postupy.

Nové poznatky jsou zařazovány do obsahu základních a aktualizčních školení.

Bezpečnost je komunikována napříč celou společností skrze jednotlivé úrovně řízení organizace. Komunikace je znázorněna na následujícím diagramu.



## 5. VÝCVIK A ZPŮSOBILOST PERSONÁLU

Školení v oblasti provozní bezpečnosti je prováděno s cílem zajistit, aby pracovníci společnosti a pracovníci smluvních obchodních partnerů, kteří při výkonu své činnosti se pohybují na odbavovací ploše nebo provozní ploše letiště znali a dodržovali pravidla a postupy související s bezpečností provozu na odbavovací a provozní ploše.

### 5.1 Rozsah výcviku

Všichni pracovníci, kteří vstupují na odbavovací nebo provozní plochu absolvují takový rozsah školení, který jim umožní vykonávat jejich povinnosti na odpovídající úrovni. Školení je prováděno v souladu s funkčním zařazením konkrétního pracovníka a jeho povinnostmi a odpovědností.

Rozsah a míra podrobnosti školení je úměrná a příslušná odpovědnosti a zapojení daného jednotlivce do systému řízení bezpečnosti.

### 5.2 Typy výcviku

#### 5.2.1 Rozsah školení a výcviku personálu:

- Systémem řízení bezpečnosti;
- Bezpečnost na odbavovací ploše

- Dopravní řád civilní části letiště
- Letištní řád
- Systém bezpečnostních hlášení
- Bezpečnostní postupy jednotlivých leteckých dopravců
- individuální odborná školení pro jednotlivé odbornosti

Pozn. Výcvik je proveden vždy při nástupu nového zaměstnance a dále je opakován v periodicitě 1x za dva roky.

### 5.3 Základní školení

Základní školení absolvuje každý pracovník při nástupu do pracovního poměru a před zahájením samostatné pracovní činnosti. Školení provádí kvalifikovaný pracovník. Platnost školení je 2 roky, není-li uvedeno jinak. Školení je zakončeno přezkoušením, není-li uvedeno jinak.

### 5.4 Aktualizační školení

Aktualizační školení je prováděno po uplynutí doby platnosti předešlého školení formou opakovacího školení, při kterém je probírána tematika základního školení. Aktualizační školení je rovněž prováděno v rámci nápravných opatření ke zmírnění rizik nebo při delší absenci pracovníka. Pokud je však doba nepřítomnosti delší než doba platnosti školení, musí být provedeno základní školení. Školení provádí kvalifikovaný pracovník. Platnost školení je 2 roky, není-li uvedeno jinak. Školení je zakončeno přezkoušením, není-li uvedeno jinak.

### 5.5 Ověření způsobilosti a vydávání osvědčení

Ověření způsobilosti se provádí přezkoušením na závěr každého základního nebo aktualizacího školení formou písemného testu. V případě neúspěšného výsledku přezkoušení musí účastník školení opakovat a do doby úspěšného složení přezkoušení může vstupovat na odbavovací plochu nebo provozní plochu a vykonávat pracovní činnost pouze s doprovodem kvalifikovaného pracovníka.

### 5.6 Záznamy o školení

Záznamy o školení jsou vedeny formou dokumentu ZA Záznam o proškolení na úložišti společnosti, kde jsou vedeny rovněž záznamy o přezkoušení. Záznamy o přezkoušení obsahují všechny zkoušky, kterým byli pracovníci podrobeni, nikoliv pouze ty, které úspěšně dokončili.

Elektronickou evidenci školení a osob které absolvovaly školení provozní bezpečnosti včetně dat platnosti příslušného školení vede oddělení manažera safety.

Všichni vedoucí úseků, jejichž pracovníci mají povolen vstup na odbavovací plochu a provozní plochu mají odpovědnost za to, že kontinuita školení provozní bezpečnosti jejich pracovníků nebude po dobu zaměstnaneckého poměru přerušena.

## 6. PŘÍLOHY

### 6.1 Prohlášení o politice bezpečnosti

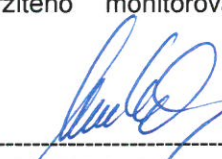
#### PROHLÁŠENÍ O POLITICE BEZPEČNOSTI

Bezpečnost je jedním z našich klíčových úkolů. Zavázali jsme se rozvíjet, implementovat, udržovat a neustále zlepšovat strategie a postupy, abychom zajistili, že všechny naše činnosti v provozu letiště jsou prováděny s cílem dosáhnout při poskytování našich služeb nejvyšší úrovně bezpečnosti a vyhovět regulatorním požadavkům.

Naším závazkem je:

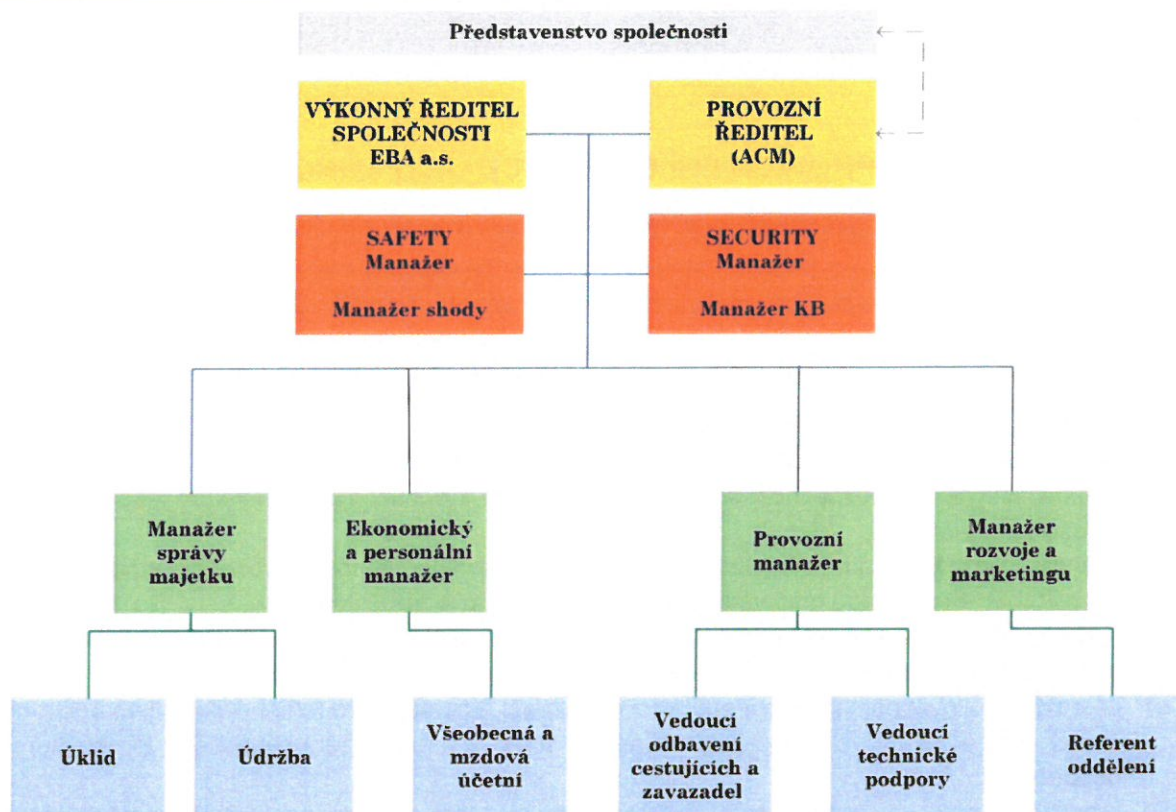
- a) podporovat řízení bezpečnosti prostřednictvím všech vhodných prostředků, aby bylo dosaženo organizační kultury, která podporuje bezpečné postupy, efektivní bezpečnostní hlášení a komunikaci a která aktivně řídí bezpečnost se stejnou pozorností k dosaženým výsledkům jako v kterékoli jiné oblasti ve společnosti;
- b) veškeré činnosti provádět v souladu s platnými požadavky a platnou provozní dokumentací
- c) bezpečnost je prvořadou odpovědností všech manažerů a zaměstnanců;
- d) jasně definovat pro všechny personál, manažery a zaměstnance, jejich odpovědnost a povinnosti při výkonu činností v rámci systému řízení bezpečnosti u společnosti EBA a.s.;
- e) dále zdokonalovat postupy pro identifikaci nebezpečí a postupy pro řízení rizik s cílem odstranit nebo zmírnit bezpečnostní rizika vyplývající z našich činností a k dosažení neustálého zlepšování výkonu bezpečnosti;
- f) prosazovat pozitivní bezpečnostní kulturu, v rámci, které nebude postihován zaměstnanec, který oznámí své pochybení nebo bezpečnostní riziko jako důsledek svého pochybení, a to za předpokladu, že takové pochybení či jednání nebylo způsobeno úmyslně, z nedbalosti nebo z důvodu porušení předpisů nebo postupů;
- g) zlepšovat a zdokonalovat vnitřní systém hlášení událostí s cílem zaznamenat co nejvíce událostí, podaných:
  - písemně na oddělení manažera safety nebo
  - pomocí web formuláře pro povinná a dobrovolná hlášení na webových stránkách [www.airport-pardubice.cz](http://www.airport-pardubice.cz) nebo
  - emailem na adresu [safety@airport-pardubice.cz](mailto:safety@airport-pardubice.cz) nebo
  - pomocí schránky pro podání hlášení
- h) systém zpřístupnit externím uživatelům letiště
- i) plnit, a pokud možno i překročit, legislativní a regulační požadavky a normy
- j) pravidelně přehodnocovat, zda je k dispozici dostatečný počet kvalifikovaného a vycvičeného personálu k bezpečnému a kvalitnímu provádění všech činností
- k) zajistit, že jsou všemu personálu poskytovány informace o letecké bezpečnosti a že jsou zaměstnancům přidělovány pouze úkoly úměrné jejich dovednosti;
- l) vyhodnocovat výkon bezpečnosti proti reálným bezpečnostním ukazatelům výkonnosti;
- m) zlepšovat bezpečnostní výkonnost prostřednictvím nepřetržitého monitorování a revize bezpečnostních cílů

V Pardubicích, 1.7. 2024



Ing. Vít Málek  
provozní ředitel a ACM

## 6.2 Struktura řízení civilního provozovatele letiště



## 7. SOUVISEJÍCÍ DOKUMENTY

### 7.1 Externí dokumenty

Identifikace	Název	Poznámka
NaK (EU) č.139/2014	Nařízení komise, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008	
AMC/GM k NaK (EU) č.139/2014	Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k požadavkům na úřady, organizace a provoz pro letiště	

### 7.2 Interní dokumenty

Identifikace	Název	Poznámka
SM-SAF-02	Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti	
SM-SAF-03	Bezpečnostní skupina	
SM-SAF-04	Příručka sledování shody	

### 7.3 Záznamy

Identifikace	Název	Poznámka