

## ČÁST I - DEFINICE

Výrazy, použité v předpisu L 8, mají následující význam:

**Kategorie A (Category A)**

V případě vrtulníků znamená vícemotorový vrtulník navržený s izolačními vlastnostmi motorů a systémů uvedenými v Části IVB a schopný provozu s využitím údajů pro vzlet a přistání stanovených podle koncepce poruchy kritického motoru, která zaručuje dostatečnou vymezené plochy a dostatečnou výkonnostní způsobilost pro pokračování v bezpečném letu nebo pro bezpečný přerušovaný vzlet.

**Kategorie B (Category B)**

V případě vrtulníků znamená jednomotorový nebo vícemotorový vrtulník, který neplní standardy kategorie A. U vrtulníků kategorie B není zaručena způsobilost pro pokračování v bezpečném letu v případě poruchy motoru; předpokládá se vynucené přistání.

**Konfigurace letounu (Configuration (as applied to the aeroplane))**

Určitá kombinace poloh pohybových částí (vztlakových klapek, přistávacího zařízení atd.), na nichž závisí aerodynamické charakteristiky letounu.

**Kritická(é) pohonná(é) jednotka(y) (Critical power-unit(s))**

Pohonná(é) jednotka(y), jejíž(jejichž) vysazení má v uvažovaném případě nejnepříznivější účinek na charakteristiky letadla.

*Poznámka: U některých letadel může být více než jedna stejně kritická pohonná jednotka. V tomto případě znamená výraz „kritická pohonná jednotka“ jednu z těchto kritických pohonných jednotek.*

**Letadlo (Aircraft)**

Zařízení schopné vyvozovat síly nesoucí jej v atmosféře z reakcí vzduchu, které nejsou reakcemi vůči zemskému povrchu.

**Letoun (Aeroplane)**

Letadlo těžší než vzduch s pohonem, vyvozující vztlak za letu hlavně z aerodynamických sil na plochách, které za daných podmínek letu zůstávají vůči letadlu nepohyblivé.

**Lidská výkonnost (Human performance)**

~~Lidské s~~ Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

**Motor (Engine)**

Motor použitý nebo určený k použití pro pohon letadla. Skládá se přinejmenším ze součástí a vybavení nutných pro jeho funkci a řízení, ale nezahrnuje vrtuli (je-li použita).

**Násobek zatížení (Load factor)**

Poměr specifikovaného zatížení k tíze letadla. Toto zatížení může být vyjádřeno jako aerodynamické nebo setrvačné síly nebo jako reakce země.

**Návrhová pojížděcí hmotnost (Design taxiing mass)**

Největší hmotnost letadla, pro kterou se zabezpečuje jeho pevnost s ohledem na zatížení, které může vzniknout při jeho normálním použití na zemi před začátkem vzletu.

**Návrhová přistávací hmotnost (Design landing mass)**

Největší hmotnost letadla, o které se pro účely průkazu pevnosti konstrukce předpokládá, že bude plánována pro přistání.

**Návrhová vzletová hmotnost (Design take-off mass)**

Největší hmotnost letadla, o které se pro účely průkazu pevnosti konstrukce předpokládá, že bude plánována pro začátek rozjezdu.

**Oprava (Repair)**

Obnova výrobku letadlové techniky do stavu letové způsobilosti, definovaného příslušnými požadavky letové způsobilosti.

**Plocha konečného přiblížení a vzletu (FATO) (Final approach and take-off area)**

Stanovená plocha, nad kterou se provádí postup konečného přiblížení do visení ~~anebo k~~ přistání a ze které se zahajuje vzletový manévr. Když se FATO používá pro provoz vrtulníků první třídy výkonnosti, zahrnuje prostor přerušovaného vzletu.

**Početní zatížení (Ultimate load)**

Provozní zatížení násobené příslušným součinitelem bezpečnosti.

**Pohonná jednotka (Power-unit)**

Soustava jednoho nebo několika motorů s příslušenstvím a zařízením pro zástavbu do draku, která je schopna vyvozovat tah pro pohon letadla nezávisle na ostatních pohonných jednotkách. Soustava nezahrnuje zařízení pro krátkodobé vyvozování tahu.

**Poškození z diskretního zdroje (Discrete source damage)**

Poškození konstrukce letounu, ke kterému pravděpodobně dojde v důsledku: střetu s ptákem; poruchy lopatky dmyhadla, při níž dojde k protřetí krytu motoru; poruchy motoru, při níž dojde k protřetí jeho krytu; poruch otáčivých strojů s vysokou energií,

při nichž dojde k protržení krytu, nebo podobných příčin.

