



ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

SEKCE LETOVÁ A PROVOZNÍ
Odbor obchodní letecké dopravy

Směrnice OLD

Doplňující výkladový/vysvětlující materiál
k ACJ OPS 1.037 a IEM OPS 3.037

Program prevence nehod a bezpečnosti letů

CAA-OLD-01/2010

Verze: 1. vydání

Datum účinnosti: 1. 6. 2010

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Doplněk k ACJ OPS 1.037 a IEM OPS 3.037
Program prevence nehod a bezpečnosti letů
Viz OPS 1.037 a JAR-OPS 3.037

1. Úvodní ustanovení

1.1 Tento výkladový/vysvětlující materiál je doplňujícím materiálem směrnice CAA-OLP-06/2008, jejímž obsahem jsou přijatelné způsoby průkazu (dále jen AMC) a výkladový/vysvětlující materiál (dále jen IEM) k požadavkům Přílohy III (tzv. EU-OPS) k nařízení Rady (EHS) č. 3922/91, v platném znění. Tento IEM je rovněž doplňujícím materiálem Části 2 předpisu JAR-OPS 3, jejíž obsahem jsou AMC a IEM k požadavkům Části 1 předpisu JAR-OPS 3.

Pozn.: Výraz AMC (*Acceptable Means of Compliance*), přijatelné způsoby průkazu byl od určité doby nahrazen výrazem ACJ (*Advisory Circular Joint*), společný poradní oběžník.

1.2 Na základě výsledků z pravidelných kontrol, prováděných Úřadem pro civilní letectví ČR (dále jen ÚCL) v rámci dozoru nad bezpečností provozovatelů obchodní letecké dopravy bylo zjištěno, že požadavku OPS/JAR-OPS 1/3.037 na implementaci a udržování programu prevence nehod a bezpečnosti letů není některými provozovateli obchodní letecké dopravy vyčerpávajícím způsobem porozuměno a tím není ani některými provozovateli tento požadavek ani uspokojivě zaveden a udržován (včetně popisu v provozní příručce část A (OM-A)). Tento doplňující IEM je použitelný pro všechny organizace provozovatele obchodní letecké dopravy s cílem uspokojivého plnění tohoto požadavku pro zajištění co nejkvalitnější úrovně bezpečnosti s ohledem na velikost organizace, rozsah a složitost jejich provozu.

1.3 Je nutno vzít v úvahu, že neexistuje takový model programu prevence nehod a bezpečnosti letů, který by byl jako jediný vhodný pro všechny provozovatele obchodní letecké dopravy (*one size doesn't fit all*). Složitý model programu je nevhodný pro malé provozovatele. Takové organizace by měly přizpůsobit svůj program k rozsahu, povaze a složitosti svého provozu a dle toho přidělovat rovněž své zdroje.

1.4 Tento doplňující IEM částečně zohledňuje požadavek na systém řízení, skládajícího se z integrovaného systému řízení bezpečnosti (*Safety Management System-SMS*) a systému jakosti (*Quality System*). Požadavek na zavedení a udržování SMS v rámci systému řízení bude obsahem nových prováděcích pravidel, které by měly vejít v platnost nejpozději 08.04.2012 jako Příloha k příslušnému a pro všechny ČS EU právně závaznému prováděcímu nařízení Evropské Komise. Předpokládá se, že od tohoto data pozbude platnost EU-OPS a rovněž JAR-OPS 3, čímž i nový požadavek na systém řízení, zejména na zavedení a udržování SMS, nahradí současný požadavek OPS/JAR-OPS 1/3.037. Požadavek na SMS prováděcích pravidel pro letecký provoz bude zpracován v souladu se standardem ICAO na řízení bezpečnosti Přílohy 6/I/III k Chicagské Úmluvě.

1.5 V souladu s požadavkem ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037, program prevence nehod a bezpečnosti letů může být začleněn do systému jakosti, čímž prakticky vznikne integrovaný systém jakosti a bezpečnosti. Systém jakosti a bezpečnosti mají ale navzájem se doplňující ale nezávislou funkci z hlediska sledování a kontroly programu prevence nehod a bezpečnosti letů systémem jakosti.

2. Bezpečnostní kultura organizace provozovatele obchodní letecké dopravy



2.1 Úroveň bezpečnostní kultury v organizaci je jedním z nejdůležitějších atributů, který vyjadřuje kvalitativní úroveň implementace a udržování programu prevence nehod a bezpečnosti letů a jak účinně tento program v organizaci funguje. Bezpečnostní kulturu organizace nutno chápat jako soubor trvalých hodnot a postojů odpovědného vedoucího, jmenovaných vedoucích pracovníků a veškerého provozního personálu k problematice bezpečnosti. Kvalita bezpečnostní kultury organizace závisí na:

- kvalitě a hloubce uvědomování si neznámých nebezpečí všemi výše uvedenými osobami, zapojenými do provozu a tím spojených rizik a hrozeb, které ovlivňují nebo by mohly nežádoucím způsobem ovlivnit bezpečnost (viz níže uvedený článek 3);
- neustálém takovém chování, které udržuje a zvyšuje bezpečnost. Na vůli být schopen se přizpůsobit a postavit se čelem k bezpečnostním problémům, a to zejména pomocí zavedeného systému hlášení všech událostí (nehod, vážných incidentů a incidentů), tak nedostatků, nepříznivých stavů, zkušeností a pochybností směrem k bezpečnosti (dle zásady, máš-li jakoukoli pochybnost, že by mohla mít nežádoucí vliv na bezpečnost, ohlas to) (viz níže uvedené ustanovení 3.2); a
- vůli řádně vyhodnocovat výše uvedené hlášené události, přijímat preventivní nápravná opatření, sdílet a šířit bezpečnostní informace a na důsledném a trvalém vyhodnocování chování a reakcí, týkajících se problémů bezpečnosti (viz níže uvedené ustanovení 3.3).

2.2 Celkovou odpovědnost za bezpečnost u organizace provozovatele obchodní letecké dopravy má odpovědný vedoucí (ředitel, generální ředitel, prezident, výkonný ředitel apod.). Za celkový přístup veškerého provozního personálu organizace k bezpečnosti má odpovědnost vrcholové vedení organizace, což jsou jmenovaní vedoucí pracovníci, kteří jsou odpovědní za letový provoz, výcvik posádek, zachování letové způsobilosti a pozemní provoz, vedené odpovědným vedoucím. Pozitivní bezpečnostní kultura organizace bude záviset na úrovni závazků, postoje a přístupu vrcholového vedení k zajištění bezpečného provozu.

Positivní bezpečnostní kultura, tak jako zavedení a udržování celého programu prevence nehod a bezpečnosti letů, musí být vytvářena „od shora dolů“. Úroveň bezpečnostní kultury organizace je založena na vysokém stupni důvěry mezi zaměstnanci, resp. mezi provozním personálem a vrcholovým vedením organizace provozovatele. Vrcholové vedení musí neustále vytvářet takové prostředí z hlediska bezpečnosti, aby zaměstnanci věřili a měli jistotu, že budou mít podporu pro rozhodnutí, které udělají v zájmu bezpečnosti. Musí ale rovněž pochopit, že nedbalost, nebo úmyslné porušení bezpečnosti, které ohrožuje nebo by mohlo ohrozit bezpečný provoz, nebude tolerováno.

Charakteristika organizace z hlediska její bezpečnostní kultury závisí zejména na tom, jak vrcholové vedení reaguje na informace o nebezpečí:

BEZPEČNOSTNÍ KULTURA CHARAKTERISTIKY 	ŠPATNÁ	BYROKRATICKÁ	POZITIVNÍ
 Oznámení (inf.) o nebezpečí je:	potlačeno	ignorováno	aktivně vyhledáváno
Zaměstnanci, kteří nebezpečí oznámí jsou:	odrazováni, nebo jinak negativně postíženi, označováni jako „potížisté“	trpěni	absolvuji výcvik, povzbuzováni, odměňováni
Odpovědnost za bezpečnost je:	vyhýbavá	roztříštěna	sdílena
Šíření bezpečnostních informací je:	odrazováno	dovoleno, ale spíše odrazováno	systemově zajištěno, odměňováno
Selhání vede k:	přikrytí, „zametení pod koberec“	lokální náprava	šetření a systemové náprava
Nové nápady jsou:	potlačovány	považovány za nový problém, nikoli za příležitost	vítány a podporovány

3. K požadavku ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037 (a)(1)

- 3.1 Požadavek ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037 (a)(1) ukládá provozovateli, že musí stanovit a udržovat program prevence nehod a bezpečnosti letů, obsahující programy k získání a udržování povědomí o nebezpečí u všech osob zapojených do provozu.
- 3.2 Jak je uvedeno výše v článku 2, za celkový přístup veškerého provozního personálu organizace k bezpečnosti má odpovědnost vrcholové vedení, v jehož čele je odpovědný vedoucí. Úroveň získaného a udržovaného povědomí o nebezpečí provozním personálem a s tím spojenými riziky bude záviset v prvé řadě na úrovni přístupu k bezpečnosti, nebo-li politice bezpečnosti odpovědného vedoucího.

Je potřeba mít na paměti, že lidskou činnost v organizaci (a tím i množství chyb, kterých se provozní personál dopouští jak neúmyslně tak úmyslně) významně ovlivňují právě organizační faktory, čili veškeré procesy, které v organizační struktuře provozovatele probíhají, a to zejména z hlediska kvality rozhodovacího procesu, který začíná odpovědným vedoucím.

- 3.3 Politika bezpečnosti, vyjádřená formou programového prohlášení k bezpečnosti, by měla popisovat v hlavních rysech metody a procesy, které organizace provozovatele použije pro dosažení požadovaných výsledků v bezpečnosti v rámci programu

prevence nehod a bezpečnosti letů. Politika bezpečnosti (*Safety Policy*) ve formě programového prohlášení k bezpečnosti (*Safety Policy Statement*) by měla:

- o být odsouhlasena a podepsána odpovědným vedoucím;
- o vyjadřovat závazek a odpovědnost organizace směrem k bezpečnosti; a
- o být sdělována a šířena napříč celou organizací provozovatele, aby byl s politikou bezpečnosti obeznámen všech provozní personál organizace (což je v rámci programu pro získání a udržování povědomí o nebezpečí u všech osob zapojených do provozu jeden z nejdůležitějších aspektů).

Písemnou formou vyjádřená politika bezpečnosti je konkrétním vyjádřením závazku a odpovědnosti vedení z hlediska filozofie řízení organizace, vztahující se k zajištění bezpečnosti. Měla by jasně a stručně vyjádřit závazek vrcholového vedení ke zvýšení a udržení vysoké úrovně bezpečnosti v organizaci, která by měla být jejich hlavní prioritou. Měla by být přímým vyjádřením, zahrnujícím závazek:

- o k dosažení co nejvyššího standardu bezpečnosti;
- o k aplikaci všech použitelných požadavků předpisů, standardů a nejlepších metod a postupů;
- o k poskytnutí příslušných zdrojů a prostředků;
- o k prosazování bezpečnosti jako jedné z prioritních odpovědností všech vedoucích pracovníků;
- o k zajištění, že politika bezpečnosti je zavedena a pochopena na všech stupních jak interně tak externě; a
- o k politice hlášení všech událostí (nehod, vážných incidentů a incidentů), nedostatků, nepříznivých stavů, zkušeností a pochybností směrem k bezpečnosti bez jakýchkoli negativních následků pro ohlašovatele (*non-punitive reporting policy*).

3.4 Programové prohlášení k bezpečnosti v rámci Programu prevence nehod a bezpečnosti letů by mělo obsahovat alespoň následující základní prvky:

„Bezpečnost je jedna ze stěžejních záležitostí v naší obchodní a podnikatelské činnosti. Zavazujeme se vytvořit, zavést, udržovat a neustále zlepšovat strategii a procesy, abychom zajistili, že veškeré naše letecké činnosti jsou zajištěny na základě rovnovážného přidělování prostředků a zdrojů v naší organizaci (*uvést název organizace*), s cílem dosáhnout co nejvyšší kvalitativní úrovně bezpečnosti při poskytování našich služeb veřejnosti.

Vedoucí pracovníci na všech úrovních řízení a všichni zaměstnanci jsou odpovědní za zajištění co nejvyšší kvalitativní úrovně bezpečnosti, začínající mojí osobou jako odpovědného vedoucího (*prezident, generální ředitel, ředitel, výkonný ředitel atd., dle vhodnosti*).

Naším závazkem je:

- o Zavést a udržovat program prevence nehod a bezpečnosti letů pomocí všech příslušných prostředků a zdrojů, aby výsledkem byla taková bezpečnostní kultura organizace, která zajistí bezpečné metody práce, účinný systém bezpečnostních hlášení, zejména dobrovolné hlášení událostí, včetně všech nedostatků, pochybností, zkušeností a nepříznivých stavů všemi zaměstnanci, jejich řádnou analýzu včetně stanovení účinných preventivních nápravných opatření a účinné šíření a sdílení informací, týkajících se bezpečnosti. Aktivnímu řízení programu prevence nehod a bezpečnosti letů se bude věnovat stejná pozornost, jaká je věnována ostatním systémům řízení organizace.

- Prosazovat, aby plnění všech preventivních opatření pro zajištění bezpečných letů bylo chápáno všemi vedoucími pracovníky a zaměstnanci jako jejich hlavní a nejdůležitější odpovědnost.
- Jasně a přesně stanovit povinnosti a odpovědnosti všeho personálu, vedoucích pracovníků, tedy všech zaměstnanců za zajištění celkového bezpečného chodu organizace a za udržování a průběžné zlepšování našeho programu prevence nehod a bezpečnosti letů.
- Zajistit, že žádné negativní působení nebo jakýkoli postih nebude uplatňován proti zaměstnanci, který odhalí a nahlásí jakékoli porušení bezpečnosti nebo obavu o bezpečnost pomocí systému hlášení nebezpečí. To se netýká situací způsobených velkou nedbalostí nebo úmyslného nebo záměrného porušení předpisů nebo postupů (princip „*just culture*“).
- Být ve shodě s předpisovými požadavky, standardy (normami) a postupy.
- Zajistit, že dostatečný počet způsobilého a vycvičeného personálu je schopen implementovat strategii a požadované procesy v oblasti bezpečnosti.
- Zajistit, že veškerému personálu jsou poskytovány průběžně přiměřené a náležité informace a výcvik, týkající se bezpečnosti, že personál je plně způsobilý pro záležitosti, které se vztahují k bezpečnosti a že jsou mu přidělovány pouze takové úkoly, které jsou souměřitelné s jeho dovednostmi.
- Neustále zlepšovat naši kvalitativní úroveň bezpečnosti pomocí procesů řízení, které zajistí, že jsou příslušná bezpečnostní opatření řádně prováděná a jsou účinná.
- Zajistit, že externí poskytovatel systémů a služeb pro podporu našeho provozu nebo činností splňuje naše standardy (normy) kvalitativní úrovně bezpečnosti..

.....(podpis).....

odpovědný vedoucí “

3.5 Programové prohlášení k bezpečnosti (*Safety Policy Statement*) může být v rámci integrovaného systému jakosti a bezpečnosti spojeno s programovým prohlášením k jakosti (*Quality Policy Statement*) dle ustanovení 2.2 AMC OPS 1.035 Systém jakosti. Programové prohlášení k bezpečnosti a jakosti by mělo být nedílnou součástí provozní příručky části A (OM-A) a mělo by být šířeno a sdíleno jinými vhodnými prostředky napříč celou organizací provozovatele a mělo by být pravidelně přezkoumáváno a vylepšováno.

4. **K požadavku ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037 (a)(2)**

4.1 Požadavek ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037 (a)(2) ukládá provozovateli, že musí stanovit a udržovat program prevence nehod a bezpečnosti letů, obsahující program hlášení událostí, umožňující sběr a vyhodnocení příslušných hlášení o incidentech a leteckých nehodách za účelem zajištění nepříznivého vývoje nebo určení nedostatků v zájmu bezpečnosti letů. Program musí chránit totožnost toho, kdo hlášení podává a obsahovat možnost podat toto hlášení anonymně.

Aby byla zajištěna co nejvyšší úspěšnost, systémy hlášení by měly splňovat následující podmínky:

- systém podávání zpráv by měl být jednoduchý a účinný;
- žádná disciplinární opatření;
- hlášení by měla být důvěrná; a
- zpětná vazba rychlá, všem přístupná a plně informativní (což je velmi důležité pro celkovou úroveň bezpečnostní kultury organizace).

Systém bezpečnostních hlášení je základem pro zajištění účinného Programu prevence nehod a bezpečnosti letů. Jedná se o následující systémy hlášení událostí:

- povinného hlášení událostí;
- dobrovolného hlášení událostí; a
- důvěrného hlášení událostí.

4.2 **Systém povinného hlášení událostí** – je požadavek na hlášení jistých a příslušnou legislativou předepsaných typů událostí.

Legislativním základem jsou směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/42/ES o hlášení událostí v civilním letectví a směrnice Rady č. 94/56/ES, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a vážných incidentů v civilním letectví.

Jelikož se jedná o směrnice EU, které jsou právně závazné, ale na rozdíl od nařízení EU nejsou přímo použitelné, byla záležitost povinného hlášení událostí převedena do národní legislativy ČR, a to následovně:

Letecké nehody, vážné incidenty a incidenty podléhají povinnému hlášení událostí dle §55 zákona č. 49/1997 Sb., v platném znění (dále jen Letecký zákon) a dle § 16g Vyhlášky 108/1997 Sb., v platném znění, kterou se provádí Letecký zákon (dále jen Vyhláška). Příklady vážných incidentů stanoví Příloha 6 k Vyhlášce a seznam všech událostí (vážných incidentů a incidentů) při provozu, údržbě, opravě a výrobě letadel, které podléhají povinnému hlášení jsou obsahem Přílohy 7 k Vyhlášce.

Pozn.: Tyto výše uvedené důležité Přílohy lze v současné době nalézt, jak je uvedeno ve Vyhlášce, pouze v souboru 2006-112.pdf na web. adrese <http://ftp.aspi.cz/aspi>.

Povinné hlášení událostí se provádí pomocí předepsaného formuláře. Okruh osob, povinných hlásit události Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen Ústav) a Úřadu pro civilní letectví (dále jen ÚCL) je vymezen v §55e Leteckého zákona a §16k Vyhlášky.

4.3 **Systém dobrovolného hlášení událostí** – všichni zaměstnanci jsou vedením organizace vyzýváni a podporováni, aby podávali dobrovolně (ne tedy na základě požadavků předpisů a postupů) informace o událostech a hrozbách. Ohlášené informace nesmí být použity proti ohlašovateli. To znamená, že ohlašovatel nesmí být trestán ani jinak postihován, pakliže nedojde k hrubému nebo úmyslnému porušení předpisu, postupů, povinností a nebo není spáchán trestní čin (viz též výše uvedený článek 2 Bezpečnostní kultura organizace). Měla by být zabezpečena ochrana zdroje těchto informací, aby zaměstnanci nebyli odrazováni od dobrovolného hlášení. Neměl by vzniknout ani náznak jakýchkoli postihů, pokud se jedná o hlášení událostí zapříčiněných neúmyslným porušením, chyb, pochybností, závad, zkušeností atd.

4.4 **Systém důvěrného hlášení událostí** – má za cíl chránit identitu ohlašovatele. Systém důvěrného hlášení je jedním ze způsobů, jak zajistit, aby dobrovolné hlášení bylo bez

jakýchkoli postihů. Systémem důvěrného hlášení v rámci dobrovolného hlášení událostí by měl být zajištěn mnohem větší rozsah získaných bezpečnostních informací.

4.5 Účinnými nástroji pro zajištění dobrovolného hlášení nebo dobrovolného důvěrného hlášení mohou být:

- o hlášení z letu na formuláři provozovatele;
- o bezpečnostní schránka (*Safety Box*) pro dobrovolné nebo dobrovolné důvěrné hlášení pomocí formuláře provozovatele;
- o podnikový Intranet;
- o ústní podání (zejména u malých organizací s malým rozsahem a složitostí provozu);
- o atd.

Viz též požadavky ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.085(b)(c) Odpovědnost posádky; 1/3.160 Uchovávaní, předkládání a použití záznamů FDR a 1/3.420 Hlášení událostí.

4.6 Dalšími interními zdroji pro zjišťování nepříznivých stavů nebo hrozeb kromě zavedeného výše uvedeného systému hlášení mohou být:

- o vyhodnocování letových údajů dle požadavku ustanovení OPS 1.037(a)(4) a ACJ OPS 1.037(a)(4) (*Flight Data Monitoring – FDM*);
- o bezpečnostní audity prováděné na trati (*Line Orientated Safety Audits-LOSA*);
- o nepříznivé stavy a hrozby zjištěné systémem jakosti při provádění bezpečnostních auditů (v rámci monitorovací činnosti systémem jakosti);
- o zjišťování bezpečnostních informací systémem jakosti dotazováním provozního personálu a průzkumem v provozu;
- o analýza nežádoucích tendencí vývoje – jedna událost může být považována za izolovaný incident, ale dvě podobné události mohou znamenat začátek nežádoucí tendence;
- o zpětná vazba z prováděných výcviků; nebo
- o zjišťování příčin událostí.

Externími zdroji pro zjišťování nepříznivých stavů nebo hrozeb, které jsou použitelné v organizaci provozovatele zahrnují např.:

- o externí zprávy z vyšetřených nehod a vážných incidentů;
- o výsledky auditů a kontrol prováděných ÚCL; a
- o systém vzájemné výměny bezpečnostních informací s jiným provozovatelem.

4.7 Řízení změn – v každé organizaci provozovatele probíhají neustále nějaké změny, které by měly být dostatečně z hlediska bezpečnosti analyzovány a měly by být využity v co největší míře obranné prostředky (viz. ustanovení 5.3), aby se předešlo nežádoucímu vlivu na bezpečnost, které tyto změny přinášejí nebo by mohly přinést. Změny ve vztahu k organizaci provozovatele mohou být interní a externí. Interními změnami jsou např. změny v řízení organizace, rozšíření oblastí provozu, reorganizace ve vztahu k propouštění nebo nabírání zaměstnanců, změna vlastníka, nová zařízení, nové postupy atd. Externími změnami mohou být např. změny v předpisových požadavcích apod.

5. **K požadavku ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037 (a)(3)**

5.1 Požadavek ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037 (a)(3) ukládá provozovateli, že musí stanovit a udržovat program prevence nehod a bezpečnosti letů, obsahující

vyhodnocování příslušných informací týkajících se leteckých nehod a incidentů a rozšiřování s tím souvisejících informací, avšak bez přisuzování viny.

5.2 Události (nehody, vážné incidenty a incidenty), nedostatky, nepříznivé stavy, zkušenosti a pochybnosti směrem k bezpečnosti, zjištěné dle výše uvedeného článku 2, ustanovení 4.2-4.6, by měly být:

- vyhodnocovány a analyzovány a kdy je vhodné, tak interně vyšetřovány, včetně analýzy tendencí vývoje. Míra a rozsah jakéhokoli bezpečnostního vyšetřování by měly být vyhovující pro zjištění a potvrzení hlavních příčin události, včetně odhalení skrytých nebezpečí, které události předcházely. Systémový přístup je prospěšný pro široké pochopení souvislostí, spjatých s jakoukoli událostí;
- ošetřeny stanovením preventivních nápravných bezpečnostních opatření nebo činností s případným využitím základních obranných nástrojů (viz. též níže uvedené ustanovení 4.3);
- řádně zdokumentovány včetně výsledků provedené analýzy a vyhodnocení a přijatých preventivních nápravných opatření. Tyto bezpečnostní údaje, resp. informace by měly být shromažďovány a být uloženy v registru bezpečnostních záznamů nebo podobném zavedeném systému sběru a uchovávání bezpečnostních informací; a
- formou bezpečnostních informací, včetně přijatých opatření, řádně šířeny, předávány a celkově sdíleny napříč organizací provozovatele, aby se z nich mohl veškerý provozní personál poučit a aby touto zpětnou vazbou byl každý zaměstnanec přesvědčován o důležitosti systému hlášení a že jeho snaha není zbytečná. (viz též níže uvedené ustanovení 5.4).

5.3 Obranné nástroje ke stanovení preventivních nápravných opatření mohou být rozděleny do následujících kategorií:

- technologické (technické) - dodatečné nebo modifikované zařízení nebo vybavení atd.;
- výcvik - nové nebo dodatečné postupy pro výcvik veškerého provozního personálu, ale zejména klíčového personálu, jako jsou letové posádky, personál údržby a palubní průvodčí;
- Předpisy a postupy - zavedení dodatečných nebo změněných předpisových požadavků nebo postupů; nové, doplněné nebo změněné postupy pro dozor nad činnostmi organizace, atd.;
- jakékoli další možnosti pro stanovení preventivních nápravných bezpečnostních opatření;
- jejich vzájemná kombinace.

5.4 Předávání bezpečnostních informací by mělo být zajištěno zavedeným systémem a postupy pro předávání, šíření a celkové sdílení bezpečnostních informací napříč organizací. Předávání bezpečnostních informací je podstatným základem pro rozvoj a udržování přijatelné bezpečnostní kultury organizace.

Předávání a sdílení bezpečnostních informací může být např. zajištěno pomocí:

- informačních bulletinů (zejména u velkých organizací provozovatele);
- prezentacemi;
- zavedeným způsobem bezpečnostních oznámení, např. prostřednictvím podnikového intranetu;
- informační zdokumentované schůzky, konané za účasti provozního personálu a odpovědného vedoucího a vrcholového vedení; nebo
- ústním podáním (rovněž zdokumentovaným) vedoucím bezpečnosti u malých organizací a pod.

6. K požadavku ustanovení OPS 1.037 (a)(4)

- 6.1 Požadavek ustanovení OPS 1.037 (a)(4) ukládá provozovateli stanovit a udržovat program prevence nehod a bezpečnosti letů, obsahující program sledování letových údajů (FDM) pro letouny přesahující maximální schválenou vzletovou hmotnost 27 000 kg. FDM je aktivní využití digitálních letových údajů z běžného provozu pro zvýšení bezpečnosti v letectví. Z FDM nesmí být vyvozována kárná odpovědnost a musí obsahovat záruky pro ochranu zdroje(ů) poskytujícího(ích) údaje.
- 6.2 Pro zavedení a udržování účinného FDM se doporučuje kromě ACJ OPS 1.037(a)(4) využít v co nejvyšší míře poradní dokument leteckého úřadu Velké Británie CAP 739 Flight Data Monitoring, který lze snadno nalézt na webových stránkách www.caa.co.uk.
- 6.3 Jak je uvedeno výše, zavedení programu FDM se požaduje pouze u provozovatelů obchodní letecké dopravy, kteří provozují letoun(y) s maximální schválenou vzletovou hmotností vyšší jak 27 000 kg. Doporučuje se, aby toto systémové, aktivní a kárně nepostižné využití digitálních letových údajů z běžného každodenního provozu s cílem zvýšení bezpečnosti zavedli a udržovali i provozovatelé, kteří provozují letouny s max. schválenou vzletovou hmotností pod 27 000 kg, které musí být vybaveny FDR v souladu s Hlavou K k EU-OPS. Vyhodnocování letových údajů u těchto provozovatelů může být prováděno na základě sdíleného vyhodnocování několika provozovateli, kteří provozují letouny stejného typu. Počet vyhodnocení může být rovněž omezen dle rozsahu provozu na základě uvážení provozovatele.

7. K požadavku ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037(a)(5)

- 7.1 Požadavek ustanovení OPS 1.037 (a)(4) ukládá provozovateli stanovit a udržovat program prevence nehod a bezpečnosti letů, obsahující jmenování osoby odpovědné za řízení programu (vedoucí bezpečnosti).
- 7.2 Vedoucí bezpečnosti by měl být koordinačním orgánem odpovědným za:
- řízení a udržování účinného programu prevence nehod a bezpečnosti letů;
 - zajištění a koordinaci programu hlášení událostí, nedostatků, chyb, pochybností, zkušeností a nepříznivých stavů, které by mohly nepříznivě ovlivnit bezpečnost, včetně analýzy a vyhodnocování letových údajů digitálních zapisovačů;
 - analýzu a vyhodnocení a kdy je vhodné, tak za interní vyšetřování všech bezpečnostních hlášení, včetně analýzy údajů letových zapisovačů a analýzy tendencí vývoje;
 - stanovení nebo zajištění preventivních nápravných opatření a ve spolupráci s vedoucím jakosti za sledování jejich včasného plnění příslušnými odpovědnými jmenovanými vedoucími pracovníky;
 - vedení a udržování dokumentace, týkající se bezpečnosti (*Safety Library*);
 - koordinaci a zajištění systému pro řádné šíření, předávání a celkové sdílení bezpečnostních informací, včetně přijatých opatření;

- o poskytování nezávislých doporučení v záležitostech bezpečnosti vrcholovému vedení a veškerému personálu; a
- o dozor nad plánováním a organizováním bezpečnostního výcviku personálu.

Vedoucí bezpečnosti, tak jako vedoucí jakosti, by měl být jedním z členů vrcholového vedení organizace z důvodů potřebné pravomoci a autority v záležitostech týkajících se bezpečnosti a měl by být přímo podřízen odpovědnému vedoucímu (pro zajištění přímého přístupu k odpovědnému vedoucímu). Měla by být zajištěna přímá komunikace ve věcech bezpečnosti s ostatními členy vrcholového vedení.

Vedoucí bezpečnosti by měl mít:

- o zkušenosti z provozu a mít dostatečnou odbornou způsobilost, neboť je odpovědný rovněž za návrhy nápravných opatření vyplývajících z programu (viz též níže uvedený článek 8);
- o zkušenosti a dovednosti pro práci s lidmi;
- o analytické dovednosti a schopnosti a dovednosti pro řešení problémů;
- o dovednosti pro zpracování, řízení a předkládání návrhů preventivních nápravných opatření; a
- o ústní a písemné komunikační dovednosti a schopnosti;

Vedoucí bezpečnosti, jak je uvedeno výše, je koordinačním orgánem s odpovědností za rozvoj, správu a udržování účinného programu prevence nehod a bezpečnosti letů, který nemůže být odpovědný za kvalitativní úroveň bezpečnosti, včetně úrovně bezpečnostní kultury v organizaci.

Je tedy důležité si uvědomit, že celková odpovědnost za účinný program prevence nehod a bezpečnosti letů leží na odpovědném vedoucím, nikoli na vedoucím bezpečnosti.

8 K požadavku ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037(b)

- 8.1 Tento požadavek ukládá, že návrhy nápravných opatření vyplývajících z programu prevence nehod a bezpečnosti letů musí být povinností osoby, odpovědné za řízení programu, tedy vedoucího bezpečnosti.
- 8.2 Analýza, případně vyšetřování zjištěných událostí dle výše uvedeného článku 2 a stanovení účinných preventivních nápravných opatření, vyžaduje, zejména u velkých organizací s velkým rozsahem a složitostí provozu, řadu zkušených provozních a technických pracovníků. Co nejúčinnějších preventivních nápravných opatření je možno dosáhnout řízeným skupinovým sezením, které by měl řídit vedoucí bezpečnosti.

9. K požadavku ustanovení OPS/JAR-OPS 1/3.037(c)

- 9.1 Tento požadavek ukládá, že účinnost změn, vyplývajících z návrhů nápravných opatření, zjištěných programem prevence nehod a bezpečnosti letů, musí sledovat vedoucí jakosti. Návrhy nápravných preventivních bezpečnostních opatření by měly být předkládány odpovědnému vedoucímu s termíny a se jmény osob, odpovědnými za jejich aplikaci.
- 9.2 Jak je uvedeno v ustanovení 1.5, systém jakosti a bezpečnosti mají navzájem se doplňující, ale nezávislou funkci z hlediska sledování a kontroly programu prevence nehod a bezpečnosti letů systémem jakosti.

Vedoucí jakosti je odpovědný za sledování účinnosti a dostatečnosti změn v příslušné oblasti činnosti organizace, které nastaly po aplikaci příslušných preventivních nápravných opatření navržených vedoucím bezpečnosti. Sledování účinnosti změn zajišťuje vedoucí jakosti monitorovací činností zavedeného programu zajištění jakosti se zaměřením na kritické oblasti, kde nebezpečí nebo hrozba, která by mohla nepříznivě ovlivnit bezpečnost, vznikla.

- 9.3 Pravidelné vyhodnocování systému jakosti vedením organizace provozovatele by mělo být spojeno s pravidelným vyhodnocováním programu prevence nehod a bezpečnosti letů, jako vyhodnocování jakosti a bezpečnosti vedením, včetně řádného zdokumentování.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO