

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ROZHODNUTÍ č. 2013/008/R

VÝKONNÉHO ŘEDITELE AGENTURY

ze dne 16. dubna 2013

o

přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011¹, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

„Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části-ORA“

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES², a zejména na článek 8(5) tohoto nařízení, a

s ohledem na nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011.

VZHLEDEM K TĚMTO DŮVODŮM:

- (1) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 základního nařízení, přijatelné způsoby průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování základního nařízení a jeho prováděcích pravidel.

¹ Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 311, 25.11.2011).

² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.03.2008, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 6/2013 ze dne 8. ledna 2013 (Úř. věst. L 4, 09.01.2013, s. 34).

- (2) Agentura, v souladu s článkem 52(1)(c) základního nařízení a článku 5(3) a 6 postupu pro předpisovou činnost³, široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemnou reakci k obdržným připomínkám⁴.

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

Rozhodnutí výkonného ředitele EASA č. 2012/007/R ze dne 19. dubna 2012 o přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011 se tímto mění v souladu s Přílohou k tomuto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dne 23. dubna 2013. Bude zveřejněno v Úřední publikaci Agentury.

V Kolíně nad Rýnem dne 16. dubna 2013

P. GOUDOU

³ Rozhodnutí správní rady MB 01-2012 ze dne 13. března 2012, kterým se mění a nahrazuje Rozhodnutí MB 08-2007 týkající se postupu použitého Agenturou pro vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“).

⁴ Viz NPA 2012-07, Dokument je dostupný na stránkách archivu předpisové činnosti EASA <http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#npa>.

Příloha k rozhodnutí č. 2013/008/R

Příloha k rozhodnutí výkonného ředitele Agentury č. 2012/007/R ze dne 19. dubna 2012 o „Přijatelných způsobech průkazu a poradenském materiálu k nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 se tímto mění následovně:

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

1. Text, který má být zrušen, je přeškrtnut: ~~zrušený~~;
2. Nový text, který má být vložen, je zvýrazněn šedě: **nový**;
3. ... znamená, že zbývající předcházející text nebo text následující po uvedené změně zůstává beze změn.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Vkládá se následující nový bod GM3 ORA.GEN.200(a)(3):

GM3 ORA.GEN.200(a)(3) Systém řízení

SCHVÁLENÁ ORGANIZACE PRO VÝCVIK (ATO) – ŘÍZENÍ RIZIKA SPOJENÉHO S LETY VE ZNÁMÝCH NEBO PŘEDPOVÍDANÝCH PODMÍNKÁCH KONTAMINACE VULKANICKÝM POPELEM

(a) Odpovědnosti

ATO je odpovědná za bezpečnost svého provozu, včetně provozu v oblastech se známou nebo předpovídanou kontaminací vulkanickým popelem.

ATO by měla před tím, než zahájí provoz ve vzdušném prostoru, kde je předpovídaná kontaminace vulkanickým popelem nebo provoz z letišť/provozních míst o nichž je známo, že budou kontaminována vulkanickým popelem, provést jako součást svého systému řízení posouzení bezpečnostního rizika spojeného se známou nebo předpovídanou kontaminací vulkanickým popelem.

Tento proces je určen k zajištění toho, že ATO zohledňuje pravděpodobnou přesnost a jakost informací ze zdrojů používaných ve svém systému řízení a k prokázání její vlastní způsobilosti a schopnosti interpretovat údaje z různých zdrojů, aby dosáhla nezbytné úrovně integrity údajů, řešící spolehlivě a správně jakýkoliv vzniklý rozpor mezi zdroji údajů.

Při rozhodování zda provádět nebo neprovádět provoz z letišť/provozních míst o nichž je známo, že budou kontaminována vulkanickým popelem, by měla ATO využít posouzení bezpečnostního rizika v rámci svého systému řízení, jak je požadováno bodem ORA.GEN.200.

Posouzení bezpečnostního rizika provedené ATO by mělo zohledňovat veškeré související údaje, včetně údajů držitelů typového osvědčení (TCH) týkajících se odolnosti jimi provozovaných letadel co se týče účinků oblaku vulkanického popela na letovou způsobilost, povahy a vážnosti těchto účinků, a zohledňovat související bezpečnostní opatření, která mají být dodržena ATO před letem, za letu a po něm.

ATO by měla zajistit, že personál, u něhož je požadována podrobná znalost posouzení bezpečnostního rizika, obdrží veškeré související informace (jak před letem, tak za letu), aby byl schopen aplikovat vhodná zmírňující opatření, stanovená posouzeními bezpečnostního rizika.

(b) Postupy

ATO by měla mít zdokumentované postupy pro organizování provozu ve vzdušném prostoru, kde je předpovídaná kontaminace vulkanickým popelem nebo provozu z letišť/provozních míst o nichž je známo, že budou kontaminována vulkanickým popelem.

Tyto postupy by měly zajistit, že letový provoz zůstává vždy v přijatelných mezích bezpečnosti, stanovených systémem řízení, které dovolují jakékoliv změny ve zdrojích informací, vybavení, provozní praxi nebo organizaci. Postupy by měly zahrnovat i postupy pro letovou posádku a další dotčený personál, aby byli v postavení, které jim umožní správné posouzení rizika letů ve vzdušném prostoru, kde je předpovídaná kontaminace vulkanickým popelem a odpovídající plánování.

Personálu odpovědnému za zachování letové způsobilosti by měly být poskytnuty postupy, které mu umožní správně posoudit potřebu a provedení příslušných zásahů souvisejících s údržbou a zachováním letové způsobilosti.

ATO by měla zaměstnávat dostatečný počet kvalifikovaného a způsobilého personálu, který by utvářel řádně podložená rozhodnutí týkající se řízení provozních rizik, a měla by zajistit, že její personál absolvoval vhodný a aktualizovaný výcvik. Doporučuje se, aby ATO přijala nezbytná opatření, která personálu zajistí příležitosti účastnit se cvičení spojených s vulkanickým popelem, které se dotýkají oblastí jejich provozu.

(c) Informace o vulkanické aktivitě a možná reakce ATO

Informace hodnotné pro ATO jsou před a během provozu generovány různými vulkanickými agenturami po celém světě. Posouzení rizika provedené ATO a potřebná zmírňující opatření by měla zohledňovat a vhodně reagovat na informace dostupné během celé fáze erupční posloupnosti od před-erupční fáze až po konec erupční aktivity. Nicméně je nutné podotknout, že se erupce zřídka odehrávají podle předem stanoveného scénáře. Charakteristická reakce ATO by mohla zahrnovat následující:

(1) Před-erupční fáze

ATO by měla mít zaveden propracovaný mechanismus, který zajistí, že průběžně věnuje pozornost jakýmkoliv výstrahám spojeným s před-erupční vulkanickou aktivitou, která ovlivňuje její provoz. Je nutné, aby si zapojený personál uvědomoval hrozbu pro bezpečnost spojenou s těmito výstrahami.

ATO jejichž oblasti činnosti zahrnují rozsáhlé prostory s vulkanickou aktivitou a pro něž nemusí být dostupné okamžité výstrahy Mezinárodní služby pro sledování vulkanického popelu v letových cestách (IAVW), by měly definovat strategii pro získávání informací o zvýšené vulkanické aktivitě před tím, než jsou generovány před-erupční výstrahy. ATO mohou například kombinovat důležité informace o aktivitě s informacemi, které obsahují profil a historii sopky, aby určily provozní politiku, která by mohla zahrnovat přesměrování provozu nebo omezení v noci. Což by mohlo být užitečné v oblastech, kde je 60 % sopek nesledovaných.

Taková ATO by měla také zajistit, že si její posádky uvědomují, že mohou být první, kdo sleduje erupci a tak je nutné, aby byly pozorné a byly připravené zajistit, že bude tato informace dostupná pro širší rozšíření co možná nejrychleji.

(2) Začátek erupce

Vzhledem k pravděpodobné nejistotě ohledně stavu erupce během brzkých fází události a souvisejícího vulkanického oblaku by měly postupy ATO obsahovat požadavek pro posádky zahájit přesměrování, aby se vyhnuly dotčeným oblastem.

ATO by měla zajistit, že jsou lety plánovány mimo dotčené oblasti a že je věnována pozornost dostupným letištím/provozním místům a požadavkům na zásobu paliva.

Očekává se, že ATO přijme následující počáteční opatření:

- (i) určí, zda by mohlo být jakékoliv letadlo ve vzduchu ovlivněno, upozorní posádku a poskytne jí radu o přesměrování, vyžaduje-li si to situace;
- (ii) upozorní vedení;
- (iii) pro odlétající lety - provede instruktáž posádky a zkontroluje plánování letu a zásoby paliva v souladu s posouzením bezpečnostního rizika;
- (iv) upozorní letovou posádku na potřebu zvýšeného sledování informací (např. zprávy AIREP, hlášení o vulkanické činnosti (VAR), informace SIGMET, oznámení NOTAM a zprávy společnosti);
- (v) zahájí sběr všech údajů důležitých pro určení rizika; a
- (vi) začne aplikovat zmírnění určená v posouzení bezpečnostního rizika.

(3) Probíhající erupce

Dochází-li k události spojené s erupcí, může ATO očekávat, že odpovědné Poradenské centrum pro vulkanický popel (VAAC) poskytne informační zprávy o vulkanickém popelu (VAA/VAG), které definují co možná nejpřesněji vertikální a horizontální rozměry oblastí a vrstvy vulkanických oblaků. ATO by měla alespoň sledovat a zohlednit informace VAAC, stejně jako související informace SIGMET a oznámení NOTAM.

Další zdroje informací budou pravděpodobně dostupné ve formě VAR/AIREP, satelitních obrazů a řady dalších informací od státních a komerčních organizací. ATO by měla plánovat svůj provoz v souladu se svým posouzením bezpečnostního rizika, které zohledňuje informace z těchto dalších zdrojů, považované za přesné a důležité.

ATO by měla důkladně zvažovat a řešit odchylky nebo rozdíly mezi zdroji informací, zejména mezi publikovanými informacemi a pozorováními (hlášení pilotů, palubní měření, atd.).

ATO by měla vzhledem k dynamickému charakteru vulkanického nebezpečí zajistit, že je situace podrobně sledována a provoz se přizpůsobuje měnícím se podmínkám.

ATO by si měla uvědomit, že v závislosti na daném státu mohou být dotčené a nebezpečné prostory stanoveny a vyhlášeny jiným způsobem, než je ten, který je v současné době používán v Evropě a popsán v dokumentu EUR Doc 019-NAT Doc 006.

ATO by měla od svých posádek požadovat hlášení o každém setkání s vulkanickou činností. Tato hlášení by měla být okamžitě předána příslušnému stanovišti letových provozních služeb (ATS) a příslušnému úřadu ATO.

Pro účely plánování letů by měla ATO používat horizontální a vertikální meze (upravené v souladu se svým posouzením bezpečnostních rizik) dočasně nebezpečného prostoru (TDA) nebo prostoru, v kterém je předpovídána kontaminace vulkanickým popelem, podle toho co je použitelné, tak aby byl přelétáván, jako by to byl horský terén. ATO by měla brát v úvahu riziko ztráty přetlaku v kabině nebo selhání motoru vedoucí k neschopnosti udržet vodorovný let nad vulkanickým oblakem. Ve spolupráci s držitelem typového osvědčení (TCH) by mělo být uvažováno začlenění doplňkových položek do seznamu minimálního vybavení (MEL).

Podlétnutí vzdušného prostoru kontaminovaného vulkanickým popelem by mělo být zvažováno případ od případu. Mělo by být plánováno pouze k dosažení nebo opuštění letišť/provozního místa blízko hranice tohoto prostoru nebo tam, kde je kontaminace popelem ve velmi vysokých hladinách a stabilní. Měla by být brána v úvahu minimální sektorová nadmořská výška (MSA) a dostupnost letišť/provozního místa.

(d) Posouzení bezpečnostního rizika

Pokud je posouzení zaměřeno výhradně na plánovaný let do vzdušného prostoru, kde je předpovídána kontaminace vulkanickým popelem nebo let z letišť/provozních míst o nichž je známo, že budou kontaminována vulkanickým popelem, měl by proces zahrnovat následující:

(1) Určení nebezpečí

Obecným nebezpečím ve smyslu tohoto dokumentu je vzdušný prostor, v kterém je předpovídána kontaminace vulkanickým popelem nebo letišť/provozní místo o nichž je známo, že budou kontaminována vulkanickým popelem, a jejichž charakteristiky nepříznivě ovlivňují letovou způsobilost a provoz letadel.

Tento poradenský materiál zmiňuje kontaminaci vulkanickým popelem, protože představuje největší nebezpečí pro letový provoz v souvislosti s vulkanickou erupcí. Nicméně to nemusí být jediné nebezpečí a proto by měl provozovatel zohledňovat další nebezpečí, která by mohla mít nepříznivý vliv na konstrukci letadla a bezpečnost cestujících. Takovým nebezpečím mohou být plyny.

S ohledem na tato obecná nebezpečí by měla ATO vytvořit svůj vlastní seznam konkrétních nebezpečí, při čemž zohledňuje svá konkrétní letadla, zkušenosti, znalosti a druh provozu a jakékoliv další související údaje pocházející z předchozích erupcí.

(2) Zohlednění vážnosti a následků nebezpečí, které se vyskytují (např. charakter a aktuální úroveň očekávaného poškození způsobeného na konkrétním letadle z důvodu jeho vystavení oblaku vulkanického popela).

(3) Vyhodnocení pravděpodobnosti letu oblaky vulkanického popela s charakteristikami nepříznivě ovlivňujícími bezpečný provoz letadla.

Pravděpodobnost nepříznivých následků by měla být posouzena pro každé konkrétní nebezpečí v rámci obecného nebezpečí buď kvalitativně nebo kvantitativně.

(4) Určení zda je následné riziko přijatelné a v mezích rizikových kritérií výkonnosti stanovených ATO.

V tomto stádiu procesu by měla být bezpečnostní rizika klasifikována jako přijatelná a nepřijatelná. Posouzení přijatelnosti bude subjektivní, založené na kvalitativních údajích a odborném posouzení, dokud nebudou dostupné konkrétní kvantitativní údaje vzhledem k rozsahu parametrů.

(5) Přijetí opatření pro snížení bezpečnostního rizika na úroveň přijatelnou pro vedení ATO.

Vhodné zmírnění každého zjištěného nepřijatelného rizika by mělo být poté zohledněno tak, aby došlo ke snížení rizika na úroveň přijatelnou pro vedení ATO.

(e) Postupy, které mají být uvažovány při určování možných zmírňujících opatření

Pokud ATO provádí posuzování bezpečnostního rizika v souvislosti s vulkanickým popelem, měla by jako zmírňující opatření zvážit následující seznam postupů a procesů (seznam není vyčerpávající):

(1) Držitelé typového osvědčení

Získávání doporučení od držitelů typového osvědčení a dalších odborných zdrojů vztahující se k provozu ve vzdušném prostoru s možnou kontaminací vulkanickým popelem nebo provoz z letišť/provozních míst kontaminovaných vulkanickým popelem.

Tato doporučení by měla vysvětlit:

- (i) typické části letadla, které nejvíce ovlivňují letovou způsobilost ve vztahu k vulkanickému popelu;
- (ii) charakter a vážnost těchto účinků;
- (iii) vliv vulkanického popela na provoz z kontaminovaných letišť/provozních míst, včetně výkonnosti letadla při vzletu a přistání;
- (iv) související opatření před letem, za letu a po letu, která mají být dodržována ATO, včetně jakýchkoliv nezbytných změn v provozních příručkách letadla, příručkách pro údržbu letadla,

základním seznamu minimálního vybavení/DDG (Dispatch Deviation Guide) nebo rovnocenných dokumentech požadovaných pro podporu ATO;

- (v) doporučené prohlídky související s neúmyslným provozem ve vzdušném prostoru s kontaminací vulkanickým popelem nebo provozem z letišť/provozních míst kontaminovaných vulkanickým popelem ve formě instrukcí pro zachování letové způsobilosti nebo jiných pokynů.

(2) Personál ATO/smluvní personál

Stanovení postupů pro plánování letů a provozu, které zajistí, že:

- (i) letové posádky jsou schopné správně posoudit riziko průletu vzdušným prostorem kontaminovaným vulkanickým popelem nebo provozu z kontaminovaných letišť/provozních míst, a podle toho plánovat let;
- (ii) postupy pro plánování letů a provozní postupy umožní posádkám vyhnout se prostorům a letišťm/provozním místům s nepřijatelnou kontaminací;
- (iii) letová posádka si uvědomuje možné známky vlétnutí do oblaku vulkanického popela a realizuje související postupy;
- (iv) personál pro zachování letové způsobilosti je schopen posoudit potřebu a zrealizovat jakýkoliv nezbytný úkol údržby nebo jiné požadované zásahy; a
- (v) posádkám jsou poskytnuty příslušné údaje o výkonnosti letadla, pokud provozují letadla z/na letiště/provozní místa kontaminovaná vulkanickým popelem.

(3) Zajištění zvýšeného dohledu nad prováděním letů

To by mělo být zajištěno:

- (i) podrobným a průběžným sledováním zpráv VAA, hlášení VAR/AIREP, informací SIGMET, oznámení NOTAM a ASHTAM a dalších souvisejících informací a informací od posádek týkajících se nebezpečí spojeného s oblakem vulkanického popela;
- (ii) přístupem k zákresům zasažených oblastí z informací SIGMET, oznámením NOTAM a dalším souvisejícím informacím určeným pro posádku;
- (iii) včasným předáním aktuálních informací posádkám.

(4) Plánování letů

Přizpůsobivost procesu dovolující přeplánování na poslední chvíli, mají-li se změnit podmínky.

(5) Letiště odletu, letiště určení a náhradní letiště

Parametry, které mají být posouzeny a zohledněny u vzdušného prostoru, který má být prolétáván nebo u používaných letišť/provozních míst:

- (i) pravděpodobnost kontaminace;
- (ii) jakékoliv další požadavky na výkonnost letadla;
- (iii) požadovaná kritéria údržby;
- (iv) požadavky na zásobu paliva pro přeplánování a prodlouženou dobu vyčkávání.

(6) Politika směřování provozu

Parametry, které mají být posouzeny a zohledněny:

- (i) nejkratší doba letu v prostoru a přes prostor, kde je předpovídána kontaminace;
- (ii) nebezpečí spojená s letem přes kontaminovaný prostor;
- (iii) kritéria klesání při sníženém výkonu a nouzového klesání;
- (iv) postup podlétání kontaminovaného vzdušného prostoru a související nebezpečí.

(7) Politika letů na náhradní letiště

Parametry, které mají být posouzeny a zohledněny:

- (i) maximální povolená vzdálenost od vhodného letiště/provozního místa;

(ii) dostupnost letišť/provozních míst mimo oblasti, kde je předpovídána kontaminace;

(iii) postup letu na náhradní letiště v případě střetu s vulkanickým popelem.

(8) Seznam minimálního vybavení (MEL)

Doplňkové položky MEL, je-li to použitelné, pro odbavení letadla s neprovozuschopným vybavením, které by mohlo ovlivnit systémy na následujícím seznamu (seznam není vyčerpávající):

(i) systémy klimatizace;

(ii) nasávání vzduchu motoru;

(iii) přetlakový systém;

(iv) systém dodávky elektrické energie;

(v) systém aerometrických dat;

(vi) záložní přístroje;

(vii) navigační systémy;

(viii) systémy odmrazování;

(ix) generátory poháněné motorem;

(x) pomocná energetická jednotka (APU);

(xi) palubní protisrážkový systém (ACAS);

(xii) systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS);

(xiii) systémy automatického přistání;

(xiv) systém dodávky kyslíku pro posádku;

(xv) systém doplňkové dodávky kyslíku pro cestující.

(9) Standardní provozní postupy

Výcvik posádky zajišťující, že jsou seznámeny s normálními a mimořádnými provozními postupy a zejména se všemi změnami, které se týkají, ale nemusí se omezovat na:

(i) předletové plánování;

(ii) sledování oblastí ovlivněných oblakem vulkanického popela za letu a postupy vyhýbání se;

(iii) lety na náhradní letiště;

(iv) spojení s ATC;

(v) sledování motoru a systémů, které mohou být ovlivněny kontaminací z oblaku vulkanického popela během letu;

(vi) rozpoznání a určení oblaků vulkanického popela a postupy hlášení;

(vii) známky střetu s oblakem vulkanického popela během letu;

(viii) postupy, které mají být uplatňovány při střetu s oblakem vulkanického popela;

(ix) nejistou nebo nesprávnou indikaci rychlosti letu;

(x) neobvyklé postupy pro motory a systémy, které mohou být ovlivněny kontaminací z oblaku vulkanického popela;

(xi) zastavení a opětovné spuštění motoru;

(xii) tratě pro vyhnutí; a

(xiii) provoz z/na letiště/provozního místa (provozní místo) kontaminovaná vulkanickým popelem.

(10) Opatření týkající se technického deníku letadla

Měla by být zajištěna:

- (i) systematickým zápisem v případě střetu s vulkanickým popelem nebo v případě podezření na něj, ať už za letu nebo na letišti/provozním místě, do záznamů zachování letové způsobilosti letadla nebo do technického deníku, je-li dostupný; a
- (ii) kontrolou (před letem) dokončení úkolů údržby souvisejících se zápisem v záznamech zachování letové způsobilosti letadla nebo technickém deníku, je-li dostupný, o střetu s oblakem vulkanického popela z předchozího letu.

(11) Hlášení incidentů

Požadavky pro posádky na:

- (i) hlášení z paluby letadla o střetu s oblakem vulkanického popela (zpráva VAR);
- (ii) hlášení po letu související s výskytem oblaku vulkanického popela (zpráva VAR);
- (iii) hlášení o tom, že nedošlo ke střetu ve vzdušném prostoru, kde byla předpokládána kontaminace; a
- (iv) vyplnění povinného hlášení události v souladu s ORA.GEN.160.

(12) Postupy zachování letové způsobilosti

Postupy v případě provozu v prostorech kontaminovaných vulkanickým popelem nebo v jejich blízkosti:

- (i) zvýšená pozornost během prohlídek a pravidelné údržby a vhodná úprava postupů údržby;
- (ii) stanovení navazujících postupů pokud byl hlášen střet s oblakem vulkanického popela nebo existuje takové podezření;
- (iii) důkladné kontroly známek neobvyklého nebo narůstajícího opotřebenění nebo narůstající koroze nebo hromadění vulkanického popela;
- (iv) předávání poznatků a zkušeností z provozu v prostorech kontaminovaných vulkanickým popelem držitelům typového osvědčení (TCH) a příslušným úřadům;
- (v) provedení jakékoliv dodatečné údržby doporučené držitelem typového osvědčení (TCH) nebo příslušným úřadem.

(f) Hlášení

ATO by měla zajistit, že jsou hlášení bezodkladně předána nejbližšímu stanovišti ATS s využitím postupů pro zprávy VAR/AIREP a následně po přistání pomocí podrobnější zprávy VAR společně s hlášením stanoveným v nařízení (EU) č. 996/2010 a směrnici 2003/42/ES, je-li to použitelné, a do technického deníku letadla je proveden záznam:

- (i) o jakémkoliv incidentu souvisejícím s oblakem vulkanického popela;
- (ii) o jakémkoliv pozorování vulkanické aktivity; a
- (iii) pokaždé, když nedošlo ke střetu s vulkanickým popelem v prostoru, kde byl předpokládán.

(g) Další poradenský materiál

Další poradenský materiál o posouzení bezpečnostního rizika souvisejícího s vulkanickým popelem je obsažen v dokumentu ICAO Doc 9974 (Flight safety and volcanic ash – Risk management of flight operations with known or forecast volcanic ash contamination).

Vkládá se následující nový bod GM4 ORA.GEN.200(a)(3):

GM4 ORA.GEN.200(a)(3) Systém řízení

POSOUZENÍ BEZPEČNOSTNÍHO RIZIKA – EVIDENCE RIZIK

Výsledky posouzení možných nepříznivých následků nebo výstup z každého nebezpečí může být ATO zaznamenán v evidenci rizik, jejíž příklad je uveden níže.

Nebezpečí		Posloupnost incidentu (popis)	Existující kontroly	Výstup (před zmírňujícím opatření)			Další požadovaná zmírňující opatření	Výstup (po zmírňujícím opatření)			Opatření a vykonavatelé	Požadavky sledování a přezkoumání
Č.	Popis			vážnost	pravděpodobnost	riziko		vážnost	pravděpodobnost	riziko		