### Prohlášení Osvědčení letové způsobilosti za platné (Rendering (a Certificate of Airworthiness) valid)

Opatření smluvního státu spočívající v tom, že místo vydání vlastního Osvědčení letové způsobilosti prohlásí Osvědčení letové způsobilosti vydané jiným smluvním státem za rovnocenné vlastního.

### Provozní zatížení (Limit loads)

Maximální zatížení, která mohou vzniknout v předpokládaných provozních podmínkách.

### Předpokládané provozní podmínky (Anticipated operating conditions)

Podmínky známé ze zkušenosti, nebo o nichž lze předpokládat, že se vyskytnou v průběhu provozní životnosti letadla, vezmeme-li v úvahu provoz, pro nějž je letadlo navrhováno, a jsou-li takto uvažované podmínky vztaženy k meteorologickému stavu atmosféry, členitosti terénu, funkčnosti letadla, zdatnosti personálu a ke všem činitelům ovlivňujícím bezpečnost letu.

Předpokládané provozní podmínky nezahrnují:

- krajní případy, kterým se lze účinně vyhnout vhodnými provozními postupy,
- krajní případy, které se vyskytují tak zřídka, že trvat na splnění standardů pro tyto případy by vedlo k úrovni letové způsobilosti vyšší, než je ze zkušenosti nezbytná a účelná.

### Přijatelný průkaz (Satisfactory evidence)

Soubor dokladů nebo činností, které smluvní stát uznává jako dostatečné k prokázání vyhovění požadavku letové způsobilosti.

### Příslušné požadavky letové způsobilosti (Appropriate airworthiness requirements)

Úplné a podrobné předpisy letové způsobilosti vytvořené, přijaté nebo uznané smluvním státem pro uvažovanou kategorii letadla, motoru nebo vrtule (viz 3.2.2 Části II tohoto předpisu).

### Přistávací plocha (Landing surface)

Část plochy letiště, kterou úřad, pod jehož jurisdikci letiště spadá, prohlásil za způsobilou pro normální dojezd při přistání letadla v daném směru na zemi nebo na vodě.

### Schválený (Approved)

Přijatý smluvním státem jako vyhovující pro určitý účel.

### Součinitel bezpečnosti (Factor of safety)

Návrhový součinitel používaný ke krytí možnosti větších než uvažovaných zatížení a neurčitostí při návrhu i výrobě.

### Standardní atmosféra (SA) (Standard Atmosphere)

Atmosféra definovaná takto:

- vzduch je dokonalý suchý plyn,
- fyzikální konstanty jsou tyto:

- molekulová hmotnost ve výšce 0m SA:  
 $M_0 = 28,964420 \times 10^{-3} \text{ kg.mol}^{-1}$ ,
- atmosférický tlak ve výšce 0m SA:  
 $P_0 = 1013,25 \text{ hPa}$ ,
- teplota ve výšce 0m SA:  
 $t_0 = 15^{\circ} \text{ C}$ ,  $T_0 = 288,15 \text{ K}$ ,
- měrná hmotnost ve výšce 0m SA:  
 $\rho_0 = 1,225 \text{ kg.m}^{-3}$ ,
- teplota tání ledu:  
 $T_1 = 273,15 \text{ K}$ ,
- konstanta dokonalého plynu:  
 $R = 8,31432 \text{ J.K}^{-1}.\text{mol}^{-1}$ .

c) teplotní gradienty jsou:

Geopotenciální výška (km)		Teplotní gradient (Kelvinů na standardní geopotenciální km)
od	do	
-5,0	11,0	-6,5
11,0	20,0	0,0
20,0	32,0	+1,0
32,0	47,0	+2,8
47,0	51,0	0,0
51,0	71,0	-2,8
71,0	80,0	-2,0

*Poznámka 1: Standardní geopotenciální metr má hodnotu  $9,80665 \text{ m}^2.\text{s}^{-2}$ .*

*Poznámka 2: Dokument ICAO Doc. 7488/2, Manual of the ICAO Standard Atmosphere, udává vztah mezi proměnnými a obsahuje tabulky udávající hodnoty teploty, tlaku, hustoty a geopotenciální výšky.*

*Poznámka 3: Dokument ICAO Doc. 7488/2, Manual of the ICAO Standard Atmosphere, udává také specifické hmotnosti, dynamickou viskozitu, kinetickou viskozitu a rychlost zvuku v různých výškách.*

### Stát projekce (State of Design)

Stát, pod jehož jurisdikci spadá organizace odpovědná za Typový návrh.

### Stát výroby (State of Manufacture)

Stát, pod jehož jurisdikci spadá organizace odpovědná za konečnou montáž letadla.

### Stát zápisu do rejstříku (State of Registry)

Stát, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno.

*Poznámka: V případě zápisu letadla mezinárodní letecké společnosti do rejstříku na jiném než národním základě jsou státy, které ustavily tuto společnost, povinny společně a nerozdílně převzít závazky státu zápisu do rejstříku, vyplývající z Chicagské úmluvy. Rezoluci Rady ICAO ze dne 14. prosince 1967 o státní příslušnosti a registraci letadel provozovaných mezinárodními leteckými společnostmi je možné nalézt v ICAO Doc. 9587, Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport.*

**Státní program bezpečnosti (State safety programme)**

Integrovaný soubor pravidel a činností zaměřených na zvyšování bezpečnosti.

**Systém řízení bezpečnosti (Safety management system)**

Systematický přístup k řízení bezpečnosti zahrnující nezbytné organizační struktury, odpovědnosti, zásady a postupy.

**Tlaková nadmořská výška (Pressure-altitude)**

Atmosférický tlak vyjádřený nadmořskou výškou, která odpovídá ~~příslušnému~~ tomuto tlaku ve standardní atmosféře.

**Typové osvědčení (Type Certificate)**

Dokument vydaný smluvním státem k přesnému vymezení konstrukce typu letadla a k osvědčení, že tato konstrukce splňuje příslušné požadavky letové způsobilosti daného státu.

**Údržba (Maintenance)**

Provádění úkonů, potřebných k zajištění zachování letové způsobilosti letadla, zahrnující kteroukoliv z následujících činností nebo jejich kombinaci: generální opravu, prohlídku, výměnu dílů, odstranění závady a provedení modifikace nebo opravy.

**Vrtulník (Helicopter)**

Letadlo těžší než vzduch, schopné letu převážně působením aerodynamických sil, vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé.

**Vrtulník 1. třídy výkonnosti (Performance Class 1 helicopter)**

Vrtulník o výkonnosti umožňující mu při vysazení motoru přistát v prostoru přerušeno vzletu nebo bezpečně pokračovat v letu do příslušného prostoru přistání.

**Vrtulník 2. třídy výkonnosti (Performance Class 2 helicopter)**

Vrtulník o výkonnosti umožňující mu při vysazení motoru bezpečně pokračovat v letu, vyjma případu, že k vysazení dojde před definovaným bodem po vzletu nebo za definovaným bodem před přistáním. V těchto případech může být nutné vynucené přistání.

**Vrtulník 3. třídy výkonnosti (Performance Class 3 helicopter)**

Vrtulník o výkonnosti umožňující mu v případě vysazení motoru v kterémkoliv bodě dráhy letu provést vynucené přistání.

**Vzletová plocha (Take-off surface)**

Část plochy letiště, kterou úřad, pod jehož jurisdikci letiště spadá, prohlásil za způsobilou pro normální rozjezd při vzletu letadla v daném směru na zemi nebo na vodě.

**Zásady lidských činitelů (Human Factors principles)**

Zásady, které platí pro letecký projekt/konstrukci, osvědčování, výcvik, provoz a údržbu, a které se snaží nalézt bezpečné rozhraní mezi člověkem a ostatními systémovými složkami správným zvážením lidské výkonnosti.

**Žárupevný (Fireproof)**

Schopnost odolávat teple přiváděnému plamenem po dobu 15 minut.

*Poznámka: Vlastnosti přijatelného plamene je možné nalézt v ISO 2685.*

**Žáruvzdorný (Fire resistant)**

Schopnost odolávat teple přiváděnému plamenem po dobu 5 minut.

*Poznámka: Vlastnosti přijatelného plamene je možné nalézt v ISO 2685.*

## HLAVA 5 – ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

5.1 Státy musí zpracovat Státní program bezpečnosti, aby byla dosažena přijatelná úroveň bezpečnosti v civilním letectví.

*Poznámka: Koncept pro zavedení a udržování Státního programu bezpečnosti je obsažen v Dodatku A a poradenský materiál k Státnímu programu bezpečnosti je obsažen v Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

5.2 Přijatelná úroveň bezpečnosti, které má být dosaženo, musí být stanovena Státem.

*Poznámka: Poradenský materiál týkající se přijatelných úrovní bezpečnosti je obsažen Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

5.3 Od 14. listopadu 2013 musí Stát projekce nebo výroby požadovat, jako součást svého Státního programu bezpečnosti, aby organizace odpovědná za typový návrh nebo výrobu letadla zavedla systém řízení bezpečnosti přijatelný pro Stát, který alespoň:

- a) určí bezpečnostní rizika;
- b) zajistí zavedení nápravného opatření nezbytného k udržení odsouhlasené bezpečnostní výkonnosti;
- c) poskytne průběžné sledování a pravidelné hodnocení bezpečnostní výkonnosti; a
- d) usiluje o průběžné zlepšení celkové výkonnosti systému řízení bezpečnosti.

*Poznámka: Poradenský materiál ke stanovení bezpečnostní výkonnosti je obsažen v Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).*

5.4 Od 14. listopadu 2013 musí systém řízení bezpečnosti jasně stanovovat vazby odpovědnosti v celé organizaci odpovědné za typový návrh nebo výrobu letadla, včetně přímé odpovědnosti za bezpečnost na straně nejvyššího vedení.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

**DODATEK A – KONCEPT PRO STÁTNÍ PROGRAM BEZPEČNOSTI (STATE SAFETY PROGRAMME (SSP))****Úvod**

Tato příloha přináší koncept pro zavedení a udržování Státního programu bezpečnosti (SSP) Státem. SSP je systém řízení, který zajišťuje řízení bezpečnosti ve státě. Koncept se skládá ze čtyř kapitol a jedenácti částí, uvedených níže. Zavedení SSP by mělo/musí odpovídat velikosti a složitosti systému letectví ve Státě a může vyžadovat koordinaci mezi více úřady odpovědnými za jednotlivé základní funkce Státu. Tato příloha také zahrnuje stručný popis každé části tohoto konceptu.

1. **Bezpečnostní politika a cíle Státu**
  - 1.1 – Bezpečnostní legislativní rámec Státu
  - 1.2 – Odpovědnosti Státu za bezpečnost
  - 1.3 – Vyšetřování leteckých nehod a incidentů
  - 1.4 – Zásady uplatňování
2. **Řízení bezpečnostního rizika Státem**
  - 2.1 – Bezpečnostní požadavky na SMS poskytovatelů služeb
  - 2.2 – Odsouhlasení bezpečnostní výkonnosti poskytovatelů služeb
3. **Státní záruka bezpečnosti**
  - 3.1 – Bezpečnostní dozor
  - 3.2 – Sběr, rozbor a sdílení bezpečnostních údajů
  - 3.3 – Zaměření dozoru na oblasti s větším znepokojením nebo větší potřebou dozoru na základě bezpečnostních údajů
4. **Podpora bezpečnosti Státem**
  - 4.1 – Interní výcvik, komunikace a šíření bezpečnostních informací
  - 4.2 – Externí výcvik, komunikace a šíření bezpečnostních informací

*Poznámka. – V rámci kontextu této přílohy, pojem „poskytovatel služeb“ se vztahuje na jakoukoliv organizaci poskytující služby v letectví. Tento pojem zahrnuje schválené výcvikové organizace, které jsou vystavené bezpečnostním rizikům během poskytování svých služeb, letecké provozovatele, oprávněné organizace k údržbě, projektování a výrobce letadel, poskytovatele letových provozních služeb a osvědčená letiště, co je použitelné.*

**1. Bezpečnostní politika a cíle Státu****1.1 Bezpečnostní legislativní rámec Státu**

Stát musí vyhlásit národní bezpečnostní legislativní rámec a specifická nařízení v souladu s mezinárodními a národními standardy, které stanovují, jakým způsobem bude Stát vykonávat řízení bezpečnosti v daném Státě. To zahrnuje účast státních leteckých organizací ve specifických činnostech souvisejících s řízením bezpečnosti ve Státě a určením postavení, odpovědností a vzájemných vztahů těchto organizací. Bezpečnostní legislativní rámec a specifická nařízení jsou pravidelně přezkoumávány, aby bylo zajištěno, že jsou stále relevantní a přiměřené danému Státu.

**1.2 Odpovědnosti Státu za bezpečnost**

Stát musí určit, stanovit a zdokumentovat požadavky a odpovědnosti týkající se zavedení a udržování SPP. To zahrnuje pokyny pro plánování, organizaci, vývoj, udržování, řízení a průběžné zdokonalování SPP způsobem, který splňuje bezpečnostní cíle Státu. Dále také zahrnuje jasné prohlášení o zajištění nezbytných zdrojů pro zavedení SSP.

**1.3 Vyšetřování leteckých nehod a incidentů**

Stát musí stanovit nezávislý proces vyšetřování leteckých nehod a incidentů, jehož výhradním cílem bude předcházení leteckým nehodám a incidentům a nikoliv určování zavinění nebo odpovědnosti. Tato vyšetřování podporují řízení bezpečnosti v daném Státě. V rámci používání SSP udržuje Stát nezávislost organizace vyšetřující letecké nehody a incidenty od ostatních státních leteckých organizací.

**1.4 Zásady uplatňování**

Stát musí vyhlásit prováděcí zásady uplatňování, které stanoví podmínky a okolnosti, za kterých je schopen poskytovatel služeb řešit a uvnitř organizace vyřešit události představující určité odchylky od bezpečnosti v mezích kontextu systému řízení bezpečnosti (SMS) poskytovatele služby a ke spokojenosti příslušného úřadu Státu. Zásady uplatňování také stanovují podmínky a okolnosti, za kterých je možné řešit bezpečnostní odchylky stanoveným prováděcím postupem.

**2. Řízení bezpečnostního rizika Státem****2.1 Bezpečnostní požadavky na SMS poskytovatelů služeb**

Stát musí vytvořit takové nástroje, které určí způsob, jak budou poskytovatelé služeb rozpoznávat nebezpečí a řídit bezpečnostní rizika. Ty zahrnují požadavky, specifické provozní předpisy a zaváděcí postupy pro SMS poskytovatelů služeb. Požadavky, specifické provozní předpisy a prováděcí postupy musí

být pravidelně přezkoumávány, aby bylo zajištěno, že jsou stále relevantní a přiměřené poskytovateli služeb.

### 2.2 Odsouhlasení bezpečnostní výkonnosti poskytovatelů služeb

Stát musí odsouhlasit každému poskytovateli služeb bezpečnostní výkonnost jeho SMS zvlášť. Odsouhlasená bezpečnostní výkonnost SMS každého jednotlivého poskytovatele služeb musí být pravidelně přezkoumávána, aby bylo zajištěno, že je stále relevantní a přiměřená poskytovateli služeb.

## 3. Státní záruka bezpečnosti

### 3.1 Bezpečnostní dozor

Stát musí stanovit mechanismy k zajištění účinného sledování osmi kritických částí bezpečnostního dozoru. Stát také stanoví mechanismy, které zajistí, aby rozpoznávání nebezpečí a řízení bezpečnostních rizik poskytovatelem služeb bylo v souladu s vytvořenými regulačními nástroji (požadavky, specifické provozní předpisy a zaváděcí postupy). Tyto mechanismy zahrnují kontroly, audity a průzkumy, které zajistí, že regulační nástroje pro bezpečnostní rizika jsou náležitě zpracovány do SMS poskytovatele služeb, že jsou uplatňovány tak, jak byly navrženy, a že mají zamýšlený dopad na bezpečnostní rizika.

### 3.2 Sběr, rozbor a sdílení bezpečnostních údajů

Stát musí vytvořit mechanismy k zajištění sběru a ukládání údajů o nebezpečích a bezpečnostních

rizicích a to na individuální i odsouhlasené státní úrovni. Stát musí také vytvořit mechanismy k využití informací z uložených údajů a k aktivní výměně bezpečnostních informací s poskytovateli služeb a/nebo dle potřeby s jinými Státy.

### 3.3 Zaměření dozoru na oblasti s větším znepokojením nebo větší potřebou dozoru na základě bezpečnostních údajů

Stát musí vytvořit postupy k upřednostnění kontrol, auditů a průzkumů v oblastech s větším znepokojením nebo větší potřebou dozoru vyplývající z rozboru údajů o nebezpečích, jejich následcích pro provoz a zhodnocení bezpečnostních rizik.

## 4. Podpora bezpečnosti

### 4.1 Vnitřní výcvik, komunikace a šíření bezpečnostních informací

Stát musí zajistit výcvik a podporovat informovanost a oboustrannou komunikaci o významných bezpečnostních informacích v rámci státních leteckých organizací, rozvoj organizační kultury, která podporuje vývoj účinného a výkonného SSP.

### 4.2 Vnější výcvik, komunikace a šíření bezpečnostních informací

Stát musí zajistit vzdělávání a podněcovat informovanost o bezpečnostních rizicích a oboustrannou komunikaci o informacích vztahujících se k bezpečnosti tak, aby byl mezi poskytovateli služeb podporován rozvoj organizační kultury, která přispívá k účinnému a výkonnému SMS.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO