UPOZORNĚNÍ:

Ačkoliv jsou tyto texty doslovným překladem originálního textu rozhodnutí výkonného ředitele EASA, slouží příslušné dokumenty připravované ÚCL pouze pro informační účely a ÚCL nenese za jejich obsah odpovědnost. Tyto texty nemají žádnou právní hodnotu. Originální znění naleznete v Úřední publikaci Agentury, tj. na webových stránkách http://easa.europa.eu.

Datum aktualizace tohoto dokumentu: 9. 2. 2015

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

ROZHODNUTÍ č. 2014/017/R

VÝKONNÉHO ŘEDITELE EVROPSKÉ AGENTURY

ze dne 24. dubna 2014

kterým se přijímají přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části-ORO k nařízení Komise (EU) č. 965/2012 a nahrazuje se rozhodnutí výkonného ředitele Agentury č. 2012/017/R ze dne 24. října 2012

„AMC a GM k Části-ORO – 2. vydání“

VÝKONNÝ ŘEDITEL EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

s ohledem na nařízení (ES) č. 216/2008[1], a zejména na článek 38(3)(a) tohoto nařízení,

s ohledem na nařízení (EU) č. 965/2012[2], a zejména na bod ARO.GEN.120 Přílohy II (Část-ARO) tohoto nařízení,

VZHLEDEM K TĚMTO DŮVODŮM:

(1) Agentura vydává, v souladu s článkem 18 odst. c) nařízení (ES) č. 216/2008, certifikační specifikace a přijatelné způsoby průkazu, jakož i poradenský materiál pro uplatňování nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel.

(2) Přijatelné způsoby průkazu jsou nezávazné standardy přijaté Agenturou, které objasňují způsoby vyhovění požadavkům nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcím pravidlům.

(3) Poradenský materiál je nezávazný materiál přijatý Agenturou, který napomáhá při objasňování významu požadavků nebo specifikací a je vydáván, aby

[1] 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), naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 6/2013 ze dne 8. ledna 2013 (Úř. věst. L 4, 09.01.2013, s. 34)

[2] Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012 kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. L 296, 25.10.2012, s. 1), naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 379/2014 (Úř. věst. L 123, 24.04.2014, s. 1).

podporoval výklad nařízení (ES) č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel, certifikačních specifikací a přijatelných způsobů průkazu.

(4) Rozhodnutím č. 2012/017/R ze dne 24. října 2012 přijal výkonný ředitel Agentury přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Části-ORO k nařízení Komise (EU) č. 965/2012.

(5) Rozhodnutí Agentury musí, dle druhé věty článku 19 odst. 2 nařízení (ES) č. 216/2008, odrážet současný stav techniky a osvědčené postupy v daných oblastech a musí být aktualizovány s ohledem na celosvětové zkušenosti s provozem letadel a na vědeckotechnický pokrok.

(6) Toto rozhodnutí poskytuje konsolidované znění prvního vydání AMC/GM a změn k němu, a proto musí být rozhodnutí výkonného ředitele Agentury č. 2012/017/R ze dne 24. října 2012 nahrazeno.

(7) Agentura, v souladu s článkem 52 odst. 1 písm. c) základního nařízení a článkem 5 odst. 3, článkem 6 a 7 postupu pro předpisovou činnost[3], široce konzultovala zúčastněné strany ohledně záležitostí, které jsou předmětem tohoto rozhodnutí, a následně poskytla písemné stanovisko k obdrženým připomínkám[4].

ROZHODL TAKTO:

Článek 1

(1) Přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál k Příloze III (Část-ORO) k nařízení Komise (EU) č. 965/2012 je přijato v souladu s přílohou k tomuto rozhodnutí.

(2) Rozhodnutí výkonného ředitele Agentury č. 2012/017/R ze dne 24. října 2012 o AMC a GM k Části-ORO se tímto nahrazuje.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost 1. července 2014.

V Kolíně nad Rýnem dne 24. dubna 2014

Za Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví
Výkonný ředitel

Patrick KY

[3] Rozhodnutí správní rady č. 01-2012 ze dne 13. března 2012, kterým se mění a nahrazuje rozhodnutí 08-2007, týkající se postupu použitého Agenturou pro vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu („postup pro předpisovou činnost“), viz http://easa.europa.eu/official-publication/rulemaking-procedure.php.

[4] http://easa.europa.eu/rulemaking/r-archives.php#crd.

Evropská agentura pro bezpečnost letectví

Přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) k Části-ORO

Konsolidované znění – 2. vydání[1]

24. duben 2014

[1] Den vstupu v platnost této změny viz rozhodnutí č. 2014/017/R dostupné v Úřední publikaci Agentury.

PŘEHLED ZMĚN

Přehled změn 2. vydání

1) změněno GM1 ORO.GEN.105
2) vloženo nové AMC1 ORO.GEN.110(e)
3) vloženo nové GM1 ORO.GEN.110(e)
4) změněno AMC1 ORO.GEN.125
5) změněno AMC1 ORO.GEN.130
6) změněno GM1 ORO.GEN.130(a)
7) změněno GM2 ORO.GEN.130(a)
8) změněno GM3 ORO.GEN.130(b)
9) změněno GM3 ORO.GEN.200(a)(3)
10) změněno GM4 ORO.GEN.200(a)(3)
11) změněno AMC1 ORO.GEN.200(b)
12) změněno GM1 ORO.GEN.205
13) změněno GM2 ORO.GEN.205
14) změněno AMC1 ORO.AOC.110(c)
15) vloženo nové GM1 ORO.AOC.140(b);(c)
16) vložena nová Hlava SPO – ZVLÁŠTNÍ PROVOZ
17) vloženo nové AMC1 ORO.SPO.100(a)
18) vloženo nové AMC2 ORO.SPO.100(a)
19) vloženo nové GM1 ORO.SPO.100(a)
20) vloženo nové GM2 ORO.SPO.100(a)
21) vloženo nové AMC1 ORO.SPO.100(c)
22) vloženo nové GM1 ORO.SPO.100(c)
23) vloženo nové AMC1 ORO.SPO.100(c)(1)
24) vloženo nové AMC2 ORO.SPO.100(c)(1)
25) vloženo nové GM1 ORO.SPO.100(c)(1)
26) vloženo nové GM1 ORO.SPO.110(a)
27) vloženo nové GM2 ORO.SPO.110(a)
28) vloženo nové GM1 ORO.SPO.115(a)
29) změněno AMC2 ORO.MLR.100
30) změněno AMC3 ORO.MLR.100
31) změněno AMC4 ORO.MLR.100
32) zrušeno GM1 ORO.MLR.100
33) změněno GM1 ORO.MLR.100(h)
34) změněno GM1 ORO.MLR.105(a)
35) změněno AMC1 ORO.MLR.105(c)
36) vloženo nové AMC1 ORO.MLR.105(d)
37) vloženo nové AMC1 ORO.MLR.105(d)(1)
38) vloženo nové AMC1 ORO.MLR.105(d)(3)
39) vloženo nové GM1 ORO.MLR.105(d)(3)
40) vloženo nové GM2 ORO.MLR.105(d)(3)
41) změněno AMC1 ORO.MLR.105(g)
42) změněno GM1 ORO.MLR.105(g)
43) změněno AMC1 ORO.MLR.105(h)
44) změněno AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c)
45) změněno AMC2 ORO.FC.105(c)
46) změněno AMC1 ORO.FC.145(b)

47) změněno AMC1 ORO.FC.200(a)
48) změněno AMC1 ORO.FC.220
49) změněno AMC1 ORO.FC.230
50) změněno AMC1 ORO.FC.240
51) změněno AMC1 ORO.CC.125(b) & ORO.CC.130(c)
52) změněno AMC1 ORO.CC.250(b)

Přehled změn Amendmentu 4

1) změněno AMC1 ORO.FC.240
2) vloženo nové AMC2 ORO.FC.240

Přehled změn Amendmentu 3

1) vložena nová Hlava FTL – OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY

Přehled změn Amendmentu 2

1) vloženo nové GM1 ORO.GEN.105
2) změněno AMC1 ORO.GEN.160
3) změněna tabulka v GM3 ORO.GEN.200(a)(6)
4) vložena nová Hlava DEC – PROHLÁŠENÍ
5) změněno AMC1 ORO.MLR.100
6) změněno AMC2 ORO.MLR.100
7) změněno AMC3.ORO.MLR.100
8) změněno GM1 ORO.OPS.MLR 105(f)
9) v Hlavě CC vložen nový Oddíl 1 – Obecné požadavky
10) v Hlavě CC vložen nový Oddíl 2 – Dodatečné požadavky na provoz v obchodní letecké dopravě
11) změněn název Oddílu 1 v Hlavě CC
12) změněno AMC1 ORO.CC.115(e)
13) změněno GM1 ORO.CC.115(e)
14) změněno AMC1 ORO.CC.120(a)(1)
15) změněno AMC1 ORO.CC.135
16) změněn název oddílu v Hlavě CC na Oddíl II

Přehled změn Amendmentu 1

1) vloženo nové GM3 ORO.GEN.200(a)(3)
2) vloženo nové GM4 ORO.GEN.200(a)(3)

OBSAH

Hlava GEN – Obecné požadavky ... 15
Oddíl I – Obecná ustanovení ... 15
GM1 ORO.GEN.105 Příslušný úřad ... 15
NEOBCHODNÍ PROVOZ ... 15
AMC1 ORO.GEN.110(c) Odpovědnost provozovatele ... 15
PROVOZNÍ ŘÍZENÍ ... 15
GM1 ORO.GEN.110(c) Odpovědnost provozovatele ... 15
PROVOZNÍ ŘÍZENÍ ... 15
AMC1 ORO.GEN.110(e) Odpovědnost provozovatele ... 15
PROGRAM VÝCVIKU TÝKAJÍCÍ SE MEL ... 15
GM1 ORO.GEN.110(e) Odpovědnost provozovatele ... 16
POZEMNÍ PERSONÁL ... 16
AMC1 ORO.GEN.110(f)(h) Odpovědnost provozovatele ... 16
ZAVEDENÍ POSTUPŮ ... 16
AMC1 ORO.GEN.120(a) Způsoby průkazu ... 17
PROKÁZÁNÍ SHODY ... 17
AMC1 ORO.GEN.125 Podmínky schválení a práva držitele AOC ... 18
DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ ... 18
AMC1 ORO.GEN.130 Změny týkající se držitele AOC ... 18
ČASOVÉ RÁMCE ŽÁDOSTI ... 18
GM1 ORO.GEN.130(a) Změny týkající se držitele AOC ... 18
VŠEOBECNĚ ... 18
GM2 ORO.GEN.130(a) Změny týkající se držitele AOC ... 18
ZMĚNA NÁZVU ... 18
GM3 ORO.GEN.130(b) Změny týkající se držitele AOC ... 19
ZMĚNY VYŽADUJÍCÍ PŘEDCHOZÍ SCHVÁLENÍ ... 19
AMC1 ORO.GEN.150(b) Nálezy ... 20
VŠEOBECNĚ ... 20
GM1 ORO.GEN.150 Nálezy ... 20
VŠEOBECNĚ ... 20
AMC1 ORO.GEN.160 Hlášení událostí ... 21
VŠEOBECNĚ ... 21
Oddíl II – Řízení ... 21
AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5) Systém řízení ... 21
NESLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – VŠEOBECNĚ ... 21
AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) Systém řízení ... 21
SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – ORGANIZACE A ODPOVĚDNOSTI ... 21
GM1 ORO.GEN.200(a)(1) Systém řízení ... 22
VEDOUCÍ BEZPEČNOSTI ... 22
GM2 ORO.GEN.200(a)(1) Systém řízení ... 22
SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – AKČNÍ SKUPINA PRO BEZPEČNOST ... 22
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) Systém řízení ... 23
SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – POLITIKA BEZPEČNOSTI ... 23
GM1 ORO.GEN.200(a)(2) Systém řízení ... 23
POLITIKA BEZPEČNOSTI ... 23
AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) Systém řízení ... 23
SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK ... 23

GM1 ORO.GEN.200(a)(3) Systém řízení ... 25
SCHÉMA INTERNÍHO HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ ... 25
GM2 ORO.GEN.200(a)(3) Systém řízení ... 25
ŘÍZENÍ RIZIKA SPOJENÉHO S LETOVÝM PROVOZEM VE ZNÁMÝCH NEBO PŘEDPOVÍDANÝCH PODMÍNKÁCH KONTAMINACE VULKANICKÝM POPELEM ... 25
GM3 ORO.GEN.200(a)(3) Systém řízení ... 32
POSOUZENÍ BEZPEČNOSTNÍHO RIZIKA – EVIDENCE RIZIK ... 32
AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) Systém řízení ... 34
VÝCVIK A KOMUNIKACE OHLEDNĚ BEZPEČNOSTI ... 34
GM1 ORO.GEN.200(a)(4) Systém řízení ... 34
VÝCVIK A KOMUNIKACE OHLEDNĚ BEZPEČNOSTI ... 34
AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) Systém řízení ... 34
DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ – VŠEOBECNĚ ... 34
AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) Systém řízení ... 35
SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – PŘÍRUČKA PRO ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI ... 35
GM1 ORO.GEN.200(a)(5) Systém řízení ... 35
DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ – VŠEOBECNĚ ... 35
AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení ... 35
SLEDOVÁNÍ SHODY – VŠEOBECNĚ ... 35
GM1 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení ... 37
SLEDOVÁNÍ SHODY – VŠEOBECNĚ ... 37
GM2 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení ... 37
SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – PROGRAM SLEDOVÁNÍ SHODY ... 37
GM3 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení ... 38
NESLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – SLEDOVÁNÍ SHODY ... 38
GM4 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení ... 42
AUDIT A KONTROLA ... 42
AMC1 ORO.GEN.200(b) Systém řízení ... 42
VELIKOST, POVAHA A SLOŽITOST ČINNOSTI ... 42
AMC1 ORO.GEN.205 Smluvní činnost ... 42
ZODPOVĚDNOST PŘI SMLUVNÍM ZAJIŠŤOVÁNÍ ČINNOSTÍ ... 42
GM1 ORO.GEN.205 Smluvní činnost ... 43
SMLUVNÍ ZAJIŠŤOVÁNÍ – VŠEOBECNĚ ... 43
GM2 ORO.GEN.205 Smluvní činnost ... 43
ZODPOVĚDNOST PŘI SMLUVNÍM ZAJIŠŤOVÁNÍ ČINNOSTÍ ... 43
AMC1 ORO.GEN.220(b) Vedení záznamů ... 43
VŠEOBECNĚ ... 43
GM1 ORO.GEN.220(b) Vedení záznamů ... 44
ZÁZNAMY ... 44
Hlava AOC – Osvědčování leteckých provozovatelů ... 45
AMC1 ORO.AOC.100 Žádost o osvědčení leteckého provozovatele (AOC) ... 45
ČASOVÉ RÁMCE ŽÁDOSTI ... 45
AMC1 ORO.AOC.110 Dohoda o nájmu/pronájmu ... 45
VŠEOBECNĚ ... 45
AMC1 ORO.AOC.110(c) Dohoda o nájmu/pronájmu ... 45
NÁJEM S POSÁDKOU ... 45
AMC2 ORO.AOC.110(c) Dohoda o nájmu/pronájmu ... 46
NÁJEM S POSÁDKOU ... 46
GM1 ORO.AOC.110(c) Dohoda o nájmu/pronájmu ... 46
KRÁTKODOBÝ NÁJEM S POSÁDKOU ... 46

AMC1 ORO.AOC.110(f) Dohoda o nájmu/pronájmu 46
PRONÁJEM S POSÁDKOU 46
AMC1 ORO.AOC.115(a)(1) Dohody o společném označování linek 46
PRVOTNÍ OVĚŘENÍ VYHOVĚNÍ 46
AMC1 ORO.AOC.115(b) Dohody o společném označování linek 47
PROGRAM AUDITU V RÁMCI SPOLEČNÉHO OZNAČOVÁNÍ LINEK 47
AMC2 ORO.AOC.115(b) Dohody o společném označování linek 47
POSKYTOVATELÉ TŘETÍ STRANY 47
AMC1 ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny 48
PROGRAM SLEDOVÁNÍ LETOVÝCH ÚDAJŮ (FLIGHT DATA MONITORING (FDM)) 48
GM1 ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny 50
DEFINICE PROGRAMU FDM 50
Dodatek 1 k AMC1 ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny 56
TABULKA UDÁLOSTÍ FDM 56
GM2 ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny 58
SLEDOVÁNÍ LETOVÝCH ÚDAJŮ 58
AMC1 ORO.AOC.135(a) Požadavky na personál 58
JMENOVANÉ OSOBY 58
AMC2 ORO.AOC.135(a) Požadavky na personál 58
KOMBINACE ODPOVĚDNOSTÍ JMENOVANÝCH OSOB 58
GM1 ORO.AOC.135(a) Požadavky na personál 59
JMENOVANÉ OSOBY 59
GM2 ORO.AOC.135(a) Požadavky na personál 59
ODBORNÁ ZPŮSOBILOST JMENOVANÝCH OSOB 59
GM1 ORO.AOC.140(b);(c) Požadavky na provozní prostory 60
PROVOZ PODLE PRAVIDEL VFR VE DNE LETOUNY S MOPSC MENŠÍ NEŽ 7 A VRTULNÍKY S MOPSC MENŠÍ NEŽ 5, SE VZLETEM A PŘISTÁNÍM NA STEJNÉM LETIŠTI NEBO PROVOZNÍM MÍSTĚ 60

Hlava DEC – Prohlášení 61

AMC1 ORO.DEC.100 Prohlášení 61
ZMĚNY 61
GM1 ORO.DEC.100 Prohlášení 61
VŠEOBECNĚ 61
ŘÍZENÝ PROVOZ 61

Hlava SPO – Zvláštní obchodní provoz 62

AMC1 ORO.SPO.100(a) Požadavky na personál 62
JMENOVANÉ OSOBY 62
AMC2 ORO.SPO.100(a) Požadavky na personál 62
KOMBINACE ODPOVĚDNOSTÍ JMENOVANÝCH OSOB 62
GM1 ORO.SPO.100(a) Požadavky na personál 62
JMENOVANÉ OSOBY 62
GM2 ORO.SPO.100(a) Požadavky na personál 62
ODBORNÁ ZPŮSOBILOST JMENOVANÝCH OSOB 62
AMC1 ORO.SPO.100(c) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu 63
NÁJEM PROVOZOVATELE NEBO LETADLA ZE TŘETÍ ZEMĚ – INFORMACE, KTERÉ MAJÍ BÝT POSKYTNUTY PŘÍSLUŠNÉMU ÚŘADU 63
GM1 ORO.SPO.100(c) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu 64
DOHODY O NÁJMU/PRONÁJMU MEZI PROVOZOVATELI ZAPSANÝMI V REJSŘÍKU ČLENSKÉHO STÁTU EU 64

AMC1 ORO.SPO.100(c)(1) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu ... 64
NÁJEM LETADLA S POSÁDKOU ZAPSANÉHO V REJSTŘÍKU TŘETÍ ZEMĚ ... 64
AMC2 ORO.SPO.100(c)(1) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu ... 64
NÁJEM S POSÁDKOU ... 64
GM1 ORO.SPO.100(c)(1) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu ... 65
KRÁTKODOBÝ NÁJEM S POSÁDKOU ... 65
GM1 ORO.SPO.110(a) Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu ... 65
PROHLÁŠENÍ/POVOLENÍ ... 65
GM2 ORO.SPO.110(a) Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu ... 65
PLATNOST POVOLENÍ ... 65
GM1 ORO.SPO.115(a) Změny ... 65
VŠEOBECNĚ ... 65
Hlava MLR – Příručky, deníky a záznamy ... 66
AMC1 ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení ... 66
VŠEOBECNĚ ... 66
AMC2 ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení ... 66
OBSAH – NEOBCHODNÍ LETY SE SLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LETADLY A LETY OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY JEDNOMOTOROVÝMI VRTULOVÝMI LETOUNY S MOPSC ROVNOU 5 NEBO JEDNOMOTOROVÝMI NESLOŽITÝMI VRTULNÍKY S MOPSC ROVNOU 5, SE VZLETEM A PŘISTÁNÍM NA STEJNÉM LETIŠTI NEBO PROVOZNÍM MÍSTĚ PODLE PRAVIDEL VFR VE DNE A PROVOZ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY KLUZÁKY A BALÓNY ... 66
AMC3 ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení ... 67
OBSAH – PROVOZ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY ... 67
AMC4 ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení ... 81
OBSAH – ZVLÁŠTNÍ NEOBCHODNÍ PROVOZ SLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LETADLY A ZVLÁŠTNÍ OBCHODNÍ PROVOZ ... 81
GM1 ORO.MLR.100(k) Provozní příručka – obecná ustanovení ... 84
ZÁSADY LIDSKÝCH ČINITELŮ ... 84
GM1 ORO.MLR.105(a) Seznam minimálního vybavení ... 85
VŠEOBECNĚ ... 85
VYBAVENÍ NESOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ ... 85
AMC1 ORO.MLR.105(c) Seznam minimálního vybavení ... 86
ZMĚNY MEL NÁSLEDUJÍCÍ ZMĚNY MMEL – PŘÍSLUŠNÉ ZMĚNY A PŘÍSLUŠNÉ ČASOVÉ LHŮTY 86
AMC1 ORO.MLR.105(d) Seznam minimálního vybavení ... 86
FORMÁT MEL ... 86
AMC1 ORO.MLR.105(d)(1) Seznam minimálního vybavení ... 86
PREAMBULE MEL ... 86
AMC1 ORO.MLR.105(d)(3) Seznam minimálního vybavení ... 87
OBLAST PŮSOBNOSTI MEL ... 87
AMC2 ORO.MLR.105(d)(3) Seznam minimálního vybavení ... 87
ROZSAH MEL ... 87
GM1 ORO.MLR.105(d)(3) Seznam minimálního vybavení ... 87
OBLAST PŮSOBNOSTI MEL ... 87
GM2 ORO.MLR.105(d)(3) Seznam minimálního vybavení ... 87
ÚČEL MEL ... 87
GM1 ORO.MLR.105(e);(f) Seznam minimálního vybavení ... 88
LHŮTA OPRAVY (RI) ... 88
AMC1 ORO.MLR.105(f) Seznam minimálního vybavení ... 88

PRODLOUŽENÍ LHŮTY OPRAVY (RIE) – POSTUPY PROVOZOVATELE TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM A INFORMOVÁNÍ PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU ... 88
GM1 ORO.MLR.105(f) Seznam minimálního vybavení ... 88
PRODLOUŽENÍ LHŮTY OPRAVY (RIE) ... 88
AMC1 ORO.MLR.105(g) Seznam minimálního vybavení ... 88
PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY ... 88
GM1 ORO.MLR.105(g) Seznam minimálního vybavení ... 89
PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY ... 89
AMC1 ORO.MLR.105(h) Seznam minimálního vybavení ... 89
PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY – PŘÍSLUŠNÉ ZMĚNY ... 89
AMC1 ORO.MLR.105(j) Seznam minimálního vybavení ... 89
PROVOZ LETADLA V RÁMCI OMEZENÍ MMEL – POSTUPY PROVOZOVATELE TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM ... 89
GM1 ORO.MLR.105(j) Seznam minimálního vybavení ... 90
PROVOZ LETADLA V RÁMCI OMEZENÍ MMEL – POSTUPY PROVOZOVATELE TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM ... 90
AMC1 ORO.MLR.110 Palubní deník ... 90
VŠEOBECNĚ ... 90
GM1 ORO.MLR.110 Palubní deník ... 90
SÉRIE LETŮ ... 90
AMC1 ORO.MLR.115 Vedení záznamů ... 91
ZÁZNAMY O VÝCVIKU ... 91

Hlava FC – Letová posádka ... 92

Oddíl I – Obecné požadavky ... 92
AMC1 ORO.FC.100(c) Složení letové posádky ... 92
PROVOZNÍ OMEZENÍ „PLATNÉ POUZE JAKO KVALIFIKOVANÝ DRUHÝ PILOT NEBO S KVALIFIKOVANÝM DRUHÝM PILOTEM“ (OML) ... 92
AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla ... 92
ZNALOST TRATI/OBLASTI A LETIŠTĚ PRO OBCHODNÍ PROVOZ ... 92
AMC1 ORO.FC.105(c) Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla ... 93
NEDÁVNÁ PRAXE TÝKAJÍCÍ SE TRATI/OBLASTI A LETIŠTĚ ... 93
AMC2 ORO.FC.105(c) Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla ... 93
NEDÁVNÁ PRAXE TÝKAJÍCÍ SE TRATI/OBLASTI A LETIŠTĚ – LETOUNY TŘÍDY VÝKONNOSTI B PROVOZOVANÉ PODLE PRAVIDEL VFR V NOCI NEBO IFR POUŽÍVANÉ V PROVOZU CAT A OBCHODNÍM PROVOZU JINÉM NEŽ CAT ... 93
GM1 ORO.FC.105(d) Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla ... 94
LETOUNY TŘÍDY VÝKONNOSTI B PROVOZOVANÉ V PROVOZU CAT PODLE PRAVIDEL VFR VE DNE ... 94
AMC1 ORO.FC.125 Rozdílový a seznamovací výcvik ... 94
VŠEOBECNĚ ... 94
AMC1 ORO.FC.145(b) Poskytování výcviku ... 94
NEPOVINNÉ (DOPORUČENÉ) PRVKY ÚDAJŮ PROVOZNÍ VHODNOSTI ... 94
AMC1 ORO.FC.145(d) Poskytování výcviku ... 94
ÚPLNÉ LETOVÉ SIMULÁTORY (FFS) ... 94

Oddíl II – Doplňující požadavky pro provoz obchodní letecké dopravy ... 95
AMC1 ORO.FC.200(a) Složení letové posádky ... 95
ZAŘAZOVÁNÍ NEZKUŠENÝCH ČLENŮ DO LETOVÉ POSÁDKY ... 95
AMC1 ORO.FC.205 Kurz velení ... 96
KOMBINOVANÉ ZVYŠOVÁNÍ KVALIFIKACE A PŘEŠKOLOVACÍ KURZ – VRTULNÍK ... 96
AMC1 ORO.FC.115&215 Výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM) ... 96
VÝCVIK CRM – PROVOZ CAT ... 96

AMC1.1 ORO.FC.115&.215 Výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM) 100
ŠKOLITEL CRM 100
GM1 ORO.FC.115&.215 Výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM)..... 100
VŠEOBECNĚ 100
AMC1 ORO.FC.220 Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem 100
OSNOVA PŘEŠKOLOVACÍHO VÝCVIKU PROVOZOVATELE 100
AMC2 ORO.FC.220 Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem 103
OSNOVA PŘEŠKOLOVACÍHO VÝCVIKU PROVOZOVATELE – PALUBNÍ INŽENÝŘI 103
GM1 ORO.FC.220(b) Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem 103
DOKONČENÍ PŘEŠKOLOVANÍHO KURZU PROVOZOVATELE 103
GM1 ORO.FC.220(d) Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem 103
LÉTÁNÍ NA TRATI POD DOHLEDEM 103
AMC1 ORO.FC.230 Opakovací výcvik a přezkoušení 104
OSNOVA OPAKOVACÍHO VÝCVIKU 104
AMC2 ORO.FC.230 Opakovací výcvik a přezkoušení 110
PALUBNÍ INŽENÝŘI 110
GM1 ORO.FC.230 Opakovací výcvik a přezkoušení 110
TRAŤOVÉ PŘEZKOUŠENÍ A VÝCVIK A PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI 110
AMC1 ORO.FC.235(d) Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla 111
JEDNOMOTOROVÉ VRTULNÍKY – PŘISTÁNÍ V REŽIMU AUTOROTACE 111
GM1 ORO.FC.235(f);(g) Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla 111
ROZDÍLY MEZI LEVÝM A PRAVÝM SEDADLEM 111
AMC1 ORO.FC.240 Létání na více typech nebo variantách 111
VŠEOBECNĚ 111
AMC2 ORO.FC.240 Létání na více typech nebo variantách 114
AMC1 ORO.FC.A.245 Program alternativního výcviku a kvalifikací 121
SOUČÁSTI A ZAVEDENÍ 121
GM1 ORO.FC.A.245 Program alternativního výcviku a kvalifikací 126
TERMINOLOGIE 126
AMC1 ORO.FC.A.245(a) Program alternativního výcviku a kvalifikací 127
PRAXE PROVOZOVATELE 127
AMC1 ORO.FC.A.245(d)(e)(2) Program alternativního výcviku a kvalifikací 127
SLUČOVÁNÍ PŘEZKOUŠENÍ 127

Hlava CC – Palubní průvodčí 128

Oddíl I – Obecné požadavyky 128

AMC1 ORO.CC.100 Počet a složení palubních průvodčích 128
STANOVENÍ POČTU A SLOŽENÍ PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH 128
GM1 ORO.CC.100 Počet a složení palubních průvodčích 128
MINIMÁLNÍ POČET PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH 128
GM1 ORO.CC.115 Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení 129
VYBAVENÍ A POSTUPY 129
AMC1 ORO.CC.115(c) Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení 129
METODY VÝCVIKU A VÝCVIKOVÁ ZAŘÍZENÍ 129
AMC1 ORO.CC.115(d) Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení 130
PŘEZKOUŠENÍ 130
AMC1 ORO.CC.115(e) Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení 130
OPTIMALIZACE ČINNOSTI POSÁDKY (CRM) – PROGRAMY VÝCVIKU A INSTRUKTOŘI CRM 130
GM1 ORO.CC.115(e) Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení 132
OPTIMALIZACE ČINNOSTI POSÁDKY (CRM) 132

AMC1 ORO.CC.120(a)(1) Vstupní výcvikový kurz 133
NOVĚ NASTUPUJÍCÍ V PROVOZU JINÉM NEŽ OBCHODNÍ LETECKÁ DOPRAVA 133
AMC1 ORO.CC.125(c) Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele 133
PROGRAM VÝCVIKU – SPECIFICKÝ TYPOVÝ VÝCVIK NA LETADLO 133
AMC1 ORO.CC.125(d) Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele 134
PROGRAM VÝCVIKU – PŘEŠKOLOVACÍ VÝCVIK PROVOZOVATELE 134
AMC1 ORO.CC.125 & ORO.CC.130 Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele & rozdílový výcvik 136
PROGRAMY VÝCVIKU 136
AMC1 ORO.CC.125(b) & ORO.CC.130(c) Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele & rozdílový výcvik 137
NEPOVINNÉ (DOPORUČENÉ) PRVKY ÚDAJŮ PROVOZNÍ VHODNOSTI 137
AMC1 ORO.CC.135 Seznámení 137
SEZNAMOVACÍ LETY A SEZNAMOVACÍ NÁVŠTĚVY LETADLA 137
AMC1 ORO.CC.140 Opakovací výcvik 138
PROGRAMY VÝCVIKU 138
AMC1 ORO.CC.145 Udržovací výcvik 139
PROGRAM VÝCVIKU 139
GM1 ORO.CC.145 Udržovací výcvik 139
INTERVAL UDRŽOVACÍHO VÝCVIKU 139
Oddíl II – Dodatečné požadavky na provoz v obchodní letecké dopravě 139
AMC1 ORO.CC.200(c) Vedoucí palubní průvodčí 139
PROGRAM VÝCVIKU 139
AMC1 ORO.CC.200(d) Vedoucí palubní průvodčí 140
ODPOVĚDNOST VELITELI LETADLA 140
AMC1 ORO.CC.205(c)(1) Snížení počtu palubních průvodčích při pozemním provozu nebo nepředvídaných okolnostech 140
POSTUPY V PŘÍPADĚ SNÍŽENÉHO POČTU PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH 140
GM1 ORO.CC.210(d) Dodatečné podmínky pro přidělování povinností 140
UNIFORMA (STEJNOKROJ) PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH PROVOZOVATELE 140
GM1 ORO.CC.215(b)(2) Programy výcviku a přezkoušení a související dokumentace 141
SEZNAM KVALIFIKACE(Í) PRO TYP/VARIANTU LETADLA 141
AMC1 ORO.CC.250(b) Výkon služby na více typech nebo variantách letadel 141
STANOVENÍ TYPŮ A VARIANT LETADEL 141
GM1 ORO.CC.250 Výkon služby na více typech nebo variantách letadel 142
BEZPEČNOSTNÍ INSTRUKTÁŽ PRO PALUBNÍ PRŮVODČÍ 142
Hlava TC – Technická posádka v provozu HEMS, HHO nebo NVIS 143
GM1 ORO.TC.105 Podmínky pro přidělování povinností 143
VŠEOBECNĚ 143
AMC1 ORO.TC.110 Výcvik a přezkoušení 143
VŠEOBECNĚ 143
AMC1 ORO.TC.115 Vstupní výcvik 143
PRVKY VÝCVIKU 143
AMC1 ORO.TC.120&.125 Přeškolovací výcvik provozovatele a rozdílový výcvik 144
PRVKY VÝCVIKU 144
AMC2 ORO.TC.120&.125 Přeškolovací výcvik provozovatele a rozdílový výcvik 145
VŠEOBECNĚ 145
AMC1 ORO.TC.135 Opakovací výcvik 146

PRVKY VÝCVIKU ... 146
AMC1 ORO.TC.140 Udržovací výcvik ... 146
PRVKY VÝCVIKU ... 146
Hlava FTL – Omezení doby letové služby a služby ... 148
GM1 ORO.FTL.105(1) Definice ... 148
AKLIMATIZACE ... 148
GM2 ORO.FTL.105(1) Definice ... 148
„MÍSTO ODLETU“ V PŘÍPADĚ AKLIMATIZACE ... 148
GM3 ORO.FTL.105(1) Definice ... 148
„DOBA, KTERÁ UPLYNULA OD HLÁŠENÍ SE DO SLUŽBY V REFERENČNÍM ČASE“ V PŘÍPADĚ AKLIMATIZACE ... 148
GM1 ORO.FTL.105(2) Definice ... 148
REFERENČNÍ ČAS ... 148
GM1 ORO.FTL.105(3) Definice ... 148
„PŘIMĚŘENÉ VYBAVENÍ NÁBYTKEM“ V PŘÍPADĚ UBYTOVÁNÍ ... 148
GM1 ORO.FTL.105(8) Definice ... 148
STANOVENÍ RUŠIVÝCH ROZVRHŮ ... 148
GM1 ORO.FTL.105(10) Definice ... 149
PRVKY LETOVÉ ZÁLOHY ... 149
GM1 ORO.FTL.105(17) Definice ... 149
ČLEN AKTIVNÍ POSÁDKY LETADLA ... 149
AMC1 ORO.FTL.110 Odpovědnost provozovatele ... 149
PLÁNOVÁNÍ POSÁDEK ... 149
AMC1 ORO.FTL.110(a) Odpovědnost provozovatele ... 149
OZNAMOVÁNÍ ROZPISŮ SLUŽEB ... 149
AMC1 ORO.FTL.110(j) Odpovědnost provozovatele ... 149
ROBUSTNOST ROZPISŮ SLUŽEB V PROVOZU ... 149
GM1 ORO.FTL.110(j) Odpovědnost provozovatele ... 149
ROBUSTNOST ROZPISŮ SLUŽEB V PROVOZU ... 149
AMC1 ORO.FTL.120(b)(1) Řízení rizik spojených s únavou (FRM) ... 150
POLITIKA V OBLASTI FRM U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY ... 150
AMC2 ORO.FTL.120(b)(2) Řízení rizik spojených s únavou (FRM) ... 150
DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE FRM U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY ... 150
AMC1 ORO.FTL.120(b)(4) Řízení rizik spojených s únavou (FRM) ... 150
IDENTIFIKACE NEBEZPEČÍ U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY ... 150
AMC2 ORO.FTL.120(b)(4) Řízení rizik spojených s únavou (FRM) ... 151
POSUZOVÁNÍ RIZIK U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY ... 151
AMC1 ORO.FTL.120(b)(5) Řízení rizik spojených s únavou (FRM) ... 151
ZMÍRŇOVÁNÍ RIZIK U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY ... 151
AMC1 ORO.FTL.120(b)(6) Řízení rizik spojených s únavou (FRM) ... 152
PROCESY ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI FRM U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY ... 152
AMC1 ORO.FTL.120(b)(7) Řízení rizik spojených s únavou (FRM) ... 152
PROCESY PROPAGOVÁNÍ FRM U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY ... 152
GM1 ORO.FTL.205(a)(1) Doba letové služby (FDP) ... 152
ČASY HLÁŠENÍ SE DO SLUŽBY ... 152
GM1 ORO.FTL.205(b)(1) Doba letové služby (FDP) ... 153
REFERENČNÍ ČAS ... 153
AMC1 ORO.FTL.205(f) Doba letové služby (FDP) ... 153
NEPŘEDVÍDANÉ OKOLNOSTI V LETOVÉM PROVOZU – PRAVOMOC VELITELE LETADLA ... 153

GM1 ORO.FTL.205(f)(1)(i) Doba letové služby (FDP) 153
PRAVOMOC VELITELE LETADLA 153
AMC1 ORO.FTL.210(c) Doby letu a doby služby 153
POLETOVÉ SLUŽEBNÍ POVINNOSTI 153
GM1 ORO.FTL.230(a) Pohotovost 153
ROZEPISOVÁNÍ POHOTOVOSTI 153
GM1 ORO.FTL.235(a)(2) Doby odpočinku 154
MINIMÁLNÍ DOBA ODPOČINKU NA MATEŘSKÉM LETIŠTI, JE-LI POSKYTNUTO VHODNÉ UBYTOVÁNÍ 154
AMC1 ORO.FTL.235(b) Doby odpočinku 154
MINIMÁLNÍ DOBA ODPOČINKU MIMO MATEŘSKÉ LETIŠTĚ 154
AMC1 ORO.FTL.240 Strava 154
PŘÍLEŽITOST K JÍDLU 154
AMC1 ORO.FTL.250 Výcvik v oblasti zvládání únavy 154
OSNOVA VÝCVIKU V OBLASTI ZVLÁDÁNÍ ÚNAVY 154

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC a GM k Příloze III –
POŽADAVKY NA ORGANIZACE V OBLASTI LETOVÉHO PROVOZU

(ČÁST-ORO)

HLAVA GEN – OBECNÉ POŽADAVKY

ODDÍL I – OBECNÁ USTANOVENÍ

GM1 ORO.GEN.105 Příslušný úřad

NEOBCHODNÍ PROVOZ

(a) Pro určení hlavního místa obchodní činnosti se „činnostmi odkazovanými v této Části“ rozumí ty činnosti, na které se vztahuje Část-ORO, Část-NCC nebo Část-SPO. U organizací, které vykonávají rovněž činnosti, které nejsou předmětem Části-ORO, Části-NCC nebo Části-SPO, by mělo určení hlavního místa obchodní činnosti zohledňovat tu část organizace, která je odpovědná za provoz letadla podle Části-ORO, Části-NCC nebo Části-SPO. U neobchodního provozu se obvykle jedná o mateřské letiště nebo hlavní technickou základnu dotyčného letadla nebo sídlo letového úseku.

(b) U organizací, které rovněž vykonávají činnosti, které nejsou předmětem Části-ORO, Části-NCC nebo Části-SPO, je odkazem na odpovědného vedoucího myšlen vedoucí, který má kompetence zajistit, aby veškeré činnosti podléhající Části-ORO, Části-NCC nebo Části-SPO mohly být financovány a provedeny v souladu s příslušnými požadavky.

(c) Pokud odpovědný vedoucí nesídlí v té části organizace, která je odpovědná za provoz letadla, ale většina personálu vedení zde sídlí, není při určování hlavního sídla obchodní činnosti potřeba zohledňovat sídlo odpovědného vedoucího.

AMC1 ORO.GEN.110(c) Odpovědnost provozovatele

PROVOZNÍ ŘÍZENÍ

Organizace a metody zavedené k provádění provozního řízení by měly být zahrnuty v provozní příručce a měly by pokrývat alespoň popis odpovědností týkajících se zahájení, pokračování a ukončení nebo letu na náhradní letiště každého letu.

GM1 ORO.GEN.110(c) Odpovědnost provozovatele

PROVOZNÍ ŘÍZENÍ

(a) ORO.GEN.110(c) nezahrnuje požadavek na dispečery letecké dopravy s průkazem způsobilosti nebo na systém stálých služeb pro sledování letu.

(b) Pokud provozovatel zaměstnává referenty pro letový provoz ve spojení s metodou provozního řízení, měl by být výcvik tohoto personálu založen na souvisejících částech ICAO Doc 7192 *Training Manual, Part D-3*. Výcvik by měl být popsán v provozní příručce.

AMC1 ORO.GEN.110(e) Odpovědnost provozovatele

PROGRAM VÝCVIKU TÝKAJÍCÍ SE MEL

(a) Provozovatel by měl vytvořit program výcviku pro pozemní personál, který se zabývá použitím MEL, a podrobně popsat tento výcvik ve výkladu řízení zachování letové způsobilosti (CAME) a OM, podle vhodnosti. Tento program výcviku by měl zahrnovat:

(1) oblast působnosti, rozsah a použití MEL;

(2) označování nefunkčního vybavení štítky;

(3) postupy pro odložení (opravy);

(4) odbavení; a

(5) jakékoliv další postupy provozovatele vztahující se k MEL.

(b) Provozovatel by měl vytvořit program výcviku pro členy posádky a podrobně popsat tento výcvik v provozní příručce. Tento program výcviku by měl zahrnovat:

(1) oblast působnosti, rozsah a použití MEL;

(2) postupy týkající se MEL provozovatele;

(3) postupy základní údržby v souladu s nařízením Komise (EU) č. 2042/2003; a

(4) odpovědnosti velícího pilota/velitele letadla.

GM1 ORO.GEN.110(e) Odpovědnost provozovatele

POZEMNÍ PERSONÁL

Pro účely programu výcviku týkajícího se MEL odkazovaného v AMC1 ORO.GEN.110(e) zahrnuje pozemní personál včetně personálu údržby, letových dispečerů a referentů pro provoz.

AMC1 ORO.GEN.110(f)(h) Odpovědnost provozovatele

ZAVEDENÍ POSTUPŮ

(a) Provozovatel by měl stanovit postupy, podle nichž mají palubní průvodčí postupovat, pokrývající alespoň:

(1) odjištění a zajištění nouzových skluzů;

(2) ovládání světel v kabině, včetně nouzového osvětlení;

(3) prevenci a detekci požárů v kabině, v troubě a na toaletě;

(4) činnosti, které mají být provedeny v případě setkání s turbulencí; a

(5) činnosti, které mají být provedeny v případě nouze a/nebo evakuace.

(b) Při stanovování postupů a systému kontrolních seznamů pro palubní průvodčí s ohledem na kabinu letadla by měl provozovatel vzít v úvahu minimálně následující povinnosti:

Povinnosti	Před vzletem	Za letu	Před přistáním	Po přistání
(1) Instruktáž (briefing) palubních průvodčích vedoucím palubním průvodčím před započetím letu nebo série letů	X			
(2) Kontrola bezpečnostního a nouzového vybavení v souladu s politikou a postupy provozovatele	X			
(3) Bezpečnostní kontroly (security) podle použitelnosti	X			X
(4) Nástup a výstup cestujících	X			X

Povinnosti	Před vzletem	Za letu	Před přistáním	Po přistání
(5) Zabezpečení kabiny cestujících (např. bezpečnostních pásů, kabinového nákladu/zavazadel)	X		X	
(6) Zabezpečení palubních kuchyněk a uložení vybavení	X	je-li požadováno	X	
(7) Odjištění skluzů dveří/nouzových východů	X			
(8) Bezpečnostní instruktáž / informace cestujícím	X	X	X	X
(9) Hlášení „kabina zabezpečena“ letové posádce	X	je-li požadováno	X	
(10) Obsluha světel v kabině	X	je-li požadováno	X	X
(11) Palubní průvodčí na předepsaných pozicích posádky	X	je-li požadováno	X	X
(12) Sledování kabiny cestujících	X	X	X	X
(13) Prevence a detekce požáru v kabině (včetně prostoru kombinovaného nákladu, prostorů pro odpočinek posádky, kuchyněk, toalet a jiných odlehlých částí kabiny) a instrukce k činnostem, které je potřeba provést	X	X	X	X
(14) Činnosti, které je potřeba provést v případě setkání s turbulencí		X		
(15) Činnosti, které je potřeba provést v případě incidentů za letu (např. lékařská pohotovost)		X		
(16) Činnosti, které je potřeba provést v případě nouzových situací	X	X	X	X
(17) Zajištění skluzů dveří/nouzových východů				X
(18) Hlášení jakéhokoliv nedostatku a/nebo neprovozuschopnosti vybavení a/nebo jakéhokoliv incidentu	X	X	X	X

(c) Provozovatel by měl určit obsahy bezpečnostních instruktáží pro všechny palubní průvodčí před započetím letu nebo série letů.

AMC1 ORO.GEN.120(a) Způsoby průkazu

PROKÁZÁNÍ SHODY

K prokázání splnění prováděcích pravidel by mělo být provedeno a zdokumentováno posouzení rizika. Výsledek tohoto posouzení rizika by měl prokázat, že je dosaženo rovnocenné úrovně bezpečnosti, jako je ta, která je stanovená přijatelnými způsoby průkazu (AMC) přijatými Agenturou.

AMC1 ORO.GEN.125 Podmínky schválení a práva držitele AOC

DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ

Dokumentace systému řízení by měla obsahovat práva a podrobný rozsah činností, pro něž je provozovatel osvědčen, podle relevantnosti k použitelným požadavkům. Rozsah činností definovaný v dokumentaci systému řízení by měl být v souladu s podmínkami schválení.

AMC1 ORO.GEN.130 Změny týkající se držitele AOC

ČASOVÉ RÁMCE ŽÁDOSTI

(a) Žádost o změnu osvědčení leteckého provozovatele by měla být podána alespoň 30 dní před datem zamýšlených změn.

(b) V případě plánované změny jmenované osoby by měl provozovatel informovat příslušný úřad alespoň 10 dní před datem zamýšlené změny.

(c) Nepředvídané změny by měly být oznámeny při nejbližší příležitosti, aby příslušný úřad mohl určit, zda jsou i nadále dodrženy platné požadavky, a v případě potřeby změnit osvědčení leteckého provozovatele a související podmínky schválení.

GM1 ORO.GEN.130(a) Změny týkající se držitele AOC

VŠEOBECNĚ

(a) Typickými příklady změn, které mohou mít vliv na osvědčení leteckého provozovatele nebo provozní specifikace nebo systém řízení provozovatele, jak je vyžadováno v ORO.GEN.200 (a)(1) a (a)(2), jsou uvedeny v seznamu níže:

(1) název provozovatele;

(2) změna právního subjektu;

(3) hlavní místo obchodní činnosti provozovatele;

(4) rozsah činností provozovatele;

(5) další místa provozovatele;

(6) odpovědný vedoucí;

(7) kterákoliv z osob uvedených v ORO.GEN.210 (a) a (b);

(8) dokumentace provozovatele vyžadovaná touto Přílohou, bezpečnostní politika a postupy;

(9) zařízení.

(b) Pro veškeré změny postupů provozovatele, které popisují řízení změn nevyžadujících předchozí schválení a jejich oznamování příslušnému úřadu, je potřeba předchozí schválení příslušného úřadu.

(c) Změny vyžadující předchozí schválení mohou být zavedeny až po přijetí formálního schválení příslušného úřadu.

GM2 ORO.GEN.130(a) Změny týkající se držitele AOC

ZMĚNA NÁZVU

Změna názvu si nutně žádá, aby provozovatel předložil novou žádost.

Pokud je toto jediná změna, kterou je třeba nahlásit, je možné k nové žádosti přiložit kopii dokumentace dříve předložené příslušnému úřadu pod předchozím názvem, která bude prostředkem k prokázání, jak provozovatel plní platné požadavky.

GM3 ORO.GEN.130(b) Změny týkající se držitele AOC

ZMĚNY VYŽADUJÍCÍ PŘEDCHOZÍ SCHVÁLENÍ

Následující GM je kontrolním seznamem (není vyčerpávající) položek, které vyžadují předchozí schválení příslušného úřadu, jak je určeno v použitelných prováděcích pravidlech:

(a) alternativní způsoby průkazu;

(b) postupy týkající se položek, které mají být notifikovány příslušnému úřadu;

(c) palubní průvodčí:

(1) evakuační postupy se sníženým počtem požadovaných palubních průvodčích během pozemního provozu nebo za neočekávaných okolností;

(2) provádění výcviku, zkoušení a přezkušování požadovaných Přílohou V (Část-CC) k nařízení (EU) č. 290/2012[1] a vydávání osvědčení palubních průvodčích;

(3) postupy pro palubní průvodčí týkající se práce na čtyřech typech letadel;

(4) programy výcviku, včetně osnov;

(d) dohody o nájmu/pronájmu;

(e) neobchodní lety prováděné držiteli osvědčení leteckého provozovatele (AOC);

(f) zvláštní oprávnění v souladu s Přílohou V (Část-SPA);

(g) programy výcviku týkající se nebezpečného zboží;

(h) letová posádka:

(1) programy alternativního výcviku a kvalifikací (ATQP);

(2) postupy pro letovou posádku týkající se práce na více než jednom typu nebo variantě letadla;

(3) programy výcviku a přezkušování, včetně osnov a využití zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD);

(i) palivová politika;

(j) provoz vrtulníků:

(1) přiblížení s pomocí palubního radaru;

(2) nad nehostinným prostředím mimo hustě osídlený prostor, pokud provozovatel není držitelem schválení k provozu podle Hlavy J Přílohy V (SPA.HEMS);

(3) postupy výběru náhradních letišť v pobřežních vodách;

(4) na místo/z místa veřejného zájmu;

(5) bez zajištěné schopnosti bezpečného vynuceného přistání;

(k) hmotnost a vyvážení:

(1) standardizované hmotnosti pro položky nákladu jiné než standardizované hmotnosti pro cestující a zapsaná zavazadla;

(2) využití palubních počítačových systémů hmotnosti a vyvážení;

(l) seznam minimálního vybavení (MEL):

(1) MEL;

(2) provoz jiný než v souladu s MEL, ale v rámci omezení základního seznamu minimálního vybavení (MMEL);

(3) postupy pro prodloužení lhůty opravy (RIE);

[1] Nařízení Komise (EU) č. 290/2012 ze dne 30. března 2012, kterým se mění nařízení (EU) č. 1178/2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

(m) minimální nadmořské výšky letu:

(1) metoda stanovení minimálních nadmořských výšek letu;

(2) postupy klesání pro let pod stanovenými minimálními nadmořskými výškami;

(n) výkonnost:

(1) větší úhly klonění při vzletu (pro letouny třídy výkonnosti A);

(2) lety s krátkým přistáním (pro letouny třídy výkonnosti A a B);

(3) lety se strmým přiblížením (pro letouny třídy výkonnosti A a B);

(o) osamocená letiště: využití osamoceného letiště jako cílového letiště pro provoz letounů;

(p) technika letu pro přiblížení:

(1) všechna přiblížení neprováděná jako stabilizovaná přiblížení pro konkrétní přiblížení na konkrétní RWY;

(2) nepřesná přístrojová přiblížení neprováděná technikou konečného přiblížení stálým klesáním (CDFA) pro každou konkrétní kombinaci přiblížení/RWY;

(q) maximální vzdálenost od přiměřeného letiště pro dvoumotorové letouny bez oprávnění k provozu dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS):

(1) letový provoz dvoumotorových letounů třídy výkonnosti A s maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) 19 nebo menší a maximální vzletovou hmotností menší než 45 360 kg na trati zahrnující bod ve vzdálenosti větší než 120 minut od přiměřeného letiště za standardních podmínek v bezvětří;

(r) kategorie letadla:

(1) používání nižší přistávací hmotnosti než maximální schválené přistávací hmotnosti pro stanovení indikované rychlosti letu nad prahem dráhy (V_{AT}).

AMC1 ORO.GEN.150(b) Nálezy

VŠEOBECNĚ

Plán nápravných opatření stanovený provozovatelem by měl řešit dopady neshody i její základní příčinu.

GM1 ORO.GEN.150 Nálezy

VŠEOBECNĚ

(a) Preventivní opatření, je činností, jak eliminovat příčinu potencionální neshody nebo jiné potencionální nežádoucí situace.

(b) Nápravné opatření je činností, jak eliminovat nebo zmírnit základní příčinu(y) a zabránit opakování stávající zjištěné neshody nebo jiného nežádoucího stavu či situace. Řádné zjištění základní příčiny je zásadní pro stanovení účinných nápravných opatření, aby se zabránilo jejímu opakování.

(c) Náprava je činnost, jak eliminovat zjištěnou neshodu.

AMC1 ORO.GEN.160 Hlášení událostí

VŠEOBECNĚ

(a) Provozovatel by měl hlásit všechny události uvedené v AMC 20-8 a ty, které vyžadují platné vnitrostátní předpisy provádějící směrnici 2003/42/ES[2] o hlášení událostí v civilním letectví.

(b) Vedle hlášení vyžadovaných AMC 20-8 a směrnicí 2003/42/ES by měl provozovatel hlásit také oblaky vulkanického popela, které zaznamená za letu.

ODDÍL II – ŘÍZENÍ

AMC1 ORO.GEN.200(a)(1);(2);(3);(5) Systém řízení

NESLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – VŠEOBECNĚ

(a) Řízení bezpečnostních rizik může být vykonáváno pomocí kontrolních seznamů nebezpečí nebo jiných podobných nástrojů či procesů řízení rizik, které jsou integrovány do činností provozovatele.

(b) Provozovatel by měl řídit bezpečnostní rizika v souvislosti se změnou. Řízení změny by mělo být zdokumentovaným procesem, který identifikuje vnější a vnitřní změny, které mohou mít nepříznivý dopad na bezpečnost. Mělo by využívat stávajících postupů provozovatele pro identifikaci nebezpečí, posouzení rizik a jejich zmírňování.

(c) Provozovatel by měl určit osobu, která bude plnit úlohu vedoucího bezpečnosti a bude zodpovídat za koordinaci systému řízení bezpečnosti. Touto osobou může být odpovědný vedoucí nebo osoba s provozní úlohou v rámci organizace provozovatele.

(d) V rámci organizace provozovatele by měly být stanoveny odpovědnosti za identifikaci nebezpečí a posuzování a zmírňování rizik.

(e) Bezpečnostní politika by měla zahrnovat závazek ke zlepšování na nejvyšší úroveň bezpečnostních standardů, dodržování všech platných zákonných požadavků, plnění všech platných standardů, zohledňování osvědčených postupů a přidělování odpovídajících zdrojů.

(f) Provozovatel by měl, ve spolupráci s ostatními zainteresovanými stranami, vytvořit, koordinovat a udržovat plán reakce v případě nouze (ERP), který zajistí řádný a bezpečný přechod z normálního na nouzový provoz a zpět. ERP by měl uvádět činnosti, které mají provozovatel nebo určení jednotlivci provést v případě nouze, přičemž by tento plán měl odrážet velikost, povahu a složitost činností prováděných provozovatelem.

AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) Systém řízení

SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – ORGANIZACE A ODPOVĚDNOSTI

Systém řízení provozovatele by měl pokrýt bezpečnost začleněním vedoucího bezpečnosti a výboru pro přezkoumávání bezpečnosti do organizační struktury.

(a) Vedoucí bezpečnosti

(1) Vedoucí bezpečnosti by měl hrát roli kontaktní osoby a měl by zodpovídat za vývoj, administraci a údržbu účinného systému řízení bezpečnosti.

(2) Funkcí vedoucího bezpečnosti by mělo být:

(i) usnadňovat identifikace nebezpečí a analýzu a řízení rizik;

[2] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví, *Úř. věst. L 167, 04.07.2003, s. 23–36*.

(ii) sledovat zavádění opatření pro zmírnění rizik podle akčního plánu bezpečnosti;

(iii) podávat pravidelná hlášení o výkonnosti systému řízení bezpečnosti;

(iv) zajišťovat vedení dokumentace o řízení bezpečnosti;

(v) zajišťovat dostupnost výcviku řízení bezpečnosti a jeho přijatelnou úroveň;

(vi) poskytovat poradenství v oblasti bezpečnosti; a

(vii) zajišťovat zahájení a následnou reakci na interní vyšetřování událostí/nehod.

(b) Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti

(1) Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti by měl být komisí na vysoké úrovni, která bude zvažovat otázky strategické bezpečnosti v rámci podpory odpovědnosti odpovědného vedoucího v oblasti bezpečnosti.

(2) Výboru by měl předsedat odpovědný vedoucí a měl by být složen z vedoucích jednotlivých funkčních oblastí.

(3) Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti by měl sledovat:

(i) výkonnost systému řízení bezpečnosti ve vztahu s bezpečnostní politikou a cíli;

(ii) zda jsou včas přijímána všechna potřebná nápravná opatření;

(iii) efektivitu procesů řízení bezpečnosti provozovatele.

(c) Výbor pro přezkoumávání bezpečnosti by měl zajistit, aby pro dosažení stanovené výkonnosti systému řízení bezpečnosti byly přiděleny odpovídající prostředky.

(d) Jednání Výboru pro přezkoumávání bezpečnosti se může účastnit vedoucí bezpečnosti nebo jiná vhodná osoba. Následně může odpovědnému vedoucímu podle potřeby sdělovat veškeré informace, které mu umožní rozhodování na základě údajů o bezpečnosti.

GM1 ORO.GEN.200(a)(1) Systém řízení

VEDOUCÍ BEZPEČNOSTI

(a) V závislosti na velikosti provozovatele a povaze a složitosti jeho činností může vedoucímu bezpečnosti být při výkonu úkolů souvisejících s řízení bezpečnosti nápomocen další bezpečnostní personál.

(b) Bez ohledu na organizační uspořádání je důležité, aby vedoucí bezpečnosti zůstal jedinou kontaktní osobou, co se týče vývoje, administrace a údržby systému řízení bezpečnosti provozovatele.

GM2 ORO.GEN.200(a)(1) Systém řízení

SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – AKČNÍ SKUPINA PRO BEZPEČNOST

(a) Akční skupina pro bezpečnost může být ustavena jako stálá skupina nebo jako skupina ad-hoc, která bude pomáhat Výboru pro přezkoumávání bezpečnosti nebo jednat jejím jménem.

(b) V závislosti na rozsahu potřebných úkolů a konkrétní odbornosti může být ustavena více než jedna akční skupina pro bezpečnost.

(c) Akční skupina pro bezpečnost by měla podávat hlášení a přijímat strategické pokyny od Výboru pro přezkoumávání bezpečnosti a měla by se skládat z vedoucích, kontrolorů a personálu z provozních oblastí.

(d) Akční skupina pro bezpečnost by měla:

(1) sledovat provozní bezpečnost;

(2) řešit identifikovaná rizika;

(3) hodnotit dopad provozních změn na bezpečnost; a

(4) zajistit, aby bezpečnostní opatření byla zaváděna v dohodnutých časových rámcích.

(e) Akční skupina pro bezpečnost by měla přezkoumávat efektivitu předchozích bezpečnostních doporučení a podpory bezpečnosti.

AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) Systém řízení

SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – POLITIKA BEZPEČNOSTI

(a) Politika bezpečnosti by měla:

(1) být podporována odpovědným vedoucím;

(2) odrážet závazky ohledně bezpečnosti a jejího proaktivního a systematického řízení;

(3) být sdělována – s náležitou podporou – napříč organizací provozovatele; a

(4) zahrnovat zásady bezpečnostních hlášení.

(b) Politika bezpečnosti by měla zahrnovat závazek:

(1) ke zlepšování směrem k nejvyšším standardům bezpečnosti;

(2) k dodržování veškeré platné legislativy, plnění všech platných standardů a zohledňování osvědčených postupů;

(3) k poskytování odpovídajících zdrojů;

(4) k vynucování bezpečnosti jako primární zodpovědnosti všech vedoucích; a

(5) neobviňovat někoho za hlášení něčeho, co by jinak nebyl odhaleno.

(c) Vyšší vedení by mělo:

(1) průběžně prosazovat politiku bezpečnosti u veškerého personálu a demonstrovat vlastní odhodlání tuto politiku dodržovat;

(2) poskytovat nezbytné lidské a finanční zdroje pro její zavádění; a

(3) stanovit bezpečnostní cíle a standardy výkonnosti.

GM1 ORO.GEN.200(a)(2) Systém řízení

POLITIKA BEZPEČNOSTI

Politika bezpečnosti je prostředkem, pomocí kterého provozovatel stanovuje svůj záměr udržovat, a kde je to proveditelné, zlepšovat úrovně bezpečnosti všech svých činností a v maximální rozumně proveditelné míře minimalizovat svůj podíl na riziku nehody letadla.

Politika bezpečnosti by měla uvádět, že účelem bezpečnostních hlášení a interních vyšetřování je zlepšování bezpečnosti, nikoliv obviňování jednotlivců.

AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) Systém řízení

SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTNÍCH RIZIK

(a) Procesy identifikace nebezpečí

(1) Reaktivní a proaktivní schémata identifikace nebezpečí by měla být formálními prostředky pro sběr, záznam, analýzu, reakci a generování zpětné vazby ohledně nebezpečí a souvisejících rizik, která ovlivňují provozní činnosti provozovatele.

(2) Všechny systémy hlášení, včetně systémů důvěrného hlášení, by měly zahrnovat proces účinné zpětné vazby.

(b) Procesy hodnocení a zmírňování rizik

(1) Měl by být vytvořen a udržován formální proces řízení rizik, který zajistí analýzu (ve smyslu pravděpodobnosti a závažnosti události), posouzení (ve smyslu přípustnosti) a řízení (ve smyslu zmírňování) rizik na přijatelnou úroveň.

(2) Měly by být určeny úrovně vedení, které mají pravomoc rozhodovat o přípustnosti bezpečnostních rizik v souladu s (b)(1).

(c) Interní bezpečnostní vyšetřování

(1) Rozsah interních bezpečnostních vyšetřování by měl překračovat rozsah událostí, které musí být hlášeny příslušnému úřadu.

(d) Sledování a měření výkonnosti systému řízení bezpečnosti

(1) Sledování a měření výkonnosti systému řízení bezpečnosti by mělo být procesem, kterým je ověřována výkonnost systému řízení bezpečnosti provozovatele v porovnání s politikou a cíli bezpečnosti.

(2) Tento proces by měl zahrnovat:

(i) bezpečnostní hlášení, zabývající se rovněž stavem vyhovění použitelným požadavkům;

(ii) bezpečnostní studie, tj. poměrně rozsáhlé analýzy zahrnující široké spektrum bezpečnostních problémů;

(ii) přezkoumávání bezpečnosti včetně přezkoumávání trendů, které by měly být prováděny při zavádění a nasazování nových technologií, změně nebo zavádění postupů nebo v situacích strukturálních změn provozu.

(iv) audity bezpečnosti zaměřující se na integritu systému řízení provozovatele a pravidelné hodnocení stavu opatření pro řízení bezpečnostních rizik; a

(v) průzkumy bezpečnosti zkoumající jednotlivé prvky nebo postupy specifického provozu, jako jsou problémové oblasti nebo slabá místa každodenního provozu, postřehy a názory provozního personálu a oblasti neshody nebo nedorozumění.

(e) Řízení změn

Provozovatel by měl řídit bezpečnostní rizika v souvislosti se změnou. Řízení změny by mělo být zdokumentovaným procesem, který identifikuje vnější a vnitřní změny, které mohou mít nepříznivý dopad na bezpečnost. Mělo by využívat stávajících postupů provozovatele pro identifikaci nebezpečí, posouzení rizik a jejich zmírňování.

(f) Průběžné zlepšování

Provozovatel by měl průběžně usilovat o zlepšení výkonnosti systému řízení bezpečnosti. Průběžného zlepšování by mělo být dosahováno pomocí:

(1) proaktivního a reaktivního hodnocení zařízení, vybavení, dokumentace a postupů prostřednictvím bezpečnostních auditů a průzkumů;

(2) proaktivního hodnocení výkonnosti jednotlivců za účelem ověření plnění jejich bezpečnostních povinností; a

(3) reaktivních hodnocení za účelem ověření efektivity systému řízení a zmírňování rizik.

(g) Plán reakce v případě nouze (ERP)

(1) Měl by být stanoven ERP, který určuje činnosti, které mají provést provozovatel nebo určení jednotlivci v případě nouze. ERP by měl odrážet velikost, povahu a složitost činností prováděných provozovatelem.

(2) ERP by měl zajišťovat:

(i) řádný a bezpečný přechod z normálního na nouzový provoz;

(ii) bezpečné pokračování provozu nebo návrat k normálnímu provozu v nejkratší možné době; a

(iii) koordinaci s plány reakce v případě nouze ostatních organizací, je-li to vhodné.

GM1 ORO.GEN.200(a)(3) Systém řízení

SCHÉMA INTERNÍHO HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

(a) Obecným účelem schématu je využít hlášených informací ke zlepšení úrovně výkonnosti systému řízení bezpečnosti provozovatele, nikoliv určování viny.

(b) Cíle schématu jsou:

(1) umožnit posouzení bezpečnostních dopadů každého relevantního incidentu nebo nehody včetně předchozích obdobných událostí, aby bylo možné zahájit případná nezbytná opatření, a

(2) zajistit šíření znalostí o relevantních incidentech a nehodách a umožnit tak, aby se z nich mohli poučit ostatní osoby a provozovatelé.

(c) Schéma je neodmyslitelnou součástí celkové sledovací funkce a je doplňkem ke každodenním procesům a systémům „řízení“ a jeho cílem není duplikovat nebo nahrazovat kterékoliv z nich. Schéma je nástrojem pro identifikaci těch případů, u kterých rutinní postupy selhaly.

(d) Všechna hlášení událostí, které byly osobou podávající hlášení shledány za hodné nahlášení, by měly být uchovány, protože důležitost takových hlášení se může projevit až později.

GM2 ORO.GEN.200(a)(3) Systém řízení

ŘÍZENÍ RIZIKA SPOJENÉHO S LETOVÝM PROVOZEM VE ZNÁMÝCH NEBO PŘEDPOVÍDANÝCH PODMÍNKÁCH KONTAMINACE VULKANICKÝM POPELEM

(a) Odpovědnosti

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

Provozovatel by měl před tím, než zahájí provoz ve vzdušném prostoru, kde je předpovídána 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 provozovatel zohledňuje pravděpodobnou přesnost a jakost informací ze zdrojů používaných ve svém systému řízení a k prokázání vlastní způsobilosti a schopnosti interpretovat údaje z různých zdrojů, aby dosáhl 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 měl provozovatel využít posouzení bezpečnostního rizika v rámci svého systému řízení, jak je požadováno bodem ORO.GEN.200.

Posouzení bezpečnostního rizika provedené provozovatelem 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 provozovatelem před letem, za letu a po něm.

Provozovatel by měl 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

Provozovatel by měl mít zdokumentované postupy pro organizování provozu ve vzdušném prostoru, kde je předpovídána 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, personál pro plánování letů, dispečery, provozní personál a personál odpovědný za zachování letové způsobilosti, aby byli v postavení, které jim umožní správné posouzení rizika letů ve vzdušném prostoru, kde je předpovídána 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 se zachováním letové způsobilosti.

Provozovatel by měl 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 provozovatel přijal nezbytná opatření, která personálu zajistí příležitosti účastnit se cvičení spojených s vulkanickým popelem, které se dotýkají oblastí jeho provozu.

(c) Informace o vulkanické aktivitě a možná reakce provozovatele

Informace hodnotné pro provozovatele jsou před a během provozu generovány různými vulkanickými agenturami po celém světě. Posouzení rizika provedené provozovatelem 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 zřídkakdy odehrávají podle předem stanoveného scénáře. Charakteristická reakce provozovatele by mohla zahrnovat následující:

(1) Před-erupční fáze

Provozovatel by měl mít zaveden propracovaný mechanizmus, který zajistí, že průběžně věnuje pozornost jakýmkoliv výstrahám spojeným s přederupční vulkanickou aktivitou, která ovlivňuje její provoz. Je nutné, aby si zapojený personál uvědomoval hrozbu pro bezpečnost spojenou s těmito výstrahami.

Provozovatel, jehož 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 měl definovat strategii pro získávání informací o zvýšené vulkanické aktivitě před tím, než jsou generovány přederupční výstrahy. Provozovatel může například kombinovat důležité informace o aktivitě s informacemi, které obsahují profil a historii sopky, aby určil provozní politiku, která by mohla zahrnovat přesměrování provozu nebo omezení v noci. Což by mohlo být užitečné v oblastech, kde je 60 % sopek nesledovaných.

Takový provozovatel by měl také zajistit, že si jeho posádky uvědomují, že mohou být první, kdo sleduje erupci a tak je nutné, aby dávaly pozor a byly připraveny 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 provozovatele obsahovat požadavek pro posádky zahájit přesměrování, aby se vyhnuly dotčeným oblastem.

Provozovatel by měl 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 provozovatel 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 provozovatel 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. Provozovatel by měl 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. Provozovatel by měl plánovat svůj provoz v souladu se svým posouzením bezpečnostního rizika, které zohledňuje informace z těchto dalších zdrojů, považované za přesné a důležité.

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

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

Provozovatel by si měl 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.

Provozovatel by měl 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 provozovatele.

Pro účely plánování letů by měl provozovatel 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. Provozovatel by měl 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 letiště/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 letiště/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 letiště/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 měl provozovatel vytvořit svůj vlastní seznam konkrétních nebezpečí, při čemž zohledňuje svá konkrétním 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 provozovatelem.

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 provozovatele.

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

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

Pokud provozovatel 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 provozovatelem, včetně jakýchkoliv nezbytných změn v provozních příručkách letadla, příručkách pro údržbu letadla, základním seznamu minimálního vybavení/DDG (Dispatch Deviation Guide) nebo rovnocenných dokumentech; a

(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 provozovatele/smluvní personál

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

(i) personál odpovědný za plánování letů je schopen 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 vyhýbat se prostorům a letištím/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 společnosti určeným pro posádku a personál odpovědný za řízení a dohledem letového provozu; a

(iii) včasným předáním aktuálních informací posádkám a personálu odpovědnému za řízení a dohled letového provozu.

(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 směrování 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/provozních míst (provozní místa) 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 předpovídána kontaminace; a

(iv) vyplnění povinného hlášení události v souladu s ORO.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 opotřebení 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

Provozovatel by měl 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:

(1) o jakémkoliv incidentu souvisejícím s oblakem vulkanického popela;

(2) o jakémkoliv pozorování vulkanické aktivity; a

(3) pokaždé, když nedošlo ke střetu s vulkanickým popelem v prostoru, kde byl předpovídán.

(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*).

GM3 ORO.GEN.200(a)(3) Systém řízení

POSOUZENÍ BEZPEČNOSTNÍHO RIZIKA – EVIDENCE RIZIK

Výsledky posouzení možných nepříznivých následků nebo výstup z každého nebezpečí mohou být provozovatelem zaznamenány v evidenci rizik, jejíž příklad je uveden níže.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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		

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) Systém řízení

VÝCVIK A KOMUNIKACE OHLEDNĚ BEZPEČNOSTI

(a) Výcvik

(1) Veškerý personál by měl projít bezpečnostním výcvikem, který bude přiměřený jejich odpovědnosti v oblasti bezpečnosti.

(2) O bezpečnostním výcviku by měly být vedeny odpovídající záznamy.

(b) Komunikace

(1) Provozovatel by měl zavést postupy pro komunikaci o bezpečnostních záležitostech, které:

(i) zajistí povědomí veškerého personálu o činnostech řízení bezpečnosti odpovídající jeho odpovědnostem v oblasti bezpečnosti;

(ii) zajistí předávání informací kritických pro bezpečnost, zejména informací související s hodnocenými riziky a analyzovanými nebezpečími;

(iii) vysvětlí, proč jsou podnikána konkrétní opatření; a

(iv) vysvětlí důvody zavádění nebo změn bezpečnostních postupů.

(2) Ke sdělování a diskutování bezpečnostních záležitostí je možné využít pravidelné porady s personálem.

GM1 ORO.GEN.200(a)(4) Systém řízení

VÝCVIK A KOMUNIKACE OHLEDNĚ BEZPEČNOSTI

Program bezpečnostního výcviku se může skládat ze samostudia z médií (věstníky, magazíny o letové bezpečnosti), výcviku v učebně, elektronické výuky (e-learning) nebo podobného výcviku zajišťovaného poskytovateli výcvikových služeb.

AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) Systém řízení

DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ – VŠEOBECNĚ

(a) Dokumentace systému řízení provozovatele by měla zahrnovat přinejmenším následující informace:

(1) prohlášení podepsané odpovědným vedoucím, které bude stvrzovat, že provozovatel bude průběžně pracovat v souladu s platnými požadavky a dokumentací provozovatele vyžadovanou v touto Přílohou;

(2) rozsah činností provozovatele;

(3) funkce a jména osob uvedených v ORO.GEN.210 (a) a (b);

(4) organizační schéma provozovatele s vyznačením linií odpovědnosti mezi osobami uvedenými v ORO.GEN.210;

(5) obecný popis a umístění zařízení uvedených v ORO.GEN.215;

(6) postupy přesně určující zajištění shody provozovatele s platnými požadavky;

(7) postupy změnování dokumentace systému řízení provozovatele.

(b) Dokumentace systému řízení provozovatele může být obsažena v samostatné příručce nebo (jedné z) příručce (příruček) vyžadované(ých) příslušnou hlavou (hlavami). Měly by obsahovat křížové odkazy.

AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) Systém řízení

SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – PŘÍRUČKA PRO ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

(a) Příručka pro řízení bezpečnosti (SMM) by měla být klíčovým nástroje pro sdělování přístupu k bezpečnosti v rámci celé organizace provozovatele. SMM by měla dokumentovat všechny stránky řízení bezpečnosti včetně politiky, cílů, postupů a individuálních odpovědností v oblasti bezpečnosti.

(b) Obsah příručky pro řízení bezpečnosti by měl zahrnovat všechny následující položky:

(1) rozsah systému řízení bezpečnosti;

(2) politiku a cíle bezpečnosti;

(3) rozsah odpovědnosti odpovědného vedoucí v oblasti bezpečnosti;

(4) odpovědnosti klíčového bezpečnostního personálu v oblasti bezpečnosti;

(5) postupy pro řízení dokumentace;

(6) schémata identifikace nebezpečí a řízení rizik;

(7) plánování bezpečnostních opatření;

(8) sledování výkonnosti systému řízení bezpečnosti;

(9) vyšetřování a hlášení incidentů;

(10) plánování reakce v případě nouze;

(11) řízení změn (včetně organizačních změn s ohledem na odpovědnosti v oblasti bezpečnosti);

(12) podpora bezpečnosti.

(c) SMM může být obsažena v (jedné z) příručce (příruček) provozovatele.

GM1 ORO.GEN.200(a)(5) Systém řízení

DOKUMENTACE SYSTÉMU ŘÍZENÍ – VŠEOBECNĚ

(a) Duplikování informací ve více příručkách není vyžadováno. Informace mohou být obsaženy v kterékoliv z příruček provozovatele (např. provozní příručce, příručce pro výcvik), které mohou být taktéž kombinovány.

(b) Provozovatel se také může rozhodnout zdokumentovat některé požadované informace v samostatných dokumentech (např. postupy). V takovém případě by měl zajistit, aby příručky obsahovaly vhodné odkazy na jakýkoliv samostatně vedený dokument. Všechny takové dokumenty by měly být následně považovány za nedílnou součást dokumentace systému řízení provozovatele.

AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ SHODY – VŠEOBECNĚ

(a) Sledování shody

Zavedení a použití sledování shody by mělo umožnit provozovateli sledovat shodu s relevantními požadavky této Přílohy a dalších platných Příloh.

(1) Provozovatel by měl specifikovat základní strukturu funkce sledování shody, která bude uplatněna na prováděné činnosti.

(2) Funkce sledování shody by měla být strukturována podle velikosti organizace provozovatele a složitosti sledovaných činností.

(b) Organizace by měla sledovat shodu s postupy, které navrhla pro zajištění bezpečnosti činností. Při tom by měla – jako minimum a dle vhodnosti – sledovat shodu s:

(1) právy provozovatele;

(2) příručkami, deníky a záznamy;

(3) standardy výcviku;

(4) postupy a příručkami systému řízení.

(c) Uspořádání organizace

(1) Aby bylo zajištěno, že provozovatel i nadále plní požadavky této a dalších použitelných Částí, měl by odpovědný vedoucí jmenovat vedoucího sledování shody. Úlohou vedoucího sledování shody je zajistit, aby u činností provozovatele byla sledována shoda s platnými předpisovými požadavky a všemi dalšími požadavky, které jsou stanoveny provozovatelem, a aby tyto činnosti byly řádně prováděny pod dohledem příslušného vedoucího funkční oblasti.

(2) Vedoucí sledování shody by měl zodpovídat za zajištění řádného provedení programu sledování shody, jeho udržování, průběžné přezkoumávání a zlepšování.

(3) Vedoucí sledování shody by měl:

(i) mít přímý přístup k odpovědnému vedoucímu;

(ii) nebýt jednou z osob uvedených v ORO.GEN.210(b);

(iii) být schopen prokázat náležité znalosti, vzdělání a odpovídající zkušenosti související s činnostmi provozovatele; včetně znalostí a zkušeností se sledováním shody; a

(iv) mít přímý přístup do všech částí organizace provozovatele, a v případě potřeby i do smluvních organizací provozovatele.

(4) V případě nesložitých organizací provozovatelů může být tento úkol vykonáván odpovědným vedoucím za předpokladu, že prokázal náležitou způsobilost, jak je stanoveno v bodě (c)(3)(iii).

(5) V případě, že jedna osoba vykonává funkci vedoucího sledování shody a vedoucího bezpečnosti, měl by odpovědný vedoucí, s přihlédnutím ke své přímé odpovědnosti za bezpečnost, zajistit přidělení dostatečných zdrojů pro obě funkce, přičemž by měl zohlednit velikost organizace provozovatele a povahu a složitost jejích činností.

(6) Nezávislost funkce sledování shody by měla být zajištěna tak, že audity a kontroly jsou prováděny personálem, který nezodpovídá za právě auditovanou funkci, postup či výrobky.

(d) Dokumentace sledování shody

(1) Související dokumentace by měla zahrnovat související část(i) dokumentace systému řízení provozovatele.

(2) Související dokumentace by navíc měla obsahovat následující:

(i) terminologii;

(ii) specifikované normy činností;

(iii) popis organizace provozovatele;

(iv) rozdělování povinností a odpovědností;

(v) postupy pro zajištění shody s předpisovými požadavky;

(vi) program sledování shody odrážející:

(A) rozvrh programu sledování;

(B) postupy auditu;

(C) postupy hlášení;

(D) postupy pro následné kroky a nápravná opatření; a

(E) systém vedení záznamů.

(vii) osnovu výcviku odkazovaného v bodě (e)(2);

(viii) řízení dokumentů.

(e) Výcvik

(1) Správný a důkladný výcvik je nezbytný pro optimalizaci shody v každé organizaci provozovatele. Pro dosažení podstatných výsledků takového výcviku by měl provozovatel zajistit, aby veškerý personál chápal cíle stanovené v dokumentaci systému řízení provozovatele.

(2) Ti, kteří jsou zodpovědní za řízení funkce sledování shody, by měli obdržet výcvik v plnění tohoto úkolu. Takový výcvik by měl pokrývat požadavky na sledování shody, příručky a postupy související s tímto úkolem, techniky provádění auditu, podávání hlášení a vedení záznamů.

(3) Měl by být zajištěn dostatek času pro výcvik veškerého personálu zapojeného do řízení shody a pro poučení ostatního personálu.

(4) Přidělování času a zdrojů by se mělo řídit objemem a složitostí dotyčných činností.

GM1 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení

SLEDOVÁNÍ SHODY – VŠEOBECNĚ

(a) Organizační nastavení funkce sledování shody by mělo odrážet velikost organizace provozovatele a povahu a složitost jejích činností. Vedoucí sledování shody může vykonávat všechny audity a kontroly sám, nebo může jmenovat jednoho či více auditorů z řad personálu, který je náležitě způsobilý, jak je stanoveno v AMC1 ORO.GEN.200(a)(6), bodě (c)(3)(iii), a to buď uvnitř organizace provozovatele, nebo mimo ni.

(b) Bez ohledu na zvolenou možnost je třeba zajistit, aby nebyla dotčena nezávislost funkce auditu, zejména v případech, kdy osoby provádějící tento audit nebo kontrolu jsou zároveň za provozovatele odpovědné za jiné funkce.

(c) Je-li pro provádění auditů nebo kontrol shody využíván externí personál:

(1) veškeré takové audity a kontroly jsou prováděny v rámci odpovědnosti vedoucího sledování shody; a

(2) provozovatel zůstává odpovědným za zajištění relevantních znalostí externího personálu, jeho vzdělání a zkušeností přiměřených pro činnosti, jejichž audit nebo kontrolu tento personál provádí; přičemž by měl mít také znalosti a zkušenosti se sledováním shody.

(d) Konečná odpovědnost za účinnost funkce sledování shody, zejména za efektivní zavedení a následné sledování všech nápravných opatření, zůstává na provozovateli.

GM2 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení

SLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – PROGRAM SLEDOVÁNÍ SHODY

(a) Typické oblasti zaměření auditů a kontrol sledování shody u provozovatelů by měly být, podle použitelnosti:

(1) skutečný letový provoz;

(2) pozemní odmrazování/ošetřování proti námraze;

(3) služby podpory letů;

(4) kontrola nakládání;

(5) technické normy.

(b) Provozovatelé by měli sledovat shodu s provozními postupy, které navrhli pro zajištění bezpečného provozu, letové způsobilosti letadel a provozuschopnosti jak provozního, tak bezpečnostního vybavení. Při tom by měly, kde je to vhodné, navíc sledovat následující:

(1) provozní postupy;

(2) postupy letové bezpečnosti;

(3) provozní řízení a dohled;

(4) výkonnost letadla;

(5) provoz za každého počasí;

(6) komunikační a navigační vybavení a postupy;

(7) hmotnost, vyvážení a nakládání letadla;

(8) přístroje a bezpečnostní vybavení;

(9) provoz na zemi;

(10) omezení doby letové služby a služby, požadavky na odpočinek a plánování pracovní doby;

(11) rozhraní mezi údržbou/provozem letadla;

(12) použití MEL;

(13) letová posádka;

(14) palubní průvodčí;

(15) nebezpečné zboží;

(16) ochrana před protiprávními činy (security).

GM3 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení

NESLOŽITÉ ORGANIZACE PROVOZOVATELE – SLEDOVÁNÍ SHODY

(a) Audity a kontroly sledování shody mohou být zdokumentovány na „Kontrolním seznamu sledování shody“ a jakékoliv nálezy zaznamenány v „Hlášení neshody“. Pro tento účel mohou být využity následující dokumenty.

KONTROLNÍ SEZNAM SLEDOVÁNÍ SHODY Rok:			
Předmět	Datum kontroly:	Kontrolováno (kým):	Připomínky / Hlášení neshody č.
Letový provoz			
Zkontrolována správnost a platnost kontrolních seznamů letadla			
Zkontrolována a ověřena náležitost a správnost informací minimálně pěti letových plánů			
Zkontrolována zařízení pro plánování letu co se týče aktuálnosti příruček, dokumentů a			

přístupu k relevantním informacím			
Vyhodnoceny a příslušnému úřadu nahlášeny hlášení o incidentech			
Pozemní odbavení			
V případě použitelnosti, stanovení a platnost smluv s organizacemi poskytujícími pozemní odbavení			
Vydány instrukce týkající se plnění paliva a odmrazování, je-li to použitelné			
Vydány instrukce týkající se nebezpečného zboží a jsou známy veškerému souvisejícímu personálu, je-li to použitelné			
Hmotnost a vyvážení			
V případě použitelnosti, zkontrolována a ověřena náležitost a správnost informací minimálně pěti nákladových listů			
V případě použitelnosti, zkontrolována platnost kontroly hmotnosti u letadlového parku			
V případě použitelnosti, provedena minimálně jedna kontrola správného naložení a rozložení			
Výcvik			
Aktuálnost a správnost záznamů o výcviku			
Zkontrolována platnost, správnost kvalifikací a platnost zdravotní prohlídky u průkazů způsobilosti všech pilotů			
Všichni piloti absolvovali opakovací výcvik			
Schválení výcvikových zařízení a instruktorů			
Všichni piloti absolvovali výcvik týkající se denní prohlídky (DI)			
Dokumentace			
Zkontrolována správnost stavu změn všech výtisků provozní			

příručky (OM)			
Zkontrolována platnost a příslušné provozní specifikace AOC, je-li to použitelné			
Použitelné a aktualizované požadavky v oblasti letectví			
V případě použitelnosti, aktualizován záznam doby letové služby a služby posádky			
Zkontrolován zápis v letových dokumentech a jeho aktuálnost			
Zkontrolovány záznamy sledování shody a jejich aktuálnost			

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLÁŠENÍ NESHODY č.:		
Určeno vedoucímu sledování shody	Hlášeno (kým):	Datum:
Kategorie Letový provoz ☐ Pozemní odbavení ☐ Hmotnost a vyvážení ☐ Výcvik ☐ Dokumentace ☐ Jiné ☐		
Popis:		Reference:
Kategorie nálezu:		
Základní příčina neshody:		
Navrhovaná oprava:		
Vedoucí sledování shody: ☐ Nápravné činnosti vyžadovány ☐ Nápravné činnosti nevyžadovány		
Odpovědná osoba:	Časové omezení:	
Nápravná činnost:	Reference:	
Podpis odpovědné osoby:	Datum:	
Vedoucí sledování shody: ☐ Oprava a nápravné činnosti ověřeny ☐ Hlášení uzavřeno		
Podpis vedoucího sledování shody:	Datum:	

GM4 ORO.GEN.200(a)(6) Systém řízení

AUDIT A KONTROLA

(a) „Audit“ znamená systematický, nezávislý a zdokumentovaný proces pro získání důkazu a jejich objektivní zhodnocení za účelem stanovení míry plnění požadavků.

(b) „Kontrola“ je nezávislým a zdokumentovaným hodnocením shody pozorováním a posouzením, které může být doprovázeno vhodným měřením, zkoušením nebo vyhodnocením za účelem ověření shody s platnými požadavky.

AMC1 ORO.GEN.200(b) Systém řízení

VELIKOST, POVAHA A SLOŽITOST ČINNOSTI

(a) Organizace provozovatele by měla být považována za složitou, pokud má pracovní sílu odpovídající více než ekvivalentu 20 zaměstnanců na plný pracovní úvazek (FTE), která je zapojena do činností podléhajících nařízení (ES) č. 216/2008[1] a jeho prováděcím pravidlům.

(b) Organizace provozovatele s personálem zapojeným do činností podléhajících nařízení (ES) č. 216/2008[2] a jeho prováděcím pravidlům do ekvivalentu 20 zaměstnanců na plný pracovní úvazek (FTE) mohou být taktéž považovány za složité na základě posouzení následujících faktorů:

(1) z pohledu složitosti – míra a škála dodavatelsky zajišťovaných činností podléhajících schválení;

(2) z pohledu rizikovosti – zda je přítomno něco z následujícího:

(i) provoz vyžadující následující zvláštní oprávnění: provoz s využitím navigace založené na výkonnosti (PBN), provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO), provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS), provoz s vrtulníkovým jeřábem (HHO), provoz vrtulníkové letecké záchranné služby (HEMS), provoz s využitím systému snímání nočního vidění (NVIS) a přeprava nebezpečného zboží (DG);

(ii) zvláštní obchodní provoz vyžadující povolení;

(iii) použití různých typů letadel;

(iv) prostředí (provoz mimo pevninu (offshore), horské oblasti atd.).

AMC1 ORO.GEN.205 Smluvní činnost

ZODPOVĚDNOST PŘI SMLUVNÍM ZAJIŠŤOVÁNÍ ČINNOSTÍ

(a) Provozovatel se může rozhodnout zajistit některé činnosti dodavatelsky od externích organizací.

(b) V takovém případě by měla mezi provozovatelem a dodavatelskou organizací existovat písemná dohoda, která jasně definuje dodavatelsky zajišťované činnosti a související požadavky na ně.

(c) Dodavatelsky zajišťované činnosti související s bezpečností by měly být zahrnuty do programů provozovatele pro řízení bezpečnosti a sledování shody.

---

[1] 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*.

[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*.

(d) Provozovatel by měl zajistit, že má dodavatelská organizace nezbytná oprávnění či schválení, jsou-li potřeba, a má k dispozici zdroje a schopnosti úkol provádět.

GM1 ORO.GEN.205 Smluvní činnost

SMLUVNÍ ZAJIŠŤOVÁNÍ – VŠEOBECNĚ

(a) Provozovatel se může rozhodnout zajistit některé činnosti dodavatelsky od externích organizací poskytujících služby týkající se oblastí, jako je:

(1) pozemní odmrazování/ošetřování proti námraze;

(2) pozemní odbavení;

(3) podpora letů (včetně výpočtů týkajících se výkonnosti, plánování letu, navigační databáze a odbavení);

(4) výcvik; a

(5) příprava příruček.

(b) Smluvní činnosti zahrnují veškeré činnosti v oblasti působnosti oprávnění provozovatele, které jsou prováděny jinou organizací, která je sama držitelem osvědčení nebo povolení k výkonu takovéto činnosti, nebo pokud takovéto osvědčení nebo povolení nemá, pracuje na základě povolení provozovatele.

(c) Konečná odpovědnost za výrobek či službu zajištěnou externími organizacemi by ale měla vždy zůstat na provozovateli.

GM2 ORO.GEN.205 Smluvní činnost

ZODPOVĚDNOST PŘI SMLUVNÍM ZAJIŠŤOVÁNÍ ČINNOSTÍ

(a) Bez ohledu na stav schválení dodavatelské organizace je provozovatel uzavírající smlouvu zodpovědný za zajištění, že všechny smluvní činnosti budou podrobeny identifikaci nebezpečí a řízení rizik, jak je vyžadováno v ORO.GEN.200 (a)(3), a sledování shody podle ORO.GEN.200 (a)(6).

(b) Pokud je dodavatelská organizace sama držitelem osvědčení nebo povolení k provádění smluvních činností, mělo by sledování shody prováděné provozovatelem alespoň prověřit, že její schválení prakticky pokrývá dodavatelsky zajišťované činnosti a je stále platné.

AMC1 ORO.GEN.220(b) Vedení záznamů

VŠEOBECNĚ

(a) Systém vedení záznamů by měl zajišťovat dostupnost všech záznamů, kdykoliv jsou potřeba, a to v rozumném čase. Tyto záznamy by měly být uspořádány způsobem, který zajistí jejich zpětnou vysledovatelnost a opětovné vyvolání po celou požadovanou dobu uchovávání.

(b) Záznamy by měly být vedeny v papírové nebo elektronické formě, případně na obou médiích. Přijatelné jsou také záznamy na mikrofilmu nebo optických discích. Záznamy by měly zůstat čitelné po celou požadovanou dobu uchovávání. Doba uchovávání začíná běžet okamžikem, kdy byl záznam vytvořen nebo naposled změněn.

(c) Papírové systémy by měly využívat odolný materiál, který je schopen odolat běžné manipulaci a archivaci. Počítačové systémy by měly mít alespoň jeden záložní systém, který by měl být aktualizován vždy do 24 hodin od provedení jakéhokoliv nového záznamu. Počítačové systémy by měly zahrnovat ochrany bránící neoprávněnému personálu ve změně údajů.

(d) Veškerý počítačový hardware, který se používá k zajištění zálohy dat, by měl být umístěn na jiném místě, než hardware obsahující pracovní údaje, a v prostředí zajišťujícím, že tento hardware zůstane v dobrém stavu. Pokud dochází ke změně hardwaru či softwaru, je třeba

věnovat zvláštní péči zachování dostupnosti všech nezbytných údajů alespoň po celou dobu specifikovanou v příslušné Hlavě. Pokud není tato doba uvedena, měly by být všechny záznamy uchovávány po dobu minimálně 5 let.

GM1 ORO.GEN.220(b) Vedení záznamů

ZÁZNAMY

Přenos záznamů na mikrofilm nebo optická média může být proveden kdykoliv. Záznamy by měly být stejně čitelné jako původní záznamy a měly by tak zůstat po celou požadovanou dobu uchovávání.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA AOC – OSVĚDČOVÁNÍ LETECKÝCH PROVOZOVATELŮ

AMC1 ORO.AOC.100 Žádost o osvědčení leteckého provozovatele (AOC)

ČASOVÉ RÁMCE ŽÁDOSTI

Žádost o první vydání AOC by měla být podána nejméně 90 dní před datem zamýšleného zahájení provozu. Provozní příručka může být předložena později, ale v žádném případě ne později než 60 dní před datem zamýšleného zahájení provozu.

AMC1 ORO.AOC.110 Dohoda o nájmu/pronájmu

VŠEOBECNĚ

Provozovatel, který si zamýšlí najmout letadlo, by měl příslušnému úřadu poskytnout následující informace:

(a) typ, registrační značka a sériové číslo letadla;

(b) název (jméno) a adresa vlastníka zapsaného v rejstříku;

(c) kopie platného osvědčení letové způsobilosti;

(d) kopie dohody o nájmu/pronájmu nebo popis podmínek nájmu/pronájmu, s výjimkou finančních ujednání;

(e) doba trvání nájmu/pronájmu; a

(f) v případě nájmu s posádkou kopie AOC provozovatele třetí země a oblasti provozu.

K výše uvedeným informacím by mělo být přiloženo prohlášení podepsané nájemce, že strany dohody o nájmu/pronájmu plně chápou své jednotlivé povinnosti podle platných předpisů.

AMC1 ORO.AOC.110(c) Dohoda o nájmu/pronájmu

NÁJEM S POSÁDKOU

Pokud provozovatel při nájmu letadla s posádkou zapsaného v rejstříku třetí země nezamýšlí použít bezpečnostní požadavky EU pro letový provoz a zachování letové způsobilosti, měl by příslušnému úřadu prokázat, že standardy, kterým je vyhověno, jsou rovnocenné následujícím požadavkům:

(a) Příloha IV (Část-CAT);

(b) Část-ORO:

  (1) ORO.GEN.110 a Oddíl 2 Hlavy GEN;

  (2) ORO.MLR, s výjimkou ORO.MLR.105;

  (3) ORO.FC;

  (4) ORO.CC, s výjimkou ORO.CC.200 a ORO.CC.210(a);

  (5) ORO.TC;

  (6) ORO.FTL, včetně souvisejících CS-FTL; a

  (7) ORO.SEC;

(c) Příloha V (Část-SPA), je-li to použitelné;

(d) pro řízení zachování letové způsobilosti provozovatele ze třetí země: Část-M[3], Hlava-B, Hlava-C a Hlava-G, s výjimkou bodů M.A.707, a M.A.710;

(e) pro organizace k údržbě využívané provozovatelem ze třetí země po dobu trvání nájmu: Část-145[4]; a

(f) provozovatel by měl poskytnout příslušnému úřadu kompletní popis plánu(ů) omezení doby letu, provozních postupů a posouzení bezpečnosti prokazující vyhovění cílům bezpečnosti stanoveným v bodech (b) (1) až (6).

AMC2 ORO.AOC.110(c) Dohoda o nájmu/pronájmu

NÁJEM S POSÁDKOU

Nájemce by si měl uchovat záznam o případech, kdy byli využiti pronajímatelé, pro kontroly ze strany státu, který vydal jeho AOC.

GM1 ORO.AOC.110(c) Dohoda o nájmu/pronájmu

KRÁTKODOBÝ NÁJEM S POSÁDKOU

V případě očekávání provozní potřeby může provozovatel uzavřít rámcovou dohodu s více než jedním provozovatelem ze třetí země pod podmínkou, že tito provozovatelé vyhovují ORO.AOC.110(c). Tito provozovatelé by měli být uvedeni na seznamu udržovaném nájemcem.

AMC1 ORO.AOC.110(f) Dohoda o nájmu/pronájmu

PRONÁJEM S POSÁDKOU

Při notifikaci příslušnému úřadu by měl provozovatel zamýšlející pronajímat letadlo s posádkou poskytnout příslušnému úřadu následující informace:

(a) typ, registrační značka a sériové číslo letadla;

(b) název (jméno) a adresa nájemce;

(c) kopie dohody o nájmu/pronájmu nebo popis podmínek nájmu/pronájmu, s výjimkou finančních ujednání; a

(d) doba trvání nájmu/pronájmu.

AMC1 ORO.AOC.115(a)(1) Dohody o společném označování linek

PRVOTNÍ OVĚŘENÍ VYHOVĚNÍ

(a) Aby se ověřilo, že provozovatel ze třetí země vyhovuje příslušným standardům ICAO, zejména Přílohám ICAO 1, 2, 6, Části I a III, podle použitelnosti, 8 a 18, měl by provozovatel EU provést audit provozovatele ze třetí země, včetně pohovorů s personálem, a uskutečnit prohlídku zařízení provozovatele ze třetí země.

(b) Audit by měl být zaměřen na systémy provozu, řízení a kontroly provozovatele.

---

[3] Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 1149/2011 ze dne 21. října 2011 (Úř. věst. L 298, 16.11.2011, s. 1).

[4] Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 1149/2011 ze dne 21. října 2011 (Úř. věst. L 298, 16.11.2011, s. 1).

AMC1 ORO.AOC.115(b) Dohody o společném označování linek

PROGRAM AUDITU V RÁMCI SPOLEČNÉHO OZNAČOVÁNÍ LINEK

(a) Za účelem sledování trvalého vyhovění provozovatele ze třetí země použitelným standardům ICAO by měli provozovatelé stanovit auditní program v rámci společného označování linek. Takovýto program auditu v rámci společného označování linek by měl zahrnovat:

(1) metodu auditu (zpráva o auditu + prohlášení a vyhovění);

(2) podrobnosti o konkrétních provozních oblastech podléhajících auditu;

(3) kritéria definující úspěšné výsledky auditu;

(4) systém hlášení a nápravy nálezů;

(5) systém trvalého sledování;

(6) kvalifikace a oprávnění auditora; a

(7) četnost auditů.

(b) Provozovatel podílející se na společném označování linek by měl být podroben auditu s periodou nepřekračující 24 měsíců. Začátek prvního 24měsíčního plánovacího cyklu dozoru je určen datem prvního auditu a měl by tak určovat data začátku a konce opakujícího se24měsíčního plánovacího cyklu. Interval mezi dvěma audity by neměl překročit 24 měsíců.

(c) Provozovatel EU by měl zajistit obnovovací audit každého provozovatele ze třetích zemí podílejícího se na společném označování linek před vypršením platnosti předchozího auditu. Datum vypršení platnosti předchozího auditu se stává datem účinnosti obnovovacího auditu pod podmínkou, že závěrečná schůzka obnovovacího auditu je v rozmezí 150 dní před datem vypršení platnosti předchozího auditu. Pokud se závěrečná schůzka obnovovacího auditu koná více než 150 dní před datem vypršení platnosti předchozího auditu, potom je datem účinnosti obnovovacího auditu den závěrečné schůzky obnovovacího auditu. Obnovovací audity jsou platné po dobu 24 následujících měsíců počínaje datem účinnosti auditu a konče datem vypršení platnosti auditu.

(d) Na auditu v rámci společného označování linek se může podílet několik provozovatelů. V případě společného auditu by měla být zpráva pro účely posouzení dostupná jakýmikoliv prostředky všem v té době identifikovaným provozovatelům, kteří se na něm podílejí.

(e) Po uzavření veškerých nálezů identifikovaných během auditu by měl provozovatel EU předložit příslušnému úřadu prohlášení o shodě prokazující, že provozovatel ze třetí země splňuje všechny použitelné bezpečnostní standardy.

AMC2 ORO.AOC.115(b) Dohody o společném označování linek

POSKYTOVATELÉ TŘETÍ STRANY

(a) Prvotní audit a/nebo trvalé sledování mohou být prováděny poskytovatelem třetí strany jménem provozovatele EU, pokud je prokázáno, že:

(1) byla s poskytovatelem třetí strany uzavřena zadokumentovaná dohoda;

(2) standardy auditu používané poskytovatelem třetí strany postihují rozsah regulace dostatečně podrobně;

(3) poskytovatel třetí strany využívá systém hodnocení navržený k posuzování systémů provozu, řízení a kontroly provozovatele ze třetích zemí podílejícího se na společném označování linek;

(4) je zajištěna nezávislost poskytovatele třetí strany, jeho systému hodnocení, stejně jako nezaujatost auditorů;

(5) auditoři jsou odpovídajícím způsobem kvalifikovaní a mají dostatečné znalosti, praxi a výcvik, včetně provozního výcviku (OJT), k výkonu jim přidělených úkolů;

(6) audity jsou prováděny na místě;

(7) je umožněn přístup k souvisejícím údajům a zařízením do úrovně detailu nezbytné k ověření vyhovění použitelným požadavkům;

(8) provozovateli EU je poskytnut přístup ke kompletní zprávě z auditu;

(9) byly stanoveny postupy pro sledování trvalého vyhovění provozovatele ze třetích zemí podílejícího se na společném označování linek použitelným požadavkům, s ohledem na časové rozvrhy uvedené v bodech (b) a (c) AMC1 ORO.AOC.115(b);

(10) byly stanoveny postupy notifikace provozovateli ze třetích zemí podílejícímu se na společném označování linek ohledně jakýchkoliv nevyhovění použitelným požadavkům, nápravných opatření, která mají být provedena, a uzavření nálezů;

(b) Využití poskytovatele třetí strany pro účely prvotního auditu nebo sledování trvalého vyhovění provozovatele ze třetích zemí podílejícího se na společném označování linek nezbavuje provozovatele EU jeho odpovědnosti podle ORO.AOC.115.

(c) Provozovatel EU by měl udržovat seznam provozovatelů ze třetích zemí podílejících se na společném označování linek sledovaných poskytovatelem třetí strany. Tento seznam a kompletní zpráva z auditu vypracovaná poskytovatelem třetí strany by měla být na vyžádání dostupná příslušnému úřadu.

AMC1 ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny

PROGRAM SLEDOVÁNÍ LETOVÝCH ÚDAJŮ (FLIGHT DATA MONITORING (FDM))

(a) Vedoucí bezpečnosti, stanovený podle AMC1 ORO.GEN.200(a)(1), by měl být odpovědný za identifikaci a posouzení problémů a jejich převedení na vedoucího odpovědného (vedoucí odpovědné) za dotčený proces (dotčené procesy). Posledně jmenovaný by měl být odpovědný za provedení příslušného a proveditelného bezpečnostního opatření v opodstatněné době odrážející závažnost daného problému.

(b) Program FDM by měl provozovateli umožnit:

(1) identifikovat oblasti provozního rizika a vyčíslit současné bezpečnostní rezervy;

(2) identifikovat a vyčíslit provozní rizika prostřednictvím zdůraznění událostí nestandardních, neobvyklých nebo nebezpečných okolností;

(3) využít informace FDM ohledně četnosti takových událostí, v kombinaci s předpokladem úrovně závažnosti k posouzení bezpečnostního rizika k určení, které se může stát nepřijatelným, pokud by zjištěný trend nadále trval;

(4) zavést do praxe vhodné postupy nápravných opatření poté, co bylo identifikováno nepřijatelné riziko, ať už skutečně přítomné nebo předpovídané pomocí trendů; a

(5) potvrdit účinnost nápravného opatření pomocí trvalého sledování.

(c) Techniky analýzy FDM by měly sestávat z následujícího:

(1) detekce mimořádností: hledání odchylek od mezí daných letovou příručkou letadla a standardních provozních postupů. Měl by být vybrán soubor stěžejních událostí, který pokrývá hlavní oblasti zájmu provozovatele. Vzorový seznam je uveden v Dodatku 1 k AMC1 ORO.AOC.130. Detekční meze události by měly být neustále přezkoumávány, aby reagovaly na současné provozní postupy provozovatele.

(2) měření všech letů: systém definující, co je normální postup. Toho lze dosáhnout udržováním různých zběžných přehledů informací z každého letu.

(3) statistiky – série údajů shromážděných k podpoře procesu analýzy: tato metoda by měla zahrnovat počet provedených letů na letadlo a podrobnosti v jednotlivých sektorech dostatečné k získání informací o četnostech a trendech.

(d) Nástroje analýzy, posuzování a procesu řízení FDM: efektivnost posouzení informací získaných z digitálních letových údajů by měla záviset na zajištění vhodných sad nástrojů informačních technologií.

(e) Vzdělávání a publikace: sdílení bezpečnostních informací by mělo být základním principem bezpečnosti letectví ve snaze snižovat četnosti nehod. Provozovatel by měl předat získaná ponaučení veškerému souvisejícímu personálu a, kde je to vhodné, průmyslu.

(f) Požadavky týkající se údajů v případě nehody a incidentu stanovené v CAT.GEN.MPA.195 mají přednost před požadavky programu FDM. V těchto případech by měly být údaje FDR uchovávány jako součást dat vyšetřování a mohou spadat mimo dohody o deidentifikaci.

(g) Každý člen posádky by měl být odpovědný za hlášení událostí. Důležité incidenty nesoucí riziko zjištěné pomocí FDM by proto měly být normálně předmětem povinného hlášení událostí posádkou. Pokud nejde o takový případ, potom by měli podat hlášení zpětně, které by mělo být začleněno do normálního procesu hlášení a analýzy nebezpečí, incidentů a nehod.

(h) Strategie opětovného využití údajů by měla zajistit dostatečně reprezentativní zachycení informací o letu potřebných k uchování přehledu o provozu. Analýza údajů by měla být prováděna dostatečně často, tak aby mohlo být provedeno opatření ohledně důležitých bezpečnostních problémů.

(i) Strategie uchovávání údajů by měla mít za cíl zajistit z dostupných údajů co možná největší přínosy bezpečnosti. Kompletní datový soubor by měl být uchováván, dokud nebudou ukončena opatření a procesy přezkoumání; poté by měl být uchováván zredukovaný datový soubor týkající se uzavřených problémů pro potřeby analýzy dlouhodobých trendů. Programoví vedoucí si mohou přát uchovávat vzorky deidentifikovaných kompletních letových údajů pro různé bezpečnostní účely (podrobnou analýzu, výcvik, porovnávání produktů (benchmarking), atd.).

(j) Politika přístupu k údajům a jejich zabezpečení by měla omezit přístup k informacím na oprávněné osoby. Pokud je přístup k údajům požadován pro účely letové způsobilosti a údržby, měl by být zaveden postup zabraňující odhalení totožnosti posádky.

(k) Postup zabraňující odhalení totožnosti posádky by měl být popsán v dokumentu, který by měl být podepsán všemi stranami (vedením leteckého dopravce, představiteli členů letové posádky jmenovanými buď odborovým svazem nebo samotnou letovou posádkou). Tento postup by měl minimálně definovat:

(1) cíl programu FDM;

(2) politiku přístupu k údajům a jejich zabezpečení, která by měla omezovat přístup k informacím na zvláště oprávněné osoby určené jejich pozicí;

(3) způsob, jak získat zpětnou vazbu deidentifikované posádky v těch případech, které vyžadují následné sledování konkrétního letu z důvodu kontextu informací; kde je požadován takový kontakt s posádkou, nemusí být oprávněná osoba (osoby) nezbytně programovým vedoucím nebo vedoucím bezpečnosti, ale mohla by být třetí stanou (zprostředkovatelem) oboustranně přijatelnou pro odborové svazy nebo personál a vedení;

(4) politiku uchovávání údajů a přístupnosti, včetně opatření k zajištění zabezpečení údajů;

(5) podmínky, za jakých by měl být pořádán poradní brífink nebo nápravný výcvik; to by se vždy mělo dít konstruktivním a nerepresivním způsobem;

(6) podmínky, za kterých může dojít k odtajnění z důvodů hrubé nedbalosti nebo důležitého zájmu zachování bezpečnosti;

(7) účast zástupce (zástupců) členů letové posádky v posuzování údajů, nápravných opatření a procesu přezkoumávání a zvažování doporučení; a

(8) politiku zveřejňování nálezů vyplývajících z FDM.

(l) Palubní systémy a vybavení využité k získání údajů FDM by se měly pohybovat od již zastavěného kompletního zapisovače pro rychlý přístup (quick access recorder (QAR)) v případě moderních letadel s digitálními systémy, po základní zapisovač chráněný proti nárazu u starších nebo méně sofistikovaných letadel. Potenciál analýzy redukovaného souboru dat dostupných v druhém případě může snížit přínosy pro bezpečnost, které lze

získat. Provozovatel by měl zajistit, že použití FDM nepříznivě neovlivňuje provozuschopnost vybavení požadovaného pro vyšetřování nehod.

GM1 ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny

DEFINICE PROGRAMU FDM

Pro potřeby tohoto poradenského materiálu lze program FDM definovat jako proaktivní a nerepresivní program sloužící ke sběru a analýze údajů zaznamenaných v průběhu rutinních letů za účelem zvýšení bezpečnosti letectví.

(a) Metody analýzy FDM

(1) Detekce mimořádností

(i) Programy FDM se využívají k detekci mimořádností, jako jsou odchylky od mezí daných letovou příručkou, standardními provozními postupy (SOP) nebo správného leteckého umění. Obvykle soubor stěžejních událostí stanovuje hlavní oblasti zájmu provozovatelů.

Příklady: vysoká rychlost rotace při nadzdvihnutí, výstraha blízkosti pádové rychlosti, výstraha systému signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS), překročení rychlostního omezení pro klapky, rychlé přiblížení, vysoko/nízko oproti sestupové rovině a tvrdé přistání.

(ii) Spouštěcím projevem logiky mohou být jednoduše mimořádnosti jako mezní hodnoty (červená čára). Většina jsou nicméně kombinace, které definují určitý letový mód, konfiguraci letadla nebo stav související s platícím zatížením. Analytický software může rovněž přidělovat různé sady pravidel v závislosti na letišti nebo zeměpisné poloze. Například letiště citlivá na hluk mohou používat vyšší než běžné úhly sestupu na dráze přiblížení nad zalidněnými oblastmi. Navíc může být cenné definovat určité úrovně závažnosti mimořádnosti (jako nízká, střední a vysoká).

(iii) Detekce mimořádností poskytuje užitečné informace, které mohou doplňovat informace poskytnuté prostřednictvím hlášení posádek.

Příklady: přistání s omezeným použitím klapek, nouzové klesání, porucha motoru, přerušený vzlet, opakování okruhu, výstraha palubního protisrážkového systému (ACAS) nebo GPWS a nesprávné činnosti systémů.

(iv) Provozovatel může rovněž modifikovat standardní soubor stěžejních událostí, tak aby zohlednil unikátní situace, ke kterým pravidelně dochází, nebo SOP, které používají.

Příklad: vyhnutí se rušivých hlášení mimořádností při nestandardním odletu podle přístrojů.

(v) Provozovatel může také definovat nové události řešící specifické problematické oblasti.

Příklad: omezení týkající se určitého nastavení klapek za účelem prodloužení životnosti letadlového celku.

(2) Měření všech letů

Uchovávány jsou údaje FDM ze všech letů, ne pouze z těch, které vykazují důležité události. Je uchováván výběr parametrů dostatečný k charakterizování každého letu a umožňující srovnávací analýzu širokého spektra provozní variability. Formující se trendy a tendence mohou být identifikovány a sledovány dříve, než je dosaženo spouštěcí úrovně související s mimořádnostmi.

Příklady sledovaných parametrů: vzletová hmotnost, nastavení klapek, teplota, rychlosti nadzdvihnutí, odpoutání oproti plánovaným rychlostem, maximální úhlová rychlost klopení a poloha během rotace, a rychlosti, výšky a časy zasunutí podvozku.

Příklady srovnávacích analýz: úhlové rychlosti klopení při vysokých a nízkých vzletových hmotnostech, přiblížení za dobrého a špatného počasí, a dosednutí na krátkých vs. dlouhých drahách.

(3) Statistiky

Jsou shromažďovány série údajů k podpoře procesu analýzy: to obvykle zahrnuje počty provedených letů na letadlo a podrobnosti v jednotlivých sektorech dostatečné k získání informací o četnostech a trendech.

(4) Vyšetřování letových údajů z incidentů

Zaznamenané letové údaje poskytují cenné informace pro následné vyšetřování incidentů a jiné technické zprávy. Jsou užitečné k posílení dojmů a informací, které si vybavila letová posádka. Rovněž poskytují přesný ukazatel stavu a výkonnosti systémů, což může pomoci při určování vztahů mezi příčinou a následkem.

Příklady incidentů, kdy by mohly být zaznamenané údaje užitečné:

- podmínky vysokého pracovního zatížení v pilotním prostoru potvrzené takovými indikátory jako opožděné klesání, opožděné nalétnutí směrové a/nebo sestupové roviny, pozdní přechod do konfigurace pro přistání;
- nestabilizovaná a uspěchaná přiblížení, vybočení ze sestupové dráhy, atd.;
- překročení předepsaných provozních omezení (jako jsou mezní rychlosti pro klapky, přehřátí motoru); a
- setkání s vírovým úplavem, setkání s turbulencí nebo jinými vertikálními zrychleními.

Je třeba poznamenat, že zaznamenané letové údaje mají omezení, např. ne všechny informace zobrazované letové posádce jsou zaznamenávány, zdroj zaznamenaných údajů se může lišit od zdroje využívaného letovým přístrojem, snímací rychlost nebo rozlišení záznamu parametru může být k zachycení přesné informace nedostatečné.

(5) Zachování letové způsobilosti

Údaje z celoletových měření a detekcí mimořádností mohou být využita k usnadnění funkce zachování letové způsobilosti. Například programy monitorující motory sledující měření výkonnosti motoru k určení provozní účinnosti a předpovědi hrozících poruch.

Příklady využití pro zachování letové způsobilosti: měření úrovně tahu motoru a odporu draku, monitorování výkonnosti systému avioniky a jiných systémů, chování letového řízení a použití brzd a přistávacího zařízení.

(b) Vybavení FDM

(1) Všeobecně

Programy FDM zahrnují obecně systémy, které zachycují letové údaje, převádějí údaje do formátu vhodného pro analýzu a generují hlášení a vizualizace k usnadnění posuzování údajů. Typicky je pro účinné programy FDM potřeba vybavení následujících schopností:

(i) palubní zařízení k zachycení a zaznamenání údajů o širokém spektru parametrů během letu;

(ii) způsoby, jak přenést údaje zaznamenané na palubě letadla do pozemní procesní stanice.

(iii) pozemní počítačový systém pro analýzu údajů, identifikaci odchylek od předpokládaného chování, generování hlášení k usnadnění interpretování výstupů, atd.; a

(iv) volitelný software pro letovou animaci umožňující spojení všech dat, jejich prezentování ve formě simulace letových podmínek, což usnadňuje představení si skutečných událostí.

(2) Palubní vybavení

(i) Letové parametry a kapacita záznamu požadované pro zapisovače letových údajů (FDR) za účelem podpory vyšetřování nehod mohou být pro podporu účinného programu FDM nedostačující. Jsou dostupná jiná technická řešení, včetně následujících:

(A) Zapisovače pro rychlý přístup (QAR). Zapisovače QAR jsou zastavěny na letadle a zaznamenávají letové údaje na nenákladné vyměnitelné médium.

(B) Některé systémy automaticky stahují zaznamenané informace prostřednictvím zabezpečeného bezdrátového systému, když je letadlo v blízkosti východu (gatu). Rovněž existují systémy umožňující analyzování zaznamenaných údajů na palubě, zatímco je letadlo ve vzduchu.

(ii) Složení letadlového parku, struktura tratí a zvážení nákladů určí nákladově nejefektivnější metodu získání údajů z letadla.

(3) Pozemní přehrávací a analytické vybavení

(i) Data jsou stažena ze záznamového zařízení letadla do pozemní procesní stanice, kde jsou zabezpečeně uchovávána, aby byly tyto citlivé informace chráněny.

(ii) Programy FDM generují obrovské množství dat vyžadujících specializovaný analytický software.

(iii) Analytický software kontroluje stažené letové údaje na abnormality.

(iv) Analytický software může zahrnovat: komentovaná zobrazení vysledovaných údajů, soupisy technických jednotek, vizualizaci nejdůležitějších incidentů, přístup k výkladovým materiálům, odkazy na jiné informace týkající se bezpečnosti a statistická vyjádření.

(c) FDM v praxi

(1) Proces FDM

Typicky se provozovatelé řídí při aplikování programu FDM procesem uzavřené smyčky, například:

(i) Stanovení základny: nejprve provozovatelé stanoví základnu provozních parametrů, oproti nimž mohou být zjišťovány a měřeny změny.

Příklady: míra nestabilních přiblížení nebo tvrdých přistání.

(ii) Zvýraznění neobvyklých nebo nebezpečných okolností: uživatel určuje, kdy dochází k nestandardním, neobvyklým nebo v podstatě nebezpečným podmínkám; jejich porovnáním s bezpečnostními rezervami základny mohou být vyčísleny změny.

Příklad: nárůst nestabilních přiblížení (nebo jiných nebezpečných událostí) v konkrétních místech.

(iii) Identifikace nebezpečných trendů: trendy jsou určovány na základě četnosti a závažnosti události. V kombinaci s předpokladem úrovně závažnosti jsou posuzována rizika, aby se určilo, která se mohou stát nepřijatelnými, pokud by trend přetrval.

Příklad: nový postup vedl k velkým rychlostem klesání, které téměř aktivují výstrahy GPWS.

(iv) Zmírnění rizik: poté, co bylo identifikováno nepřijatelné riziko, je rozhodnuto o vhodných opatřeních ke zmírnění rizika a ta jsou zavedena.

Příklad: po zjištění velké rychlosti klesání jsou změněny SOP tak, aby bylo zlepšeno ovládání letadla na optimum/maximální rychlosti klesání.

(v) Účinnost sledování: poté, co bylo provedeno nápravné opatření, je sledována je ho účinnost, potvrzující, že toto opatření snížilo zjištěné riziko a že nedošlo k přesunu rizika někam.

Příklad: potvrďte, že jiná bezpečnostní opatření na letišti s velkou rychlostí klesání nevedla po změnách v postupech přiblížení ke změně k horšímu.

(2) Analýza a další sledování

(i) Údaje FDM jsou obvykle shromažďovány každý měsíc nebo v kratších intervalech. Údaje jsou poté přezkoumány, aby se identifikovaly určité mimořádnosti a formující se nežádoucí trendy a aby se informace rozšířily k letovým posádkám.

(ii) Pokud jsou zřejmé nedostatky v technice ovládání pilota, jsou informace obvykle deidentifikovány, aby byla chráněna totožnost letové posádky. Informace o konkrétních mimořádnostech je předána osobě (vedoucímu bezpečnosti, schválenému zástupci letové posádky, upřímnému zprostředkovateli) stanovenému provozovatelem k důvěrnému rozhovoru s pilotem. Osoba stanovená provozovatelem zajišťuje nezbytný kontakt s pilotem za účelem ověření okolností, získání zpětné vazby a poskytnutí rady a doporučení u příslušných opatřeních. Toto příslušné opatření by mohlo zahrnovat opětovný výcvik u pilota (provedený konstruktivní a nerepresivní cestou), revize příruček, změny provozních postupů ATC a letiště.

(iii) Další sledování umožňuje posoudit účinnost nápravných opatření. Zpětná vazba letové posádky je nezbytná pro identifikaci a vyřešení bezpečnostních problémů a mohla by být získávána prostřednictvím pohovorů, například následujících dotazů:

(A) Jsou požadované výsledky dosaženy dostatečně brzo?

(B) Byly problémy skutečně napraveny, nebo jen přemístěny na jinou část systému?

(C) Došlo k zavedení nových problémů?

(iv) Všechny události jsou obvykle archivovány v databázi. Databáze je využívána k třídění, ověřování platnosti, a zobrazování dat ve snadno pochopitelných zprávách pro vedení. Časem tyto archivované údaje mohou poskytovat obrázek formujících se trendů a nebezpečí, které by mohly jinak zůstat nepovšimnuty.

(v) Ponaučení získaná z programu FDM si mohou vyžádat zahrnutí do programů propagace bezpečnosti provozovatele. Média propagace bezpečnosti mohou zahrnovat letáky, časopisy věnující se letové bezpečnosti, zvýrazněné příklady při výcviku nebo během cvičení na simulátorech, pravidelné zprávy průmyslu a příslušnému úřadu. Avšak vyžaduje se, aby se dával pozor na zajištění toho, aby všechny informace získané prostřednictvím FDM byly před jejich použitím v jakémkoliv výcviku nebo propagační iniciativě deidentifikovány.

(vi) Všechny úspěchy a selhání jsou zaznamenány, porovnávajíc plánované cíle programu s očekávanými výsledky. To poskytuje základ pro přezkoumání programu FDM a opodstatnění pro vývoj budoucího programu.

(d) Předpoklady účinného programu FDM

(1) Ochrana údajů FDM

Integrita programů FDM spočívá na ochraně údajů FDM. Jakékoliv prozrazení za účelem jiným, než je řízení bezpečnosti, může ohrozit dobrovolné poskytování údajů souvisejících s bezpečností, a tím ohrozit letovou bezpečnost.

(2) Nezbytná důvěra

Základem úspěšného programu FDM je získání důvěry mezi vedením a letovou posádkou. Tato důvěra může být usnadněna:

(i) účastí zástupců letové posádky na návrhu, zavádění a provozu programu FDM od počátku;

(ii) formální dohodou mezi vedením a letovou posádkou, určující postupy využití a ochrany údajů; a

(iii) zabezpečením údajů, optimalizovaným:

(A) dodržováním dohody;

(B) tím, že provozovatel striktně omezuje přístup k údajům na vybrané jednotlivce;

(C) zachováváním přísné kontroly k zajištění toho, že identifikovaná data jsou bezpečně uchovávána; a

(D) zajištěním toho, že provozní problémy jsou vedením okamžitě řešeny.

(3) Potřebná bezpečnostní kultura (safety culture)

Ukazatele efektivní bezpečnostní kultury obvykle zahrnují:

(i) prokázaný závazek vrcholného vedení prosazovat proaktivní bezpečnostní kulturu;

(ii) nerepresivní politika provozovatele pokrývající program FDM;

(iii) řízení programu FDM specializovaným personálem pod pravomocí vedoucího bezpečnosti, s vysokým stupněm specializace a logistické podpory;

(iv) zapojení osob s příslušnou odborností při identifikování a posouzení rizik (například piloti se zkušenostmi na typu letadla, který je analyzován);

(v) sledování trendů v rámci letadlového parku celkově za mnoho provozů, nezaměřující se pouze na konkrétní události;

(vi) správně členěný systém za účelem ochrany důvěrné povahy údajů; a

(vii) účinný komunikační systém pro šíření informací týkajících se nebezpečí (a následná posouzení rizika), interní nebo s jinými organizacemi, umožňující včasné bezpečnostní opatření.

(e) Zavádění programu FDM

(1) Všeobecné ohledy

(i) K zavedení programu FDM jsou obvykle potřeba následující kroky:

(A) uskutečnění formální dohody mezi vedením a letovou posádkou;

(B) stanovení a ověření provozních a bezpečnostních postupů;

(C) zástavba/instalace vybavení;

(D) výběr a výcvik specializovaného a zkušeného personálu pro provoz programu; a

(E) zahájení analýzy a ověřování údajů.

(ii) Provozovatel, který nemá žádné zkušenosti s FDM, může potřebovat rok, aby dosáhl provozuschopného programu FDM. Než se objeví jakékoliv přínosy ohledně bezpečnosti a nákladů, může uplynout další rok. Pokrok v oblasti analytického softwaru, nebo využití externích poskytovatelů specializovaných služeb může tyto časové horizonty zkrátit.

(2) Smysl a cíle programu FDM

(i) Jako u jakéhokoliv projektu je potřeba definovat směr a cíle práce. Doporučuje se fázovaný přístup, tak aby položeny základy pro možný další růst do jiných oblastí. Využití přístupu stavebních bloků dovolí se získáváním zkušeností růst, diverzifikaci a vývoj.

Příklad: u modulárního systému – začít pouze se sledováním základních problémů souvisejících s bezpečností. V druhé fázi přidat monitorování stavu motoru, atd. Zajistit kompatibilitu s ostatními systémy.

(ii) Stupňovitý soubor cílů, začínající od přehrání prvního týdne a pokračující přes zprávy z první série k pravidelným analýzám rutiny, bude přispívat k pocitu úspěchu, když budou splněny jednotlivé milníky.

Příklady krátkodobých, střednědobých a dlouhodobých cílů:

(A) Krátkodobé cíle:

- stanovit postupy stahování údajů, software pro zkušební přehrávání a identifikovat závady letadla;
- ověřit a prošetřit údaje o mimořádnostech; a
- stanovit pro uživatele přijatelný formát rutinních hlášení zvýrazňující jednotlivé mimořádnosti a usnadňující získávání souvisejících statistik.

(B) Střednědobé cíle:

- předložit výroční zprávu – včetně klíčových ukazatelů výkonnosti;
- doplnit další moduly k analýze (např. zachování letové způsobilosti); a
- naplánovat přidání dalšího letadlového parku do programu.

(C) Dlouhodobé cíle:

- zapojit do sítě informací FDM všechny bezpečnostní informační systémy provozovatele;
- zavést zajištění FDM u jakéhokoliv navrhovaného programu alternativního výcviku a kvalifikací (ATQP); a
- použít sledování využití a stavu k snížení nevyužitých fondů.

(iii) Zaměření na několik známých oblastí zájmu na začátku pomůže prokázat účinnost systému. Oproti nedisciplinovanému nesystematickému přístupu („brokovnice“) dosáhne cílený přístup pravděpodobněji brzkého úspěchu.

Příklady: uspěchaná přiblížení nebo nerovné dráhy na konkrétních letištích. Analýza takovýchto známých problematických oblastí může vytvářet užitečné informace pro analýzu jiných oblastí.

(3) Tým FDM

(i) Praxe ukázala, že „tým“ potřebný k provozu programu FDM se může co do velikosti lišit od jedné osoby u malého letadlového parku, po specializované oddělení u velkých letadlových parků. Popisy níže určují různé funkce, které mají být splněny, ale ne všechny si žádají specializovanou pozici.

(A) Vedoucí týmu: je nezbytné, aby si vedoucí týmu získal důvěru a plnou podporu jak vedení, tak letové posádky. Vedoucí týmu jedná nezávisle na jiných ve šňůře vedení, tak aby vydával doporučení, která budou viděna všemi, aby měl vysokou úroveň integrity a nestrannosti. Vyžaduje se, aby měl tento jedinec dobré dovednosti v oblasti analýzy, prezentace a řízení.

(B) Interpret pro letový provoz: tato osoba je obvykle současný pilot (nebo třeba nedávno penzionovaný služebně starší kapitán nebo instruktor), který zná síť tratí a letadla provozovatele. Hloubková znalost SOP, charakteristik ovládání letadla, letišť a tratí tohoto člena týmu je využívána k zařazení údajů FDM do věrohodných souvislostí.

(C) Technický interpret: tato osoba interpretuje údaje FDM s ohledem na technické stránky provozu letadla a je obeznámena s požadavky oddělení pro pohonné jednotky, konstrukce a systémy co se týče informací a jakýmikoliv jinými technickými monitorovacími programy, které jsou provozovatelem využívány.

(D) „Gate-keeper“: tato osoba zajišťuje spojení mezi vedoucími letadlového parku nebo výcviku a letovou posádkou zainteresovanou v událostech zvýrazněných FDM. Pozice vyžaduje umět dobře vycházet s lidmi a mít kladný postoj k výchově bezpečnosti. Osoba je typicky zástupce asociace letových posádek nebo „upřímný zprostředkovatel“ a je jedinou osobou, které je dovoleno spojovat údaje určující totožnost s událostí. Je nezbytné, aby tato osoba měla důvěru jak vedení, tak letové posádky.

(E) Inženýrská technická podpora: tato osoba je obvykle specialista na avioniku, účastnící se dohledu nad závaznými požadavky ohledně provozuschopnosti systémů FDR. Tento člen týmu je erudovaný v oblasti FDR a souvisejících systémů potřebných k fungování programu.

(F) Pracovník pro přehrávání a administrátor: tato osoba je odpovědná za každodenní fungování systému, vytvářející hlášení a analýzu.

(ii) Všichni členové týmu FDM potřebují náležitý výcvik nebo praxi v jim příslušející oblasti analýzy údajů. Každému členu týmu je přiděleno reálné množství času, který má pravidelně strávit na úkolech FDM.

Dodatek 1 k AMC1 ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny

TABULKA UDÁLOSTÍ FDM

Následující tabulka uvádí příklady událostí FDM, které se mohou dále rozvíjet podle konkrétních omezení provozovatele a letounu. Tabulka je pouze ilustrativní a není vyčerpávající.

Skupina událostí	**Popis**
Přerušený vzlet	Přerušený vzlet při vysoké rychlosti
Klopení při vzletu	Vysoká úhlová rychlost klopení při vzletu
	Vysoká poloha klopení během vzletu
Rychlosti nadzdvihnutí	Vysoká rychlost nadzdvihnutí
	Nízká rychlost nadzdvihnutí
Ztráta výšky během stoupání po vzletu	Ztráta výšky 20 ft při počátečním stoupání nad úrovní země (AGL) do 400 ft nad úrovní letiště (AAL)
	Ztráta výšky 400 ft při počátečním stoupání do 1 500 ft AAL
Pomalé stoupání po vzletu	Nepřiměřená doba do 1 000 ft AAL po vzletu
Rychlosti stoupání po vzletu	Vysoká rychlost stoupání po vzletu pod 400 ft AAL
	Vysoká rychlost stoupání po vzletu mezi 400 ft AAL až 1 000 ft AAL
	Malá rychlost stoupání po vzletu mezi 35 ft AGL až 400 ft AAL
	Malá rychlost stoupání po vzletu mezi 400 ft AGL až 1 500 ft AAL
Vysoká klesavost	Vysoká klesavost pod 2 000 ft AGL
Nezdařené přiblížení	Nezdařené přiblížení pod 1 000 ft AAL

Skupina událostí	**Popis**
	Nezdařené přiblížení nad 1 000 ft AAL
Nízké přiblížení	Nízký na přiblížení
Sestupová rovina	Odchylka pod sestupovou rovinu
	Odchylka nad sestupovou rovinu (pod 600 ft AGL)
Výkon na přiblížení	Malý výkon na přiblížení
Rychlosti přiblížení	Vysoká rychlost přiblížení v rozmezí 90 sekund od dotyku při přistání
	Vysoká rychlost přiblížení pod 500 ft AAL
	Vysoká rychlost přiblížení pod 50 ft AGL
	Nízká rychlost přiblížení v rozmezí 2 minut od dotyku při přistání
Přistávací klapky	Opožděné vysunutí přistávacích klapek (ne v poloze pod 500 ft AAL)
	Přistání s omezeným použitím klapek
	Činnost systému odlehčení zatížení klapek
Podélný sklon při přistání	Vysoká podélná poloha při přistání
	Nízká podélná poloha při přistání
Úhly příčného náklonu	Přílišný náklon pod 100 ft AGL
	Přílišný náklon mezi 100 ft AGL až 500 ft AAL
	Přílišný náklon nad 500 ft AGL
	Přílišný náklon blízko země (pod 20 ft AGL)
Normálové zrychlení	Vysoké normálové zrychlení na zemi
	Vysoké normálové zrychlení za letu se zasunutými klapkami (+/– nárůst)
	Vysoké normálové zrychlení za letu s vysunutými klapkami (+/– nárůst)
	Vysoké normálové zrychlení při přistání
Nenormální konfigurace	Výstraha na konfiguraci pro vzlet
	Předčasná změna konfigurace po vzletu (klapky)
	Brzdicí klapky s vztlakovými klapkami
	Brzdicí klapky na přiblížení pod 800 ft AAL
	Brzdicí klapky neaktivovány pod 800 ft AAL
Výstraha blízkosti země	Činnost systému signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS) – ostrá výstraha
	Činnost GPWS – jemná výstraha
	Činnost GPWS – výstraha na střih větru
	Činnost GPWS – falešná výstraha
Výstraha palubního protisrážkového systému (ACAS II)	Činnost ACAS – rada k vyhnutí
Rezerva do přetažení/třepání (buffet)	Třes páky
	Falešný třes páky

Skupina událostí	Popis
	Snížený přebytek vztlaku s výjimkou blízkosti země
	Snížený přebytek vztlaku při vzletu
	Malá rezerva do třepání (nad 20 000 ft)
Omezení letové příručky letadla	Překročení meze maximální provozní rychlosti (V_{MO})
	Překročení meze maximální provozní rychlosti (M_{MO})
	Překročení rychlosti klapek uvedené na štítku v kabině
	Překročení rychlosti s vysunutým podvozkem
	Překročení rychlosti pro zasouvání/vysouvání podvozku
	Překročení polohy klapek/slotů
	Překročení maximální provozní nadmořské výšky

GM2 ORO.AOC.130 Sledování letových údajů – letouny

SLEDOVÁNÍ LETOVÝCH ÚDAJŮ

Další poradenský materiál týkající se zřízení sledování letových údajů je možné nalézt v dokumentu UK Civil Aviation Authority *CAP 739 (Flight Data Monitoring)*.

AMC1 ORO.AOC.135(a) Požadavky na personál

JMENOVANÉ OSOBY

(a) Osoba může zastávat více než jeden ze jmenovaných postů, pokud je takové uspořádání považováno za vhodné a náležitě koresponduje s velikostí a rozsahem provozu.

(b) V provozní příručce by měl být uveden popis funkcí a odpovědností jmenovaných osob, včetně jejich jmen.

(c) Držitel AOC by měl provést taková opatření, aby byla v případě nepřítomnosti jmenovaných osob zajištěna nepřetržitost dohledu.

(d) Osoba jmenovaná jedním držitelem AOC by neměla být jmenována jiným držitelem AOC, pokud to není odsouhlaseno dotčeným příslušným úřadem.

(e) Jmenované osoby by měly mít uzavřenu pracovní smlouvu na počet hodin dostatečný pro splnění vedoucích funkcí spojených s velikostí a rozsahem provozu.

AMC2 ORO.AOC.135(a) Požadavky na personál

KOMBINACE ODPOVĚDNOSTÍ JMENOVANÝCH OSOB

(a) Přijatelnost jedné osoby zastávající několik postů, pravděpodobně v kombinaci s odpovědným vedoucím, by měla záviset na povaze a velikosti provozu. Dvě hlavní oblasti, kterými je třeba se zaobírat, by měly být odborná způsobilost a schopnost jednotlivce plnit si své odpovědnosti.

(b) Co se týče odborné způsobilosti v různých oblastech odpovědnosti, neměly by oproti požadavkům kladeným na osoby zastávající pouze jediný post existovat žádné rozdíly.

(c) Schopnost jednotlivce plnit si své odpovědnosti by měla primárně záviset na velikosti provozu. Nicméně složitost organizace nebo provozu může bránit kombinacím nebo omezovat kombinace postů, které by byly za jiných okolností přijatelné.

(d) Ve většině případů by měly odpovědnosti jmenované osoby ležet na jediném jednotlivci. Nicméně v oblasti pozemního provozu může být přijatelné, aby byly odpovědnosti rozděleny pod podmínkou, že odpovědnosti každého dotčeného jednotlivce budou jasně definovány.

GM1 ORO.AOC.135(a) Požadavky na personál

JMENOVANÉ OSOBY

Nejmenší organizace, o které lze uvažovat, je organizace jednoho člověka, kde jsou všechny jmenované posty obsazeny odpovědným vedoucím a audity prováděny nezávislou osobou.

GM2 ORO.AOC.135(a) Požadavky na personál

ODBORNÁ ZPŮSOBILOST JMENOVANÝCH OSOB

(a) Předpokládá se, že osoby jmenované v souladu s ORO.AOC.135 budou splňovat ustanovení týkající se praxe a průkazů způsobilosti uvedené v bodech (b) až (f). Výjimečně může příslušný úřad v mimořádných případech přijmout nominaci, která nesplňuje tyto požadavky úplně. Za takových okolností by měl mít jmenovaný srovnatelné zkušenosti a rovněž schopnosti vykonávat efektivně funkce týkající se daného postu a velikosti provozu.

(b) Jmenované osoby by měly mít:

(1) praktické zkušenosti a odborné znalosti týkající se použití standardů bezpečnosti letectví a bezpečných provozních postupů;

(2) všeobecnou znalost:

(i) použitelných předpisů EU týkajících se bezpečnosti a jakýchkoliv souvisejících požadavků a postupů;

(ii) provozních specifikací držitele AOC; a

(iii) potřeby a obsahu relevantních částí provozní příručky držitele AOC;

(3) dobrou znalost systémů řízení, pokud možno v oblasti letectví;

(4) odpovídající praxi ve vedení, pokud možno ve srovnatelné organizaci; a

(5) 5 let praxe v relevantní práci, z níž by měly být nejméně 2 roky v leteckém průmyslu na odpovídající pozici.

(c) Letový provoz. Jmenovaná osoba by měla být držitelem (v současnosti nebo v minulosti) platného průkazu způsobilosti člena letové posádky a souvisejících kvalifikací příslušných pro typ provozu prováděný na základě AOC. V případě, že průkaz způsobilosti a kvalifikace jmenované osoby nejsou aktuální, měl by být držitelem platného průkazu způsobilosti člena letové posádky a souvisejících kvalifikací její zástupce.

(d) Výcvik posádek. Jmenovaná osoba nebo její zástupce by měli být aktuálně instruktorem typové kvalifikace pro typ/třídu provozovanou na základě AOC. Jmenovaná osoba by měla mít detailní znalosti konceptu výcviku personálu držitele AOC – letových posádek, palubních průvodčích a, v případě relevantnosti, jiného personálu.

(e) Pozemní provoz. Jmenovaná osoba by měla mít detailní znalosti konceptu pozemního provozu držitele AOC.

(f) Zachování letové způsobilosti. Jmenovaná osoba by měla mít související znalosti a odpovídající praxi týkající se zachování letové způsobilosti letadel, jak je podrobně popsáno v Části-M[5].

[5] Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 1149/2011 ze dne 21. října 2011 (Úř. věst. L 298, 16.11.2011, s. 1).

GM1 ORO.AOC.140(b);(c) Požadavky na provozní prostory

PROVOZ PODLE PRAVIDEL VFR VE DNE LETOUNY S MOPSC MENŠÍ NEŽ 7 A VRTULNÍKY S MOPSC MENŠÍ NEŽ 5, SE VZLETEM A PŘISTÁNÍM NA STEJNÉM LETIŠTI NEBO PROVOZNÍM MÍSTĚ

S ohledem na velikost provozovatele a druh provozu mohou vhodná zařízení spočívat ve:

(a) vhodném prostoru kanceláře pro jmenovanou osobu (osoby), jak vyžaduje ORO.AOC.135, a

(b) odpovídajícím pracovním prostoru pro přípravu na let, která má být prováděna letovou posádkou.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA DEC – PROHLÁŠENÍ

AMC1 ORO.DEC.100 Prohlášení

ZMĚNY

Nové prohlášení by mělo být předloženo před účinností změny a uvádět datum, od kdy by měla změna platit.

GM1 ORO.DEC.100 Prohlášení

VŠEOBECNĚ

Cílem prohlášení je:

(a) aby provozovatel uznal svou odpovědnost podle příslušných bezpečnostních předpisů a přiznal, že je držitelem všech nezbytných oprávnění;

(b) informovat příslušný úřad o existenci provozovatele; a

(c) umožnit příslušnému úřadu splnit si své povinnosti v oblasti dozoru v souladu s ARO.GEN.300 and 305.

ŘÍZENÝ PROVOZ

Pokud je neobchodní provoz složitého motorového letadla řízen třetí stranou jménem vlastníka, může být tato strana provozovatel ve smyslu článku 3 písm. h) nařízení (ES) č. 2016/2008, a proto musí předložit příslušnému úřadu prohlášení o své způsobilosti a prostředcích plnit povinnosti spojené s provozem daného letadla.

V takovém případě by mělo být rovněž posouzeno, zda provozovatel třetí strany neprovádí obchodní provoz ve smyslu článku 3 písm. i) nařízení (ES) č. 216/2008.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA SPO – ZVLÁŠTNÍ OBCHODNÍ PROVOZ

AMC1 ORO.SPO.100(a) Požadavky na personál

JMENOVANÉ OSOBY

(a) Osoba může zastávat více než jeden ze jmenovaných postů, pokud je takové uspořádání považováno za vhodné a náležitě koresponduje s velikostí a rozsahem zvláštního obchodního provozu.

(b) V provozní příručce by měl být uveden popis funkcí a odpovědností jmenovaných osob, včetně jejich jmen.

(c) Provozovatel zvláštního obchodního provozu by měl přijmout taková opatření, aby byla v případě nepřítomnosti jmenovaných osob zajištěna nepřetržitost dohledu.

(d) Osoba jmenovaná jedním provozovatelem zvláštního obchodního provozu by běžně neměla být jmenována jiným provozovatelem zvláštního obchodního provozu.

(e) Jmenované osoby by měly mít uzavřenu pracovní smlouvu na počet hodin dostatečný pro splnění vedoucích funkcí spojených s velikostí a rozsahem zvláštního obchodního provozu.

AMC2 ORO.SPO.100(a) Požadavky na personál

KOMBINACE ODPOVĚDNOSTÍ JMENOVANÝCH OSOB

(a) Přijatelnost jedné osoby zastávající několik postů, pravděpodobně v kombinaci s odpovědným vedoucím, by měla záviset na povaze a velikosti zvláštního obchodního provozu. Dvě hlavní oblasti, kterými je třeba se zaobírat, by měly být odborná způsobilost a schopnost jednotlivce plnit si své odpovědnosti.

(b) Co se týče odborné způsobilosti v různých oblastech odpovědnosti, neměly by oproti požadavkům kladeným na osoby zastávající pouze jediný post existovat žádné rozdíly.

(c) Schopnost jednotlivce plnit si své odpovědnosti by měla primárně záviset na velikosti zvláštního obchodního provozu. Nicméně složitost organizace nebo provozu může bránit kombinacím nebo omezovat kombinace postů, které by byly za jiných okolností přijatelné.

(d) Ve většině případů by měly odpovědnosti jmenované osoby ležet na jediném jednotlivci. Nicméně v oblasti pozemního provozu může být přijatelné, aby byly odpovědnosti rozděleny pod podmínkou, že odpovědnosti každého dotčeného jednotlivce budou jasně definovány.

GM1 ORO.SPO.100(a) Požadavky na personál

JMENOVANÉ OSOBY

Nejmenší organizace, o které lze uvažovat, je organizace jednoho člověka, kde jsou všechny jmenované posty obsazeny odpovědným vedoucím a audity prováděny nezávislou osobou.

GM2 ORO.SPO.100(a) Požadavky na personál

ODBORNÁ ZPŮSOBILOST JMENOVANÝCH OSOB

(a) Běžně se předpokládá, že osoby jmenované v souladu s ORO.AOC.135 budou splňovat ustanovení týkající se praxe a průkazů způsobilosti uvedené v bodech (b) až (f). Může dojít k výjimečným případům, kdy nelze splnit všechny požadavky. Za takových okolností by měl mít jmenovaný srovnatelné zkušenosti a rovněž schopnosti vykonávat efektivně funkce týkající se daného postu a velikosti zvláštního provozu.

(b) Jmenované osoby by měly mít:

(1) praktické zkušenosti a odborné znalosti týkající se použití standardů bezpečnosti letectví a bezpečných provozních postupů;

(2) všeobecnou znalost:

(i) použitelných předpisů EU týkajících se bezpečnosti a jakýchkoliv souvisejících požadavků a postupů;

(ii) povolení provozovatelek vysoce rizikovému zvláštnímu provozu, je-li to použitelné; a

(iii) potřeby a obsahu relevantních částí provozní příručky provozovatele zvláštního obchodního provozu;

(3) dobrou znalost systémů řízení, pokud možno v oblasti letectví;

(4) odpovídající praxi ve vedení, pokud možno ve srovnatelné organizaci; a

(5) 5 let praxe v relevantní práci, z níž by měly být nejméně 2 roky v leteckém průmyslu na odpovídající pozici.

(c) Letový provoz. Jmenovaná osoba by měla být držitelem (v současnosti nebo v minulosti) platného průkazu způsobilosti člena letové posádky a souvisejících kvalifikací příslušných pro druh zvláštního obchodního provozu prováděný provozovatelem. V případě, že průkaz způsobilosti a kvalifikace jmenované osoby nejsou aktuální, měl by být držitelem platného průkazu způsobilosti člena letové posádky a souvisejících kvalifikací její zástupce.

(d) Výcvik posádek. Jmenovaná osoba nebo její zástupce by měli být aktuálně instruktorem typové kvalifikace pro typ/třídu provozovanou provozovatelem zvláštního obchodního provozu. Jmenovaná osoba by měla mít detailní znalosti konceptu výcviku personálu provozovatele – letových posádek a, v případě relevantnosti, jiného personálu.

(e) Pozemní provoz. Jmenovaná osoba by měla mít detailní znalosti konceptu pozemního provozu provozovatele zvláštního obchodního provozu.

(f) Zachování letové způsobilosti. Jmenovaná osoba by měla mít související znalosti a odpovídající praxi týkající se zachování letové způsobilosti letadel, jak je podrobně popsáno v Části-M[6].

AMC1 ORO.SPO.100(c) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu

NÁJEM PROVOZOVATELE NEBO LETADLA ZE TŘETÍ ZEMĚ – INFORMACE, KTERÉ MAJÍ BÝT POSKYTNUTY PŘÍSLUŠNÉMU ÚŘADU

Provozovatel, který si zamýšlí najmout letadlo nebo provozovatele, by měl příslušnému úřadu poskytnout následující informace:

(a) typ, registrační značka a sériové číslo letadla;

(b) název (jméno) a adresa vlastníka zapsaného v rejstříku;

(c) kopie platného osvědčení letové způsobilosti;

(d) kopie dohody o nájmu/pronájmu nebo popis podmínek nájmu/pronájmu, s výjimkou finančních ujednání;

(e) doba trvání nájmu/pronájmu.

K výše uvedeným informacím by mělo být přiloženo prohlášení podepsané nájemce, že strany dohody o nájmu/pronájmu plně chápou své jednotlivé povinnosti podle platných předpisů.

[6] Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 1149/2011 ze dne 21. října 2011 (Úř. věst. L 298, 16.11.2011, s. 1).

GM1 ORO.SPO.100(c) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu

DOHODY O NÁJMU/PRONÁJMU MEZI PROVOZOVATELI ZAPSANÝMI V REJSŘÍKU ČLENSKÉHO STÁTU EU

V případě jakýchkoliv dohod o nájmu/pronájmu mezi provozovateli, kteří mají své hlavní místo obchodní činnosti v členském státě EU, se žádné schválení nevyžaduje.

AMC1 ORO.SPO.100(c)(1) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu

NÁJEM LETADLA S POSÁDKOU ZAPSANÉHO V REJSTŘÍKU TŘETÍ ZEMĚ

Pokud provozovatel při nájmu letadla s posádkou zapsaného v rejstříku třetí země nezamýšlí použít bezpečnostní požadavky EU pro letový provoz a zachování letové způsobilosti, měl by příslušnému úřadu prokázat, že standardy, kterým je vyhověno, jsou rovnocenné následujícím požadavkům:

(a) Příloha VIII (Část-SPO);

(b) Část-ORO:

(1) ORO.GEN.110 a Oddíl 2 Hlavy GEN;

(2) ORO.MLR, s výjimkou ORO.MLR.105;

(3) ORO.FC;

(c) Příloha V (Část-SPA), je-li to použitelné;

(d) pro řízení zachování letové způsobilosti provozovatele ze třetí země: Část-M[7], Hlava-B, Hlava-C a Hlava-G, s výjimkou bodů M.A.707, a M.A.710;

(e) pro organizace k údržbě využívané provozovatelem ze třetí země po dobu trvání nájmu: Část-145[8]; a

(f) provozovatel by měl příslušnému úřadu poskytnout kompletní popis provozních postupů a posouzení bezpečnosti prokazující vyhovění cílům bezpečnosti stanoveným v bodech (b) (1) až (3).

AMC2 ORO.SPO.100(c)(1) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu

NÁJEM S POSÁDKOU

Nájemce by si měl uchovat záznam o případech, kdy byli využiti pronajímatelé, pro kontroly ze strany příslušného úřadu.

[7] Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 1149/2011 ze dne 21. října 2011 (Úř. věst. L 298, 16.11.2011, s. 1).

[8] Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů (Úř. věst. L 315, 28.11.2003, s. 1). Nařízení naposledy změněné nařízením Komise (EU) č. 1149/2011 ze dne 21. října 2011 (Úř. věst. L 298, 16.11.2011, s. 1).

GM1 ORO.SPO.100(c)(1) Společné požadavky pro provozovatele zvláštního obchodního provozu

KRÁTKODOBÝ NÁJEM S POSÁDKOU

V případě očekávání provozní potřeby může provozovatel uzavřít rámcovou dohodu s více než jedním provozovatelem ze třetí země pod podmínkou, že tito provozovatelé vyhovují ORO.SPO.110(c)[9]. Tito provozovatelé by měli být uvedeni na seznamu udržovaném nájemcem.

GM1 ORO.SPO.110(a) Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu

PROHLÁŠENÍ/POVOLENÍ

Jakýkoliv provozovatel zvláštního obchodního provozu by měl svému příslušnému úřadu předat prohlášení o své činnosti, jak je vyžadováno bodem ORO.DEC.100.

GM2 ORO.SPO.110(a) Povolení k vysoce rizikovému zvláštnímu obchodnímu provozu

PLATNOST POVOLENÍ

Provozovatel může u svého příslušného úřadu podat žádost vztahující se na jedinou událost, určenou sérii letů nebo neomezenou dobu, v závislosti na druhu plánovaného provozu.

GM1 ORO.SPO.115(a) Změny

VŠEOBECNĚ

Provozovatel zvláštního obchodního provozu by měl oznámit jakoukoliv změnu informací uvedených v povolení, která ale nemá za následek změnu SOP nebo posouzení rizik provozovatele, svému příslušnému úřadu, který by měl provést změnu povolení.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

[9] Poznámka překladatele: Pravděpodobně by zde měl být odkaz na bod ORO.SPO.100(c).

HLAVA MLR – PŘÍRUČKY, DENÍKY A ZÁZNAMY

AMC1 ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení

VŠEOBECNĚ

(a) Provozní příručka (OM) se může v detailech měnit podle složitosti provozu a typu a počtu provozovaných letadel.

(b) OM nebo její části mohou existovat v jakékoliv formě, včetně formy elektronické. Ve všech případech by měla být zajištěna její dostupnost, použitelnost a spolehlivost.

(c) OM by měla být taková, že:

(1) všechny části příručky jsou konzistentní a kompatibilní co do formy a obsahu;

(2) příručku lze snadno změnovat; a

(3) obsah a stav změn příručky je řízen a jasně uveden.

(d) OM by měla zahrnovat popis procesu svých změn a revizí, uvádějící:

(1) osobu(y), která(é) smí schvalovat změny nebo revize;

(2) podmínky dočasných revizí a/nebo okamžitých změn nebo revizí požadovaných v zájmu bezpečnosti; a

(3) způsoby, jakými je personál provozovatele informován o změnách.

(e) Obsah OM může být založen na průmyslových předpisech nebo na ně odkazovat.

(f) Při sestavování OM může provozovatel těžit z obsahů jiných relevantních dokumentů. Materiál vytvořený provozovatelem pro části OM, které se týkají typu, může být doplněn nebo nahrazen vhodnými částmi letecké příručky letadla (AFM) nebo, kde takový dokument existuje, provozní příručkou letadla vytvořenou výrobcem letadla.

(g) V případě obchodního provozu s jinými než složitými motorovými letadly nebo neobchodního provozu může být jako část OM, která se týká typu, použita „provozní příručka pilota“ (POH) nebo jiný rovnocenný dokument pod podmínkou, že POH zahrnuje normální a mimořádné/nouzové provozní postupy.

(h) V případě traťové a letištní části OM může být materiál vytvořený provozovatelem doplněn nebo nahrazen příslušným traťovým poradenským materiálem vytvořeným odbornou firmou.

(i) Pokud se provozovatel rozhodne v OM použít materiál z jiného zdroje, měl by být příslušný materiál buď okopírován a přímo zahrnut do příslušné části OM, nebo by OM měla obsahovat odkaz na příslušný oddíl tohoto použitelného materiálu.

(j) Pokud se provozovatel rozhodne v OM využít materiál z jiného zdroje (např. tvůrce traťové příručky, výrobce letadla nebo organizace pro výcvik), nezbavuje to provozovatele odpovědnosti za ověřování platnosti a vhodnosti tohoto materiálu. Jakémukoliv materiálu získanému z externího zdroje by měl být dán jeho status prostřednictvím prohlášení v OM.

AMC2 ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení

OBSAH – NEOBCHODNÍ LETY SE SLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LETADLY A LETY OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY JEDNOMOTOROVÝMI VRTULOVÝMI LETOUNY S MOPSC ROVNOU 5 NEBO JEDNOMOTOROVÝMI NESLOŽITÝMI VRTULNÍKY S MOPSC ROVNOU 5, SE VZLETEM A PŘISTÁNÍM NA STEJNÉM LETIŠTI NEBO PROVOZNÍM MÍSTĚ PODLE PRAVIDEL VFR VE DNE A PROVOZ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY KLUZÁKY A BALÓNY

OM by měla obsahovat alespoň následující informace, je-li to použitelné:

(a) Obsah;

(b) Kontrolní seznam změn a seznam platných stran nebo odstavců, pokud není celá příručka převydána a datum účinnosti není uvedeno na příručce;

(c) Povinnosti, odpovědnosti a nadřízenost řídícího a provozního personálu;

(d) Popis systému řízení;

(e) Systém provozního řízení;

(f) Omezení letové doby;

(g) Standardní provozní postupy (SOP);

(h) Meteorologická omezení;

(i) Nouzové postupy;

(j) Postupy pro případ leteckých nehod/incidentů;

(k) Postupy bezpečnosti;

(l) Seznam minimálního vybavení (MEL);

(m) Kvalifikace a výcvik personálu;

(n) Uchovávání záznamů;

(o) Normální letový provoz;

(p) Provozní omezení daná výkonností;

(q) Použití/ochrana záznamů zapisovače letových údajů (FDR)/zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR), je-li to použitelné;

(r) Nakládání s nebezpečným zbožím.

AMC3 ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení

OBSAH – PROVOZ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

(a) OM by měla obsahovat alespoň následující informace, kde je to použitelné, co se týče oblasti a druhu provozu:

A OBECNÁ/ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

0 SPRÁVA A ŘÍZENÍ PROVOZNÍ PŘÍRUČKY

0.1 Úvod:

(a) Prohlášení, že provozní příručka vyhovuje všem použitelným předpisům a požadavkům a podmínkám příslušného osvědčení leteckého provozovatele (AOC).

(b) Prohlášení, že provozní příručka obsahuje provozní pokyny, které musí příslušní pracovníci dodržovat.

(c) Seznam a stručný popis různých částí, jejich obsahu, platnosti a použití.

(d) Vysvětlivky a definice pojmů a slov nutných pro používání příručky.

0.2 Systém změn a revizí:

(a) Podrobné údaje o osobách odpovědných za vydávání a zařazování změn a revizí.

(b) Záznam změn a revizí s daty zařazení a účinnosti.

(c) Prohlášení, že nejsou dovoleny rukou psané změny a revize kromě situací, kdy se v zájmu bezpečnosti požaduje okamžitá změna nebo revize.

(d) Popis systému anotace stran a jejich dat účinnosti.

(e) Seznam platných stran nebo odstavců.

(f) Anotace změn (v textu, a je-li to proveditelné, i v tabulkách a nákresech).

(g) Dočasné revize.

(h) Popis systému distribuce příruček, změn a revizí.

1 ORGANIZACE A ODPOVĚDNOSTI

1.1 Organizační struktura. Popis organizační struktury včetně organizačního schématu celé společnosti a organizačních schémat provozních oddělení. Organizační schéma by mělo zobrazovat vztah mezi provozními odděleními a ostatními útvary provozovatele. Zejména by měly být uvedeny podřízenosti a informační toky mezi všemi sekcemi, odděleními atd., které se týkají bezpečnosti letového provozu.

1.2 Jmenované osoby. Jméno každé jmenované osoby odpovědné za letový provoz, systém údržby, výcvik posádek a pozemní provoz, jak je předepsáno v ORO.AOC.135. Měl by být uveden popis jejich funkce a odpovědností.

1.3 Odpovědnost a povinnosti vedoucího personálu pro provoz. Popis povinností, odpovědností a pravomocí vedoucího personálu pro provoz vztahujících se k bezpečnosti letového provozu a k dodržování použitelných předpisů.

1.4 Pravomoci, povinnosti a odpovědnosti velícího pilota/velitele letadla. Prohlášení, které stanoví pravomoci, povinnosti a odpovědnosti velícího pilota/velitele letadla.

1.5 Povinnosti a odpovědnosti členů posádky kromě velícího pilota/velitele letadla.

2 PROVOZNÍ ŘÍZENÍ A DOHLED

2.1 Dohled nad provozem prováděný provozovatelem. Popis systému pro provádění dohledu nad provozem ze strany provozovatele (viz ORO.GEN.110(c)). Popis by měl udávat, jak se provádí dohled nad bezpečností letového provozu a kvalifikací pracovníků. Popsány by měly být zejména postupy týkající se těchto bodů:

(a) platnost průkazů způsobilosti a kvalifikací;

(b) způsobilost provozního personálu;

(c) řízení, analýza a uchovávání požadovaných záznamů.

2.2 Systém a odpovědnost za vyhlašování dodatečných provozních pokynů a informací. Popis všech systémů vyhlašování informací, které mohou mít provozní povahu, ale doplňují informace v OM. Měla by být uvedena použitelnost těchto informací a odpovědnost za jejich vyhlášení.

2.3 Provozní řízení. Popis postupů a odpovědností nezbytných k výkonu provozního řízení se zřetelem k bezpečnosti letů.

2.4 Pravomoci úřadu. Popis pravomocí příslušného úřadu a pokyny pro personál, jak usnadnit inspekce prováděné zaměstnanci úřadu.

3 SYSTÉM ŘÍZENÍ

Popis systému řízení, který zahrnuje alespoň následující:

(a) politiku bezpečnosti;

(b) proces identifikace bezpečnostních nebezpečí a vyhodnocování a zvládání s nimi spojených rizik;

(c) systém sledování shody;

(d) rozdělení povinností a odpovědností;

(e) dokumentaci všech klíčových procesů systému řízení.

4 SLOŽENÍ POSÁDKY

4.1 Složení posádky. Vysvětlení způsobu, kterým se určuje složení posádek, s přihlédnutím k:

(a) typu používaného letounu;

(b) oblasti a druhu prováděného provozu;

(c) fázi letu;

(d) minimálnímu předepsanému počtu členů posádky a plánované době letové služby;

(e) praxi (celkové a na daném typu), rozlétanosti a kvalifikaci členů posádky;

(f) určení velícího pilota/velitele letadla a postupy pro střídání velícího pilota/velitele letadla nebo ostatních členů posádky, vyžaduje-li to délka doby letu (viz ORO.FC.105);

(g) určení vedoucího palubního průvodčího, vyžaduje-li to doba letu, postupy pro střídání vedoucího palubního průvodčího a kteréhokoli palubního průvodčího.

4.2 Určení velícího pilota/velitele letadla. Pravidla použitelná k určení velícího pilota/velitele letadla.

4.3 Ztráta pracovní schopnosti členů letové posádky. Pokyny pro posloupnost velení v případě ztráty pracovní schopnosti letové posádky.

4.4 Létání na více než jednom typu. Prohlášení, v němž se uvádí, které letouny se pokládají za jeden typ pro účely:

(a) plánování letových posádek; a

(b) plánování palubních průvodčí.

5 POŽADAVKY NA KVALIFIKACI

5.1 Popis požadovaného průkazu způsobilosti, kvalifikace(í), způsobilosti/schopnosti (např. traťové a letištní), praxe, výcviku, přezkoušení a rozlétanosti k výkonu povinností provozního personálu. Mělo by být přihlédnuto k typu letounu, k druhu provozu a ke složení posádky.

5.2 Letová posádka:

(a) velící pilot/velitel letadla,

(b) pilot střídající velícího pilota/velitele letadla;

(c) druhý pilot;

(d) pilot střídající druhého pilota;

(e) pilot pod dohledem;

(f) palubní technik;

(g) létání na více typech nebo variantách.

5.3 Palubní průvodčí:

(a) vedoucí palubní průvodčí;

(b) palubní průvodčí:

(i) předepsaný palubní průvodčí,

(ii) dodatečný palubní průvodčí a palubní průvodčí při seznamovacích letech;

(c) létání na více typech nebo variantách.

5.4 Personál provádějící výcvik, přezkušování a dohled:

(a) pro letovou posádku; a

(b) pro palubní průvodčí.

5.5 Ostatní provozní personál (včetně technické posádky a členů posádky jiných než letová posádka, palubní průvodčí a technická posádka).

6 OCHRANA ZDRAVÍ POSÁDKY

6.1 Ochrana zdraví posádky. Příslušné předpisy a pokyny pro členy posádky týkající se zdraví, včetně následujícího:

(a) alkoholu a jiných omamných nápojů;

(b) narkotik;

(c) drog;

(d) tablet na spaní;

(e) antidepresiv;

(f) farmaceutických přípravků;

(g) imunizace;

(h) hloubkového potápění;

(i) darování krve/kostní dřeně;

(j) opatrnosti při jídle před letem a během letu;

(k) spánku a odpočinku;

(l) chirurgických operací.

7 OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY

7.1 Omezení doby letové služby, služby a požadavky na odpočinek.

7.2 Překročení omezení doby letové služby, služby nebo zkrácení doby odpočinku. Podmínky, za nichž lze překročit omezení doby letové služby nebo služby nebo zkrátit dobu odpočinku, a postupy používané k hlášení těchto úprav.

8 PROVOZNÍ POSTUPY

8.1 Pokyny pro přípravu letu. Podle použitelnosti pro daný provoz:

8.1.1 Minimální výšky letu. Popis způsobu určování a používání minimálních výšek zahrnující:

(a) postup určení minimálních výšek/letových hladin pro lety prováděné v souladu s pravidly pro let za viditelnosti (VFR); a

(b) postup určení minimálních výšek/letových hladin pro lety prováděné v souladu s pravidly pro let podle přístrojů (IFR).

8.1.2 Kritéria a odpovědnosti za určení přiměřenosti letišť, která mají být použita.

8.1.3 Metody a odpovědnosti týkající se určování provozních minim letišť. Měl by být uveden odkaz na postupy určování dohlednosti a/nebo dráhové dohlednosti (RVR) a na použitelnost skutečné dohlednosti pozorované piloty na hlášenou dohlednost a hlášenou RVR.

8.1.4 Provozní minima na trati pro lety VFR nebo pro úseky letů podle VFR a pokyny pro volbu trati se zřetelem k dostupnosti ploch dovolujících provést bezpečné vynucené přistání, používají-li se jednomotorové letouny.

8.1.5 Uvádění a používání letištních a traťových provozních minim.

8.1.6 Výklad meteorologických informací. Vysvětlující materiály o dekódování meteorologických (MET) předpovědí a MET zpráv týkajících se oblastí letů, včetně výkladu podmiňovacích výrazů.

8.1.7 Určování množství paliva, oleje a vody s metylalkoholem na palubě. Způsoby určování množství paliva, oleje a vody s metylalkoholem, která mají být na palubě, a jejich monitorování za letu. Tato část by měla obsahovat rovněž pokyny k měření a rozložení kapaliny na palubě. Tyto pokyny by měly brát v úvahu všechny okolnosti, které mohou za letu nastat, včetně možnosti

přeplánování za letu a selhání jedné nebo více pohonných jednotek letadla. Rovněž by měl být popsán systém vedení záznamů o palivu a oleji.

8.1.8 Hmotnost a těžiště. Obecné zásady týkající se hmotnosti a těžiště včetně následujícího:

(a) definic;

(b) způsobů, postupů a odpovědností za zpracování a převzetí výpočtů hmotnosti a těžiště;

(c) zásady pro používání normalizovaných nebo skutečných hmotností;

(d) způsob určování použitelné hmotnosti cestujících, zavazadel a nákladu;

(e) použitelné hmotnosti cestujících a zavazadel pro různé druhy provozu a typ letadla;

(f) obecné pokyny a informace nezbytné k ověření různých druhů používané dokumentace o hmotnosti a vyvážení;

(g) postupy pro změny na poslední chvíli;

(h) měrná hmotnost paliva, oleje a vody s metylalkoholem;

(i) zásady/postupy přidělování sedadel;

(j) standardní plány nakládání pro provoz vrtulníky.

8.1.9 Letový plán letových provozních služeb (ATS). Postupy a odpovědnosti za zpracování a předkládání letového plánu ATS. K okolnostem, které je třeba vzít v úvahu, patří způsoby předkládání jednotlivých i stálých letových plánů.

8.1.10 Provozní letový plán. Postupy a odpovědnosti za zpracování a převzetí provozního letového plánu. Mělo by být popsáno používání provozního letového plánu včetně vzorů používaných formátů provozního letového plánu.

8.1.11 Technický deník letadla provozovatele. Měly by být popsány odpovědnosti a používání technického deníku letadla provozovatele včetně vzorů používaného formátu.

8.1.12 Seznam dokumentů, formulářů a doplňkových informací, které mají být na palubě.

8.2 Pokyny pro pozemní obsluhu. Podle použitelnosti pro daný provoz:

8.2.1 Postupy plnění paliva. Popis postupů plnění paliva včetně:

(a) bezpečnostních opatření při plnění a odčerpávání paliva včetně případů, kdy je v činnosti pomocná energetická jednotka (APU) nebo kdy jsou v chodu rotory nebo je v chodu motor nebo motory a vrtule jsou zabrzděny;

(b) plnění a odčerpávání paliva, když cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě; a

(c) opatření přijímaná s cílem zabránit smíchání paliv.

8.2.2 Postupy odbavení letadla, cestujících a nákladu týkající se bezpečnosti. Popis postupů, které se použijí k přidělování sedadel, nastupování a vystupování cestujících a při nakládání a vykládání letadla. Dále by měly být uvedeny další postupy zaměřené na bezpečnost v době, kdy je letoun na odbavovací ploše. Postupy odbavení by měly zahrnovat:

(a) zvláštní kategorie cestujících, včetně dětí/malých dětí, osob se sníženou pohyblivostí, nežádoucích cestujících, osob deportovaných nebo ve vazbě;

(b) přípustnou velikost a hmotnost příručních zavazadel;

(c) nakládání a zabezpečení jednotlivých předmětů v letadle;

(d) rozmisťování pozemního vybavení;

(e) obsluhu dveří letadla;

(f) bezpečnost na letišti/provozním místě, včetně požární ochrany a bezpečnosti v prostorech prudkého proudění a sání;

(g) spouštění motorů, postupy odjezdu z odbavovací plochy a příjezdu na ni, včetně postupů vytlačování a vlečení v případě letounů;

(h) ošetřování letadla;

(i) doklady a formuláře pro odbavení letadla;

(j) zvláštní náklady a klasifikaci nákladových prostorů; a

(k) vícenásobné obsazení sedadel letadla.

8.2.3 Postupy zabránění vstupu do letadla. Postupy, kterými se zajistí, aby se zabránilo vstupu do letadla osobám, které se zdají být pod vlivem alkoholu, nebo prokazujícím svým chováním nebo fyzickými příznaky, že jsou pod vlivem drog. To se netýká pacientů v řádné lékařské péči.

8.2.4 Odmrazování a ochrana proti námraze na zemi. Popis zásad a postupů odmrazování a ochrany proti námraze letadla na zemi. Ty by měly zahrnovat popisy druhů a účinků námrazy a jiných znečištění letadel stojících na zemi, během pohybu na zemi a při vzletu. Navíc by měl být uveden popis používaných typů kapalin, včetně následujícího:

(a) chráněných nebo obchodních názvů;

(b) charakteristik;

(c) účinků na výkonnost letadla;

(d) doby trvání ochrany; a

(e) bezpečnostních opatření při používání.

8.3 Letové postupy:

8.3.1 Zásady VFR/IFR. Popis zásad umožňujících provést lety podle pravidel VFR nebo vyžadujících lety provést podle pravidel IFR a pro přechod z jednoho druhu letu na jiný.

8.3.2 Navigační postupy. Popis všech navigačních postupů důležitých pro druh(y) a oblast(i) provozu. Zvláštní pozornost by měla být věnována:

(a) standardním navigačním postupům, včetně zásad provádění nezávislých křížových kontrol vstupů zadávaných klávesnicí, pokud mají vliv na dráhu letu, po níž se má letadlo pohybovat;

(b) navigaci v prostorech s požadovanou navigační výkonností (RNP), se specifikací minimální navigační výkonnosti (MNPS) a polárních oblastech a navigaci v jiných stanovených prostorech;

(c) výpočtům přeplánování za letu;

(d) postupům v případě zhoršení vlastností systému; a

(e) sníženým minimům vertikálních rozstupů (RVSM) – v případě letounů.

8.3.3 Postupy nastavování výškoměrů, případně včetně použití:

(a) metrického měření výšek a převodních tabulek; a

(b) provozních postupů QFE.

8.3.4 Postupy pro systém signalizace výšky pro letouny nebo akustická hlasová varovná zařízení pro vrtulníky.

8.3.5 Systém signalizace nebezpečného přiblížení k zemi (GPWS)/systém výstrahy nebezpečné blízkosti terénu (TAWS) pro letouny. Postupy a pokyny

požadované pro vyhnutí se řízenému letu do terénu, včetně omezení na klesání velkou rychlostí blízko povrchu (příslušné požadavky na výcvik jsou uvedeny v OM-D 2.1).

8.3.6 Zásady a postupy pro používání provozního výstražného protisrážkového systému (TCAS)/palubního protisrážkového systému (ACAS) pro letouny a pro vrtulníky, je-li to použitelné.

8.3.7 Zásady a postupy pro řízení palivového systému za letu.

8.3.8 Nepříznivé a potenciálně nebezpečné atmosférické podmínky. Postupy pro provoz v nepříznivých a potenciálně nebezpečných atmosférických podmínkách nebo vyhýbání se těmto podmínkám, včetně následujícího:

(a) bouřek;

(b) podmínek tvorby námrazy;

(c) turbulence,

(d) střihu větru;

(e) jetstreamu;

(f) oblaků vulkanického popele;

(g) silných srážek;

(h) písečných bouří;

(i) horských vln;

(j) významných teplotních inverzí.

8.3.9 Turbulence v úplavu. Kritéria rozstupů pro turbulenci v úplavu se zřetelem k typům letadel, podmínkám větru a poloze RWY/plochy konečného přiblížení a vzletu (FATO). U vrtulníků by měl být zvážen i sráz proudu za rotorem.

8.3.10 Členové posádky na svých pracovních místech. Požadavky, aby členové posádky seděli na jim určených pracovních místech nebo sedadlech v průběhu různých fází letu, nebo kdykoli je to v zájmu bezpečnosti pokládáno za nezbytné, zahrnují rovněž postupy pro řízený odpočinek v pilotním prostoru.

8.3.11 Používání zádržných zařízení pro posádku a cestující. Požadavky, aby členové posádky a cestující používali bezpečnostní pásy a/nebo zádržné systémy během různých fází letu, nebo kdykoli je to v zájmu bezpečnosti pokládáno za nezbytné.

8.3.12 Přístup do pilotního prostoru. Podmínky pro přístup jiných osob než členů letové posádky do pilotního prostoru. Rovněž by měly být uvedeny zásady týkající se přístupu inspektorů úřadu.

8.3.13 Používání neobsazených sedadel posádky. Podmínky a postupy pro používání neobsazených sedadel posádky.

8.3.14 Ztráta pracovní schopnosti členů posádky. Postupy, které je nutno dodržet v případě ztráty pracovní schopnosti členů posádky za letu. Měly by být zahrnuty příklady druhů ztráty pracovní schopnosti a způsoby jejich rozpoznávání.

8.3.15 Požadavky na bezpečnost v kabině. Postupy:

(a) zahrnující přípravu kabiny k letu, požadavky za letu a přípravu k přistání, včetně postupů pro zabezpečení kabiny a palubních kuchyněk;

(b) kterými se zajistí, aby cestující seděli tam, kde by mohli být nápomocni a nepřekáželi evakuaci z letadla, je-li požadována nouzová evakuace;

(c) které se mají dodržovat při nastupování a vystupování cestujících;

(d) pro případ plnění paliva, pokud cestující nastupují, vystupují nebo jsou na palubě;

(e) zahrnující přepravu zvláštních kategorií cestujících;

(f) zahrnující kouření na palubě;

(g) zahrnující zvládání onemocnění, u nichž se předpokládá, že jsou infekční.

8.3.16 Postupy instruktáže cestujících. Obsah, způsob a časování instruktáže cestujících v souladu s Přílohou IV (Část-CAT).

8.3.17 Postupy pro letadla provozované za podmínek, kdy je na palubě předepsáno vybavení pro zjišťování kosmického nebo slunečního záření.

8.3.18 Zásady používání systému autopilota a automatického tahu u letadel vybavených těmito systémy.

8.4 Provoz za podmínek nízké dohlednosti (LVO). Popis provozních postupů souvisejících s provozem LVO.

8.5 Provoz se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS). Popis provozních postupů ETOPS. (Viz EASA AMC 20-6)

8.6 Používání seznamu minimálního vybavení (MEL) a seznamu povolených odchylek na draku (CDL).

8.7 Neobchodní lety. Postupy a omezení například pro následující:

(a) neobchodní provoz prováděný držiteli AOC, popis rozdílů oproti obchodnímu provozu;

(b) cvičné lety;

(c) zkušební lety;

(d) předávací lety;

(e) technické přelety;

(f) předváděcí lety;

(g) přistavovací lety, včetně druhu osob, které smí být na palubě při takových letech.

8.8 Požadavky na kyslík:

8.8.1 Vysvětlení podmínek, za nichž by měl být poskytován a používán kyslík.

8.8.2 Stanovené požadavky na kyslík pro následující osoby:

(a) letovou posádku;

(b) palubní průvodčí;

(c) cestující.

9 NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ A ZBRANĚ

9.1 Informace, instrukce a obecné návody pro přepravu nebezpečného zboží v souladu s Hlavou G Přílohy V (SPA.DG), včetně:

(a) zásad provozovatele pro přepravu nebezpečného zboží;

(b) pokynů k požadavkům na přijímání, označování štítky, manipulaci, ukládání a separaci nebezpečného zboží;

(c) zvláštních oznamovacích požadavků v případě nehody nebo události při přepravě nebezpečného zboží;

(d) postupů, jak reagovat na nouzové situace zahrnující nebezpečné zboží;

(e) povinností veškerého zainteresovaného personálu; a

(f) instrukcí pro přepravu personálu provozovatele nákladními letadly při přepravě nebezpečného zboží.

9.2 Podmínky, za nichž mohou být přepravovány válečné zbraně, válečné střelivo a sportovní zbraně.

10 BEZPEČNOST (OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY)

Bezpečnostní instrukce, poučení, postupy, výcvik, a odpovědnosti s ohledem na nařízení (ES) č. 300/2008[1]. Některé části bezpečnostních instrukcí a poučení mohou být vedeny jako důvěrné.

11 ZVLÁDÁNÍ, OZNAMOVÁNÍ A HLÁŠENÍ LETECKÝCH NEHOD, INCIDENTŮ A UDÁLOSTÍ

Postupy zvládání, oznamování a hlášení leteckých nehod, incidentů a událostí. Tento oddíl by měl zahrnovat následující:

(a) definici nehody, incidentu a události a příslušných povinností všech dotčených osob;

(b) ukázky používaných formulářů pro hlášení všech druhů leteckých nehod, incidentů a událostí (nebo kopie těchto formulářů), návod k vyplnění těchto formulářů, adresy, kam mají být formuláře zaslány, a lhůty, v kterých je nutno tak učinit;

(c) popis, které útvary, úřady a další organizace je nutno informovat v případě letecké nehody, a návod, jak tak učinit a v jakém pořadí;

(d) postupy ústního oznamování incidentů, které zahrnují rady k vyhnutí (RA) ACAS, nebezpečí srážky s ptáky, nebezpečné zboží a nebezpečné podmínky, stanovištím letových provozních služeb;

(e) postupy předkládání písemných hlášení o incidentech v letovém provozu, ACAS RA, srážkách s ptáky, incidentech nebo leteckých nehodách s nebezpečným zbožím a nezákonném vměšování;

(f) postupy hlášení. Tyto postupy by měly zahrnovat vnitřní postupy hlášení vztahující se k bezpečnosti, které mají být dodržovány členy posádky a které jsou navrženy tak, aby byl velící pilot/velitel letadla neprodleně informován o jakémkoli incidentu, který ohrozil nebo může ohrozit bezpečnost v průběhu letu, a aby velící pilot/velitel letadla obdržel veškeré relevantní informace.

(g) Postupy pro uchovávání záznamů po nahlášené události.

12 PRAVIDLA LÉTÁNÍ

(a) pravidla letu za viditelnosti a podle přístrojů;

(b) územní použití pravidel létání;

(c) komunikační postupy, včetně postupů při ztrátě spojení;

(d) informace a pokyny týkající se zakročování proti civilním letadlům;

(e) okolnosti, za nichž musí být udržována bdělost na příjmu;

(f) signály;

(g) soustava času používaná v provozu;

(h) povolení ATC, dodržování letového plánu a hlášení polohy;

(i) vizuální signály používané k varování neoprávněného letadla letícího v omezeném, zakázaném nebo nebezpečném prostoru nebo hodlajícího do uvedeného prostoru vstoupit;

(j) postupy pro letové posádky pozorující leteckou nehodu nebo přijímající tísňové volání;

(k) vizuální kódy země/letadlo pro použití trosečníky, popis a použití signalizačních prostředků;

---

[1] Úř. věst. L97, 11.03.2008, s. 72.

(l) tísňové a pilnostní signály.

13 NÁJEM/PRONÁJEM, SPOLEČNÉ OZNAČOVÁNÍ LINEK

Popis provozních dohod o nájmu/pronájmu a společném označování linek, souvisejících postupů a odpovědností za řízení.

B PROVOZ LETADLA S OHLEDEM NA KONKRÉTNÍ TYP

Přihlédnutí k rozdílům mezi typy/třídami a variantami typů pod těmito nadpisy:

0 OBECNÉ INFORMACE A MĚŘICÍ JEDNOTKY

0.1 Obecné informace (např. rozměry letadla), včetně popisu měřicích jednotek používaných v provozu daného typu letadla a převodní tabulky.

1 OMEZENÍ

1.1 Popis omezení daných osvědčením a popis použitelných provozních omezení by měl obsahovat následující:

(a) právní základ osvědčení (např. (doplňkové) typové osvědčení EASA, certifikace ochrany životního prostředí, atd.);

(b) konfigurace sedadel pro cestující každého typu letadla včetně vyobrazení;

(c) schválené druhy provozu (např. VFR/IFR, kategorie II/III, RNP, lety ve známých podmínkách tvoření námrazy atd.);

(d) složení posádky;

(e) hmotnost a těžiště;

(f) omezení rychlosti;

(g) letová(é) obálka(y);

(h) omezení větru včetně provozu na znečištěných RWY;

(i) omezení výkonnosti pro použitelné konfigurace;

(j) sklon (RWY);

(k) omezení na mokrých a znečištěných RWY u letounů;

(l) znečištění draku;

(m) omezení systémů.

2 NORMÁLNÍ POSTUPY

Normální postupy a povinnosti přidělené posádce, příslušné kontrolní seznamy, systém jejich používání a vyhlášení nezbytných koordinačních postupů mezi letovou posádkou a palubními průvodčími/jinými členy posádky. Normální postupy a povinnosti by měly zahrnovat následující:

(a) předletové;

(b) vzletové;

(c) nastavování a přezkušování výškoměru;

(d) pojíždění, vzlet a stoupání;

(e) omezování hluku;

(f) cestovní let a sestup;

(g) přiblížení, příprava a instruktáž na přistání;

(h) přiblížení VFR;

(i) přiblížení podle přístrojů;

(j) vizuální přiblížení a přiblížení okruhem;

(k) nezdařené přiblížení;

(l) normální přistání;

(m) po přistání a

(n) provoz na mokrých a znečištěných drahách.

3 MIMOŘÁDNÉ A/NEBO NOUZOVÉ POSTUPY

Mimořádné a/nebo nouzové postupy a povinnosti přidělené posádce, příslušné kontrolní seznamy, systém jejich používání a vyhlášení nezbytných koordinačních postupů mezi letovou posádkou a palubními průvodčími/jinými členy posádky. Mimořádné a/nebo nouzové postupy a povinnosti by měly zahrnovat následující:

(a) ztráta pracovní schopnosti členů posádky;

(b) nacvičené úkony při požáru a kouři;

(c) u letounů – let se ztrátou nebo částečnou ztrátou přetlaku v kabině;

(d) u letounů – překročení omezení konstrukce, např. přistání s překročením maximálních mezních hodnot přistávací hmotnosti;

(e) zásahy blesku;

(f) tísňová komunikace a upozornění ATC na nouzové události;

(g) porucha motoru/spalovací komory;

(h) poruchy systémů;

(i) pokyny pro let na náhradní letiště v případě vážné technické poruchy;

(j) signalizace nebezpečného přiblížení k zemi, včetně signalizace akustického hlasového varovného zařízení (AVAD) u vrtulníků;

(k) signalizace protisrážkového systému ACAS/TCAS u letounů / signalizace akustického hlasového varovného zařízení (AVAD) u vrtulníků;

(l) střih větru;

(m) nouzové přistání/nouzové přistání na vodě;

(n) u letounů – postupy pro nenadálé situace při odletu.

4 VÝKONNOST

4.0 Údaje o výkonnosti by měly být poskytovány ve formě, která může být bez potíží použita.

4.1 Údaje o výkonnosti. Materiály týkající se výkonnosti s uvedením nezbytných údajů ke splnění požadavků výkonnosti daných v Příloze IV (Část-CAT). U letounů by měly být zahrnuty ty údaje o výkonnosti, které umožňují určit následující:

(a) limity hmotnosti, výšky a teploty pro vzlet a počáteční stoupání;

(b) délku dráhy pro vzlet (pro suchý, mokrý, znečištěný stav RWY);

(c) údaje o čisté dráze letu pro výpočet bezpečné výšky nad překážkami, případně dráze vzletu;

(d) úbytky gradientu pro stoupání s náklonem;

(e) limity stoupání na trati;

(f) limity stoupání v konfiguraci přiblížení;

(g) limity stoupání v konfiguraci přistání;

(h) délku přistávací dráhy (pro suchý, mokrý, znečištěný stav RWY), včetně účinku selhání za letu takového systému nebo zařízení, které ovlivňuje délku přistání;

(i) energetické limity brzd;

(j) rychlosti použitelné v různých fázích letu (rovněž s přihlédnutím k suchému, mokrému a znečištěnému stavu RWY).

4.1.1 Doplňující údaje zahrnující lety v podmínkách námrazy. Každá výkonnost podle osvědčení vztahující se k přípustné konfiguraci nebo odchylce konfigurace, např. protiblokovací systém brzd neschopný provozu.

4.1.2 Nejsou-li v AFM k dispozici údaje požadované pro příslušnou třídu výkonnosti, měly by být zařazeny jiné údaje. OM může obsahovat křížový odkaz na údaje obsažené v AFM, pokud je nepravděpodobné, že by takové údaje byly používány často nebo v nouzovém případě.

4.2 Doplňkové údaje o výkonnosti u letounů. Doplňkové údaje o výkonnosti, jsou-li použitelné, obsahují následující:

(a) gradienty stoupání se všemi pracujícími motory;

(b) údaje o ztrácení výšky;

(c) účinek kapalin pro odmrazování/ochranu proti tvorbě námrazy;

(d) let s vysunutým přistávacím zařízením;

(e) technické přelety s jedním nepracujícím motorem pro letouny se 3 a více motory;

(f) lety prováděné podle ustanovení seznamu povolených odchylek na draku (CDL).

5 PLÁNOVÁNÍ LETU

5.1 Údaje a pokyny nezbytné pro plánování před letem a za letu zahrnující u letounů okolnosti, jako jsou rozvrhy rychlosti a nastavení výkonu. Podle použitelnosti by měly být zahrnuty postupy pro lety s motorem(y) mimo provoz, pro ETOPS (zejména cestovní rychlost s jedním nepracujícím motorem a maximální vzdálenost k přiměřenému letišti stanovenému podle Přílohy IV (Část-CAT)) a lety na osamocená letiště.

5.2 Způsob výpočtu množství paliva potřebného pro různé fáze letu.

5.3 Podle použitelnosti, pro letouny – výkonnostní údaje pro kritickou zálohu paliva a oblast provozu ETOPS včetně dostatečných údajů na podporu výpočtu kritické zálohy paliva a oblasti provozu na základě schválených údajů o výkonnosti letounu. Měly by zahrnovat následující údaje:

(a) podrobné údaje o výkonnosti v případě nepracujícího motoru(ů) včetně průtoku (spotřeby) paliva za standardních a nestandardních atmosférických podmínek a v závislosti na rychlosti letu a nastavení výkonu (podle vhodnosti), včetně:

(i) klesání (včetně čisté výkonnosti) – podle použitelnosti,

(ii) dosažení výšky cestovního letu včetně 10 000 ft,

(iii) vyčkávání,

(iv) dostupu letadla (včetně čisté výkonnosti); a

(v) nezdařeného přiblížení;

(b) podrobné údaje o výkonnosti v případě všech pracujících motorů, včetně údajů o minimálním průtoku (spotřebě) paliva za standardních a nestandardních atmosférických podmínek a v závislosti na rychlosti letu a nastavení výkonu (podle vhodnosti), včetně:

(i) cestovního letu (dosažení výšky včetně 10 000 ft); a

(ii) vyčkávání;

(c) podrobné údaje o jakýchkoli dalších faktorech, které jsou relevantní pro provoz ETOPS a mohou způsobit značné narušení výkonnosti, např.

námraza na nechráněných plochách letadla, použití náporové turbíny (RAT), použití obraceče tahu apod.; a

(d) nadmořské výšky, rychlosti letu, nastavení tahu a průtoku (spotřeby) paliva, které se používají k určení oblasti provozu ETOPS pro jednotlivé kombinace konstrukce-motor letadla, by měly být použity rovněž ke zjištění odpovídající bezpečné výšky letu nad terénem a překážkami v souladu Přílohou IV (Část-CAT).

6 HMOTNOST A VYVÁŽENÍ

Pokyny a údaje pro výpočet hmotnosti a vyvážení včetně následujícího:

(a) systém výpočtu (např. indexový systém);

(b) informace a údaje pro zpracování dokumentace o hmotnosti a vyvážení, včetně druhů zpracovávaných ručně a s pomocí počítače;

(c) mezní hmotnosti a polohy těžiště pro typy, varianty nebo jednotlivé letouny používané provozovatelem;

(d) provozní hmotnost bez paliva a odpovídající těžiště nebo index.

7 NAKLÁDÁNÍ

Postupy a ustanovení pro nakládání a vykládání a zabezpečení nákladu v letadle.

8 SEZNAM POVOLENÝCH ODCHYLEK NA DRAKU

Seznam(y) CDL, pokud jej výrobce poskytuje, s přihlédnutím k provozovaným typům a variantám letadla a s uvedením postupů, které mají být dodrženy, je-li letadlo odbaveno podle podmínek svého CDL.

9 SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ (MEL)

MEL pro každý provozovaný typ a variantu letadla a druh(y)/oblast(i) provozu. MEL by měl rovněž zahrnovat podmínky odbavení spojené s provozem vyžadujícím zvláštní schválení (např. RNAV, RNP, RVSM, ETOPS). Při rozdělování kapitol a čísel by měl být vzat v úvahu systém číslování ATA.

10 ZÁCHRANNÉ A NOUZOVÉ VYBAVENÍ VČETNĚ KYSLÍKU

10.1 Seznam vybavení pro přežití, které má být na palubě na prolétávaných tratích, a postupy kontroly použitelnosti tohoto vybavení před vzletem. Uvedeny by měly být rovněž pokyny týkající se umístění, přístupu a používání nouzového vybavení a vybavení pro přežití a příslušné kontrolní seznamy.

10.2 Postup určování požadovaného množství kyslíku a množství, které je k dispozici. Měl by se zvážit profil letu, počet osob a možnost dekomprese kabiny.

11 POSTUPY NOUZOVÉ EVAKUACE

11.1 Pokyny pro přípravu k nouzové evakuaci, včetně určení koordinace a nouzových pracovních míst posádky.

11.2 Postupy nouzové evakuace. Popis povinností všech členů posádky pro rychlou evakuaci letadla, zacházení s cestujícími v případě vynuceného přistání, nouzového přistání na vodě či při jiné nouzové situaci.

12 SYSTÉMY LETADLA

Popis systémů letadla, jejich ovládacích prvků, signálů a návodu k obsluze. Při rozdělování kapitol a čísel by měl být vzat v úvahu systém číslování ATA.

C POKYNY A INFORMACE PRO TRATĚ/ÚLOHY/OBLASTI A LETIŠTĚ/PROVOZNÍ MÍSTA

1 Pokyny a informace týkající se komunikace, navigace a letišť/provozních míst zahrnující minimální letové hladiny a výšky pro každou trať, která má být létána, a provozní minima každého letiště/provozního místa, které se má používat, obsahující následující:

(a) minimální letovou hladinu/výšku;

(b) provozní minima pro odletová, cílová a náhradní letiště;

(c) komunikační zařízení a navigační prostředky;

(d) údaje o RWY/ ploše konečného přiblížení a vzletu (FATO) a zařízeních letiště/provozního místa;

(e) postupy přiblížení, nezdařeného přiblížení a odletu, včetně postupů pro omezení hluku;

(f) postupy při ztrátě spojení;

(g) zařízení pro pátrání a záchranu v prostoru, nad nímž má letadlo letět;

(h) popis leteckých map, které by měly být na palubě s ohledem na druh letu a prolétávanou trať, včetně způsobu prověření jejich platnosti;

(i) dostupnost leteckých informací a meteorologických služeb;

(j) postupy komunikace a navigace na trati;

(k) kategorizace letišť/provozních míst pro schválení kvalifikace letové posádky;

(l) zvláštní omezení letišť/provozních míst (omezení výkonnosti a provozní postupy atd.).

D VÝCVIK

1 Popis rozsahu: Osnovy výcviku a programy přezkušování pro veškerý provozní personál s přidělenými provozními povinnostmi ve spojení s přípravou a/nebo provedením letu.

2 Obsah: Osnovy výcviku a programu přezkušování by měly obsahovat následující:

2.1 pro letovou posádku: všechny příslušné body podle Přílohy IV (Část-CAT), Přílohy V (Část-SPA) a ORO.FC;

2.2 pro palubní průvodčí: všechny příslušné body podle Přílohy IV (Část-CAT), Přílohy V (Část-CC) nařízení Komise (EU) xxx/XXXX a ORO.CC;

2.3 pro technickou posádku: všechny příslušné body podle Přílohy IV (Část-CAT), Přílohy V (Část-SPA) a ORO.TC;

2.4 pro dotčený provozní personál, včetně členů posádky:

(a) všechny příslušné body podle SPA.DG Hlavy G Přílohy IV (SPA.DG); a

(b) všechny příslušné body podle Přílohy IV (Část-CAT) a ORO.SEC; a

2.5 pro provozní personál jiný než členové posádky (např. dispečeři, obsluhující personál atd.): všechny ostatní příslušné body podle Přílohy IV (Part-CAT) a body této přílohy vztahující se k jejich povinnostem.

3 Postupy:

3.1 Postupy pro výcvik a přezkušování.

3.2 Postupy, které se použijí v případě, že pracovníci nedosáhnou nebo si neudrží požadovanou úroveň způsobilosti.

3.3 Postupy, kterými se zajistí, aby mimořádné nebo nouzové situace vyžadující použití části případně všech mimořádných nebo nouzových postupů a simulace meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC) umělými prostředky nebyly simulovány v průběhu provozu obchodních letecké dopravy.

4 Popis dokumentace, která se má uchovávat, a lhůty pro její uložení.

(b) Bez ohledu na bod (a) může být za vyhovující považována OM sestavená v souladu s JAR-OPS 3 Amendment 5.

(c) Pokud existují oddíly, které se z důvodu povahy provozu nepoužijí, doporučuje se, aby provozovatelé dodržovali systém číslování popsaný v bodu ORO.MLR.101 a výše a aby, kde je to vhodné, uvedli „Nepoužito“ nebo „Záměrně nepoužito“.

AMC4 ORO.MLR.100 Provozní příručka – obecná ustanovení

OBSAH – ZVLÁŠTNÍ NEOBCHODNÍ PROVOZ SLOŽITÝMI MOTOROVÝMI LETADLY A ZVLÁŠTNÍ OBCHODNÍ PROVOZ

(a) OM by měla obsahovat alespoň následující informace, kde je to použitelné, co se týče oblasti a druhu provozu:

A OBECNÁ/ZÁKLADNÍ USTANOVENÍ

Kapitoly 0 až 7 viz AMC3 ORO.MLR.100.

Kromě toho:

6.2 Příslušné předpisy a pokyny pro členy posádky týkající se nebezpečného zboží používané pro zvláštní úkoly (pesticidy a chemikálie, atd.).

8 PROVOZNÍ POSTUPY

8.1 Pokyny pro přípravu letu. Podle použitelnosti pro daný provoz:

8.1.1 Všeobecné postupy;

8.1.2 Minimální výšky letu. Popis způsobu určování a používání minimálních výšek zahrnující postup určení minimálních výšek/letových hladin;

8.1.3 Kritéria a odpovědnosti za určení přiměřenosti letišť/provozních míst, která mají být použita;

8.1.4 Výklad meteorologických informací. Vysvětlující materiály o dekódování meteorologických (MET) předpovědí a MET zpráv týkajících se oblastí letů, včetně výkladu podmiňovacích výrazů;

8.1.5 Určování množství paliva, oleje a vody s metylalkoholem na palubě. Způsoby určování množství paliva, oleje a vody s metylalkoholem, která mají být na palubě, a jejich monitorování za letu. Rovněž by měl být popsán systém vedení záznamů o palivu a oleji;

8.1.6 Postupy určování hmotnosti a zatížení, výpočet rezerv výkonnosti a těžiště;

8.1.7 Nouzové postupy, např. vypouštění nákladu, paliva nebo chemických látek za letu (aby zahrnovaly činnosti veškerého personálu);

8.1.8 Systém předávání oznámení NOTAM, meteorologických a jiných informací kritických z pohledu bezpečnosti, a to jak na základně, tak v terénu;

8.1.9 Povinné vybavení pro specifické úkoly (zrcátko, popruhy k nošení nákladu, siloměr, zvláštní rádiové vybavení, radarové výškoměry, atd.);

8.1.10 Pokyny týkající se CDL a MEL;

8.1.11 Zásady týkající se vyplňování a přepravy dokumentů včetně provozovatelova technického deníku a palubního deníku letadla, nebo rovnocenného dokumentu;

8.1.12 Jakékoliv standardní provozní postupy pro specifický úkol, které nejsou pokryty výše.

8.2 Pokyny pro pozemní obsluhu. Podle použitelnosti pro daný provoz:

8.2.1 Požadavky ohledně předletového briefingu (instruktáže) specializovaných odborníků pro úkoly za letu a na zemi;

8.2.2 Postupy dekontaminace;

8.2.3 Postupy plnění paliva, včetně bezpečnostních opatření během doplňování a odčerpávání paliva zahrnujících kontroly jakosti požadované v terénu (na polních letištích), opatření proti rozlití paliva a poškození životního prostředí;

8.2.4 Odmrazování a ochrana proti námraze na zemi. Popis politiky odmrazování a ochrany proti námraze a postupy pro letadla na zemi.

8.3 Letové postupy. Podle použitelnosti pro daný provoz:

8.3.1 Postupy související s typem letadla, specifickým úkolem a oblastí;

8.3.2 Postupy nastavování výškoměru;

8.3.3 Činnosti následující po varováních akustických výstražných zařízení;

8.3.4 GPWS/TAWS pro letouny. Postupy a pokyny požadované pro vyhnutí se řízenému letu do terénu, včetně omezení na klesání velkou rychlostí blízko povrchu (příslušné požadavky na výcvik jsou uvedeny v OM-D 2.1);

8.3.5 Zásady a postupy pro používání provozního TCAS/ACAS pro letouny a pro vrtulníky, je-li to použitelné;

8.3.6 Zásady a postupy pro řízení palivového systému za letu;

8.3.7 Postupy pro provoz v nepříznivých a potenciálně nebezpečných atmosférických podmínkách;

8.3.8 Turbulence v úplavu a sráz proudu za rotorem u vrtulníků;

8.3.9 Použití zádržných zařízení;

8.3.10 Zásady použití neobsazených sedadel;

8.3.11 Požadavky na bezpečnost v kabině, včetně kouření.

8.4 Meteorologická omezení pro specifický úkol.

8.5 Použití seznamu(ů) minimálního vybavení a povolených odchylek na draku.

8.6 Požadavky na kyslík. Vysvětlení podmínek, za kterých by měl být zajištěna použit kyslík (nadmořská výška, doba vystavení, noc, atd.).

9 NEBEZPEČNÉ ZBOŽÍ A ZBRANĚ

9.1 Informace, instrukce a obecné návody pro přepravu nebezpečného zboží coby vnitřní nebo vnější náklad, včetně:

9.1.1 Zásad provozovatele pro přepravu nebezpečného zboží;

9.1.2 Pokynů k požadavkům na přijímání, označování štítky, manipulaci, ukládání a separaci nebezpečného zboží;

9.1.3 Postupů, jak reagovat na nouzové situace zahrnující nebezpečné zboží;

9.1.4 Povinností veškerého zainteresovaného personálu; a

9.1.5 Instrukcí pro přepravu personálu provozovatele nákladními letadly při přepravě nebezpečného zboží.

9.2 Podmínky, za nichž mohou být přepravovány válečné zbraně, válečné střelivo a sportovní zbraně.

10 BEZPEČNOST (OCHRANA PŘED PROTIPRÁVNÍMI ČINY)

Bezpečnostní instrukce, poučení, postupy, výcvik, a odpovědnosti s ohledem na nařízení (ES) č. 300/2008. Některé části bezpečnostních instrukcí a poučení mohou být vedeny jako důvěrné.

11 ZVLÁDÁNÍ, OZNAMOVÁNÍ A HLÁŠENÍ LETECKÝCH NEHOD, INCIDENTŮ A UDÁLOSTÍ

Postupy zvládání, oznamování a hlášení leteckých nehod, incidentů a událostí. Tento oddíl by měl zahrnovat následující:

11.1 Definici nehody, incidentu a události a povinnosti všech dotčených osob;

11.2 Postupy hlášení (včetně jakýchkoliv povinných formulářů); a

11.3 Zvláštní oznámení, pokud je na palubě převáženo nebezpečné zboží.

12 PRAVIDLA LÉTÁNÍ

Kromě položek uvedených v AMC3 ORO.MLR.100, místní postupy pro získání povolení a výjimek, např. pro povolení podvěšeného nákladu a letu v malé výšce.

13 NÁJEM/PRONÁJEM

Viz AMC3 ORO.MLR.100.

B PROVOZ LETADLA S OHLEDEM NA KONKRÉTNÍ TYP

Kapitoly 0 až 1 viz AMC3 ORO.MLR.100.

2 NORMÁLNÍ POSTUPY

Normální postupy a povinnosti přidělené posádce, příslušné kontrolní seznamy a systém jejich používání, včetně jakýchkoliv postupů týkajících se vybavení pro úkol nebo konkrétní úlohu, které nejsou obsaženy v AFM.

3 MIMOŘÁDNÉ A/NEBO NOUZOVÉ POSTUPY

Mimořádné a/nebo nouzové postupy a povinnosti přidělené posádce, příslušné kontrolní seznamy a systém jejich používání, včetně jakýchkoliv postupů týkajících se vybavení pro úkol nebo konkrétní úlohu, které nejsou obsaženy v AFM.

4 VÝKONNOST

4.1 Údaje o výkonnosti by měly být poskytovány ve formě, která může být bez potíží použita.

4.2 Údaje o výkonnosti. Materiály týkající se výkonnosti s uvedením nezbytných údajů ke splnění požadavků výkonnosti daných v Části-SPO.

5 PLÁNOVÁNÍ LETU

5.1 Údaje a pokyny nezbytné pro plánování před letem a za letu.

5.2 Postupy pro zvláštní úkoly.

6 HMOTNOST A VYVÁŽENÍ

Pokyny a údaje pro výpočet hmotnosti a vyvážení, včetně:

6.1 Systému výpočtu (např. indexový systém);

6.2 Informace a pokyny pro vyplnění dokumentace o hmotnosti a vyvážení; a

6.3 Omezení.

7 NAKLÁDÁNÍ

Viz AMC3 ORO.MLR.100.

8 SEZNAM POVOLENÝCH ODCHYLEK NA DRAKU (CDL)

Viz AMC3 ORO.MLR.100.

9 SEZNAM MINIMÁLNÍHO VYBAVENÍ (MEL)

MEL pro každý provozovaný typ nebo variantu letadla a druh(y)/oblast(i) provozu. Měl by rovněž zahrnovat postupy, podle nichž se má postupovat, je-li letadlo v souladu s MEL odbaveno s jednou nebo více nefunkčními položkami.

10 ZÁCHRANNÉ A NOUZOVÉ VYBAVENÍ VČETNĚ KYSLÍKU

10.1 Seznam vybavení pro přežití, které má být na palubě, s ohledem na povahu a oblast provozu, jako je nehostinné a ne nehostinné prostředí.

10.2 Kontrolní seznam pro posouzení provozuschopnosti vybavení a pokyny pro jeho použití před vzletem.

10.3 Postup určování požadovaného množství kyslíku a množství, které je k dispozici.

11 POSTUPY NOUZOVÉ EVAKUACE

11.1 Postupy nouzové evakuace, koordinace posádky, zacházení s cestujícími v případě vynuceného přistání, nouzového přistání na vodu nebo při jiné nouzové situaci.

12 SYSTÉMY LETADLA

Popis systémů letadla a veškerého vybavení specifických pro daný úkol. Dodatečné vybavení, systémy nebo příslušenství, související zvláštní postupy včetně dodatků k AFM.

C POKYNY A INFORMACE PRO ÚKOLY A PROVOZNÍ OBLASTI

Specifické pokyny týkající se zvláštních úkolů a provozních oblastí v souladu s AMC3 ORO.MLR.100.

D VÝCVIK

1 Osnovy výcviku a programy přezkušování pro veškerý provozní personál s přidělenými provozními povinnostmi ve spojení s přípravou a/nebo provedením letu.

2 Osnovy výcviku a programy přezkušování by měly obsahovat následující:

2.1 Pro letovou posádku: všechny příslušné body podle Části-SPO, Části-SPA a této Části;

2.2 Pro ostatní členy posádky: všechny příslušné body podle Části-SPO a této Části, podle vhodnosti;

2.3 Pro zainteresované specializované odborníky pro úkoly za letu a na zemi, včetně členů posádky:

a. Všechny příslušné body předepsané v SPA.DG; a

b. Všechny příslušné body předepsané v Části-SPO a ORO.SEC; a

2.4 Pro provozní personál jiný než členové posádky: všechny příslušné body vztahující se k jejich povinnostem podle Části-SPO a této Části.

3 Postupy:

3.1 Postupy pro výcvik a přezkušování.

3.2 Postupy, které se použijí v případě, že pracovníci nedosáhnou nebo si neudrží požadovanou úroveň způsobilosti.

3.3 Systém sledování dat vypršení platnosti kvalifikací, přezkoušení, zkoušek, nedávné praxe a průkazů způsobilosti.

4 Popis dokumentace, která se má uchovávat, a lhůty pro její uložení.

(b) Pokud existují oddíly, které se z důvodu povahy provozu nepoužijí, doporučuje se, aby provozovatelé dodržovali systém číslování popsaný v bodu ORO.MLR.101 a výše a aby, kde je to vhodné, uvedli „Nepoužito“ nebo „Záměrně nepoužito“.

GM1 ORO.MLR.100(k) Provozní příručka – obecná ustanovení

ZÁSADY LIDSKÝCH ČINITELŮ

Poradenský materiál týkající se použití zásad lidských činitelů lze nalézt v dokumentu ICAO *Human Factors Training Manual* (Doc 9683).

GM1 ORO.MLR.105(a) Seznam minimálního vybavení

VŠEOBECNĚ

(a) Seznam minimálního vybavení (MEL) je dokument uvádějící seznam vybavení, které může být, za určitých podmínek na začátku letu, dočasně neprovozuschopné. Tento dokument je zpracováván provozovatelem pro jeho vlastní konkrétní letadlo s ohledem na konfiguraci jeho letadla a všechny variability tohoto jednotlivce, které nemohou být řešeny na úrovni MMEL, jako je provozní prostředí, stavba tratě, geografická poloha, letiště, kde jsou dostupné náhradní části a možnosti údržby atd., a to v souladu s postupem schváleným příslušným úřadem.

(b) MMEL, jak je definován v povinné části údajů provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012, je vytvořen v souladu se specifikacemi CS-MMEL nebo CS-GEN-MMEL. Tyto certifikační specifikace obsahují, kromě jiného, pokyny určené ke standardizaci úrovně úlev udělených v MMEL, zejména pokud jde o položky, které podléhají provozním požadavkům. Pokud MMEL stanovený jako součást údajů provozní vhodnosti není k dispozici a položky podléhající provozním požadavkům jsou uvedeny na seznamu v dostupném MMEL bez konkrétních podmínek pro úlevy nebo odbavení, ale pouze s odkazem na provozní požadavky, může se provozovatel při tvorbě příslušného obsahu MEL pro takovéto položky obrátit na poradenský materiál CS-MMEL nebo CS-GEN-MMEL.

VYBAVENÍ NESOUVISEJÍCÍ S BEZPEČNOSTÍ

(a) Většina letadel je navržena s podstatným počtem záloh vybavení tak, že jsou požadavky letové způsobilosti plněny s výraznou rezervou. Navíc jsou letadla obecně vybavena vybavením, které není vyžadováno pro bezpečný provoz za všech provozních podmínek, např. osvětlení přístrojů za denních VMC.

(b) Automaticky se vyžaduje, aby všechny položky související s letovou způsobilostí letadla nebo vyžadované pro jeho bezpečný provoz, které nejsou zahrnuty v tomto seznamu, byly provozuschopné.

(c) Vybavení, jako jsou systémy pro zábavu nebo vybavení kuchyňky, může být zastavěno pro pohodlí cestujících. Pokud toto vybavení nesouvisející s bezpečností neovlivňuje letovou způsobilost nebo provoz letadla, je-li neprovozuschopné, nevyžaduje lhůtu opravy a nemusí být uveden v seznamu MEL provozovatele, pokud to není řešeno v MMEL. K tomuto existují následující výjimky:

(1) Kde má vybavení nesouvisející s bezpečností i sekundární funkci, jako např. filmové vybavení používané pro bezpečnostní instruktáž v kabině cestujících, provozovatelé by měli vypracovat a začlenit do MEL provozní alternativní postupy pro případ poruchy vybavení.

(2) Pokud je vybavení nesouvisející s bezpečností součástí jiného systému letadla, např. elektrického systému, měly by být vypracovány a začleněny do MEL postupy pro deaktivaci a zabezpečení v případě jeho poruchy. V těchto případech by měla být položka uvedena v MEL, spolu s kompenzačními opatřeními a instrukcemi pro deaktivaci, je-li to použitelné. Lhůta opravy bude záviset na sekundární funkci dané položky a míře jejího vlivu na jiné systémy.

(d) Pokud se provozovatel rozhodne uvést v seznamu MEL vybavení nesouvisející s bezpečností, které není uvedeno v MMEL, mělo by to zahrnovat i kategorii lhůty opravy. Těmto položkám může být přidělena kategorie lhůty opravy „D“ pod podmínkou, že se použije jakýkoliv použitelný postup (M) (v případě elektricky napájených položek).

(e) Provozovatelé by měli stanovit efektivní postup rozhodování pro poruchy, které nejsou uvedeny v seznamu, aby se určilo, zda souvisí s letovou způsobilostí nebo zda jsou potřebné pro bezpečný provoz. Aby bylo neprovozuschopné zastavěné vybavení považováno za nesouvisející s bezpečností, měla by se zvážit následující:

(1) provoz letadla není nepříznivě ovlivněn tak, aby bránil standardním provozním postupům spojeným s pozemním personálem a zdržoval členy posádky;

(2) stav letadla není nepříznivě ovlivněn tak, aby byla ohrožena bezpečnost cestujících a/nebo personálu;

(3) stav letadla je konfigurován tak, aby se minimalizovala pravděpodobnost další poruchy, která by mohla mít za následek zranění cestujících/personálu a/nebo způsobit poškození letadla;

(4) stav nezahrnuje použití požadovaného nouzového vybavení a nemá vliv na nouzové postupy tak, že by je personál nemohl provést.

AMC1 ORO.MLR.105(c) Seznam minimálního vybavení

ZMĚNY MEL NÁSLEDUJÍCÍ ZMĚNY MMEL – PŘÍSLUŠNÉ ZMĚNY A PŘÍSLUŠNÉ ČASOVÉ LHŮTY

(a) Příslušné změny MMEL, které vyžadují změnu MEL, jsou následující:

(1) zkrácení lhůty opravy;

(2) změna položky, pouze pokud je změna použitelná pro letadlo nebo druh provozu a je restriktivnější.

(b) Příslušná časová lhůta pro předložení změněného MEL příslušnému úřadu je 90 dnů od data účinnosti stanoveného ve schválené změně MMEL.

(c) Pokud to Agentura a/nebo příslušný úřad považují za nezbytné, mohou být pro zavedení změn souvisejících s bezpečností požadovány zkrácené časové lhůty.

AMC1 ORO.MLR.105(d) Seznam minimálního vybavení

FORMÁT MEL

(a) Formát a vzhled položek a podmínek odbavení MEL by měl vycházet z těch v MMEL.

(b) U položek MEL se dává přednost systému číslování podle specifikace ATA 100/2200.

(c) Jiné formáty a systémy číslování položek je možné použít, pokud jsou srozumitelné a jednoznačné.

AMC1 ORO.MLR.105(d)(1) Seznam minimálního vybavení

PREAMBULE MEL

Preambule MEL by měla:

(a) vycházet z obsahu preambule MMEL, podle použitelnosti s ohledem na oblast působnosti a rozsah MEL;

(b) obsahovat pojmy a definice použité v MEL;

(c) obsahovat jakékoliv další relevantní informace specifické pro oblast působnosti a použití MEL, které nejsou původně uvedeny v MMEL;

(d) poskytovat pokyny, jak určit původ poruchy nebo nesprávné funkce v rozsahu nezbytném pro příslušné použití MEL;

(e) poskytovat pokyny ohledně řešení vícenásobných neprovozuschopností, na základě pokynů uvedených v MMEL; a

(f) poskytovat pokyny ohledně označování nefunkčních položek štítky, aby byli členové posádky příslušně informováni o stavu vybavení. Zejména pokud jsou takovéto položky přístupné posádce během letu, měly by být ovládací prvky a ukazatele související s nefunkční jednotkou (jednotkami) jasně označeny štítkem.

AMC1 ORO.MLR.105(d)(3) Seznam minimálního vybavení

OBLAST PŮSOBNOSTI MEL

MEL by měl zahrnovat:

(a) Podmínky odbavení spojené s lety prováděnými v souladu se zvláštními oprávněními, kterých je provozovatel držitelem podle Části-SPA.

(b) specifická ustanovení pro konkrétní druhy provozu prováděné provozovatelem v souladu s bodem ORO.AOC.125.

AMC2 ORO.MLR.105(d)(3) Seznam minimálního vybavení

ROZSAH MEL

Provozovatel by měl do MEL zahrnout pokyny, jak se vypořádat s jakýmikoliv poruchami, ke kterým dojde mezi zahájením letu a začátkem vzletu. Pokud se porucha objeví mezi zahájením letu a začátkem vzletu, mělo by jakékoliv rozhodnutí o pokračování letu podléhat posouzení pilota řádnému leteckému umění. Před přijetím jakéhokoliv rozhodnutí o pokračování letu může velící pilot/velitel letadla nahlédnout do MEL.

GM1 ORO.MLR.105(d)(3) Seznam minimálního vybavení

OBLAST PŮSOBNOSTI MEL

(a) Mezi příklady provozu vyžadujícího zvláštní oprávnění podle Části-SPA mohou patřit:

(1) RVSM,

(2) ETOPS,

(3) LVO.

(b) Mezi příklady provozu prováděného provozovatelem v souladu s bodem ORO.AOC.125 mohou patřit:

(1) výcvik posádek,

(2) přistavovací lety,

(3) předváděcí lety.

(c) Pokud je na letadle zastavěno vybavení, které není pro prováděný provoz vyžadováno, může provozovatel chtít odložit opravu takových položek na neurčito. Takové případy jsou mimo oblast působnosti MEL, proto je vhodná modifikace letadla a s použitím příslušného schváleného postupu modifikace by měla být provedena deaktivace, inhibice nebo sejmutí dané položky.

GM2 ORO.MLR.105(d)(3) Seznam minimálního vybavení

ÚČEL MEL

MEL je zmírňující dokument, jehož účelem je určit minimální vybavení a podmínky, jak bezpečně provozovat letadlo s nefunkčním vybavením. Jeho smyslem nicméně není podporovat provoz letadel s nefunkčním vybavením. U letadel je nežádoucí, aby byla odbavována s nefunkčním vybavením, a proto je takovýto provoz povolen pouze jako výsledek pečlivé analýzy každé položky, aby bylo zajištěno, že přijatelná úroveň bezpečnosti, jak byla určena v příslušných požadavcích letové způsobilosti a provozu, zůstává zachována. Trvalý provoz letadla v tomto stavu by měl být omezen na minimum.

GM1 ORO.MLR.105(e);(f) Seznam minimálního vybavení

LHŮTA OPRAVY (RI)

Definice a kategorie lhůt oprav jsou uvedeny v CS-MMEL.

AMC1 ORO.MLR.105(f) Seznam minimálního vybavení

PRODLOUŽENÍ LHŮTY OPRAVY (RIE) – POSTUPY PROVOZOVATELE TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM A INFORMOVÁNÍ PŘÍSLUŠNÉHO ÚŘADU

(a) Postupy provozovatele řešící prodloužení lhůt oprav a následné sledování k zajištění vyhovění by měly příslušnému úřadu poskytnout detaily o jméně a pozici jmenovaného personálu odpovědného za kontrolu postupů provozovatele týkajících se prodlužování lhůty opravy (RIE) a podrobnosti o specifických povinnostech a odpovědnostech stanovených pro kontrolu využití RIE.

(b) K plnění svých povinností by měl mít personál schvalující RIE odpovídající výcvik v technických a/nebo provozních oborech. Měl by mít nezbytné znalosti z provozu, co se týče provozního využití MEL letovou posádkou a personálem údržby jako dokumentů usnadňujících práci, a odbornou způsobilost v technickém oboru. Schvalující personál by měl být uveden na seznamu s uvedením funkce a jména.

(c) Provozovatel by měl příslušný úřad informovat o prodloužení platné lhůty opravy v průběhu 1 měsíce nebo během příslušné časové lhůty stanovené schváleným postupem pro RIE.

(d) Oznámení by mělo mít formu stanovenou příslušným úřadem a mělo by přesně uvádět původní závadu, veškerá taková použití, důvod pro RIE a důvody, proč nebyla oprava provedena v rámci původní lhůty opravy.

GM1 ORO.MLR.105(f) Seznam minimálního vybavení

PRODLOUŽENÍ LHŮTY OPRAVY (RIE)

Postupy pro prodloužení lhůty opravy by měly být používány pouze za určitých podmínek, jako je nedostatek dílů od výrobce nebo jiné nepředvídané situace (např. nemožnost získat vybavení potřebné pro řádné odstranění problému a opravu), v důsledku čehož může být provozovatel neschopen splnit stanovené lhůty opravy.

AMC1 ORO.MLR.105(g) Seznam minimálního vybavení

PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY

(a) Provozní postupy a postupy údržby uváděné v MEL by měly být založeny na provozních postupech a postupech údržby uvedených v MMEL. Provozovatel si může nicméně vypracovat modifikované postupy, pokud zajišťují stejnou úroveň bezpečnosti, jako je vyžadována MMEL. Modifikované postupy údržby by měly být vypracovány v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2042/2003.

(b) Poskytnutí příslušných provozních postupů a postupů údržby uvedených v MEL, bez ohledu na to, kdo je vypracoval, je na zodpovědnosti provozovatele.

(c) Jakákoliv položka MEL vyžadující k zajištění přijatelné úrovně bezpečnosti provozní postup nebo postup údržby by tak měla být identifikována ve sloupci/části/oddílu MEL „poznámky“ nebo „výjimky“. Obvykle se bude jednat o „(O)“ v případě provozního postupu, nebo „(M)“ v případě postupu údržby. „(O)(M)“ znamená, že jsou vyžadovány provozní postupy i postupy údržby.

(d) Uspokojivé provedení postupů, bez ohledu na to, kdo je provádí, je na zodpovědnosti provozovatele.

GM1 ORO.MLR.105(g) Seznam minimálního vybavení

PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY

(a) Provozní postupy a postupy údržby jsou nedělitelnou součástí kompenzačních podmínek potřebných k zachování přijatelné úrovně bezpečnosti, umožňujících příslušnému úřadu schválit MEL. Příslušný úřad může požadovat předložení kompletně vypracovaných (O) a/nebo (M) postupů v průběhu schvalovacího procesu MEL.

(b) Obvykle jsou provozní postupy prováděny letovou posádkou; k provádění určitých funkcí ale může být kvalifikován a oprávněn i jiný personál.

(c) Obvykle jsou postupy údržby prováděny personálem údržby; k provádění určitých funkcí v souladu s nařízením Komise (ES) č. 2042/2003 ale může být kvalifikován a oprávněn i jiný personál.

(d) Příručky provozovatele mohou zahrnovat OM, příručku organizace řízení zachování letové způsobilosti nebo jiné dokumenty. Provozní postupy a postupy údržby, bez ohledu na to, v jakém dokumentu jsou obsaženy, by měly být okamžitě dostupné k použití, kdykoli je to potřeba pro použití MEL.

(e) Pokud tak není výslovně povoleno postupem údržby, nesmí být neprovozuschopná položka odstraněna z letadla.

AMC1 ORO.MLR.105(h) Seznam minimálního vybavení

PROVOZNÍ POSTUPY A POSTUPY ÚDRŽBY – PŘÍSLUŠNÉ ZMĚNY

(a) Změny provozních postupů a postupů údržby uvedených v MMEL jsou považovány za příslušné a vyžadují změnu provozních postupů a postupů údržby uvedených v MEL, pokud:

(1) je modifikovaný postup použitelný pro MEL provozovatele; a

(2) účelem této změny je zlepšit dodržování záměru souvisejícího s podmínkou odbavení MMEL.

(b) Přijatelný časový rámec pro změny postupů údržby a provozních postupů, jak jsou definovány v bodě (a), by měl být 90 dnů od data, kdy jsou zpřístupněny změněné postupy odkazované v MMEL. Pokud to příslušný úřad uzná za nezbytné, může být pro zavedení změn souvisejících s bezpečností vyžadován zkrácený časový rámec.

AMC1 ORO.MLR.105(j) Seznam minimálního vybavení

PROVOZ LETADLA V RÁMCI OMEZENÍ MMEL – POSTUPY PROVOZOVATELE TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM

(a) Postupy provozovatele zabývající se provozem letadla mimo omezení MEL, ale v rámci omezení MMEL a následné sledování k zajištění vyhovění by měly příslušnému úřadu poskytnout detaily o jméně a pozici jmenovaného personálu odpovědného za kontrolu provozu za takovýchto podmínek a podrobnosti o specifických povinnostech a odpovědnostech stanovených pro kontrolu využití tohoto schválení.

(b) K plnění svých povinností by měl mít personál schvalující provoz za takovýchto podmínek odpovídající výcvik v technických a provozních oborech. Měl by mít nezbytné znalosti z provozu, co se týče provozního využití MEL letovou posádkou a personálem údržby jako dokumentů usnadňujících práci, a odbornou způsobilost v technickém oboru. Schvalující personál by měl být uveden na seznamu s uvedením funkce a jména.

GM1 ORO.MLR.105(j) Seznam minimálního vybavení

PROVOZ LETADLA V RÁMCI OMEZENÍ MMEL – POSTUPY PROVOZOVATELE TÝKAJÍCÍ SE SCHVÁLENÍ PŘÍSLUŠNÝM ÚŘADEM

Postupy pro provoz letadla mimo omezení MEL, ale v rámci omezení MMEL by měly být používány pouze za určitých podmínek, jako je nedostatek dílů od výrobce nebo jiné nepředvídané situace (např. nemožnost získat vybavení potřebné pro řádné odstranění problému a opravu), v důsledku čehož může být provozovatel neschopen vyhovět omezením stanoveným v MEL.

AMC1 ORO.MLR.110 Palubní deník

VŠEOBECNĚ

(a) Palubní deník letadla, nebo rovnocenný dokument, by měl obsahovat následující položky, jsou-li použitelné:

(1) státní příslušnost a poznávací značka letadla,

(2) datum,

(3) jméno(a) člena(ů) posádky,

(4) funkce přidělené členům posádky,

(5) místo odletu,

(6) místo příletu,

(7) čas odletu,

(8) čas příletu,

(9) doba letu,

(10) druh letu (plánovaný nebo neplánovaný),

(11) incidenty, pozorování, došlo-li k nějakým,

(12) podpis odpovědné osoby.

(b) Informace, nebo jejich části, mohou být zaznamenány v jiné formě, než jen tištěné na papíře. Měla by být zajištěna její dostupnost, použitelnost a spolehlivost.

(c) „Palubní deník, nebo rovnocenný dokument“ znamená, že požadované informace mohou být zaznamenány v jiné dokumentaci než palubní deník, jako je provozní letový plán nebo technický deník letadla.

(d) „Sérií letů“ se myslí po sobě následující lety, které začínají a končí:

(1) v průběhu 24 hodin;

(2) na stejném letišti nebo provozním místě nebo zůstávají v rámci místní oblasti specifikované v provozní příručce; a

(3) se stejným velícím pilotem/velitelem letadla.

GM1 ORO.MLR.110 Palubní deník

SÉRIE LETŮ

Pojem „série letů“ se používá ke zjednodušení jedné sady dokumentace.

AMC1 ORO.MLR.115 Vedení záznamů

ZÁZNAMY O VÝCVIKU

Provozovatelem by měl být uchováván přehled výcviku dokládající ukončení každého stupně výcviku a přezkoušení každým členem posádky.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA FC – LETOVÁ POSÁDKA

ODDÍL I – OBECNÉ POŽADAVKY

AMC1 ORO.FC.100(c) Složení letové posádky

PROVOZNÍ OMEZENÍ „PLATNÉ POUZE JAKO KVALIFIKOVANÝ DRUHÝ PILOT NEBO S KVALIFIKOVANÝM DRUHÝM PILOTEM“ (OML)

Provozovatel by měl zajistit, aby piloti, kteří mají ve svém osvědčení zdravotní způsobilosti omezení OML, pracovali pouze na letadlech ve vícepilotním provozu, kdy má další pilot plnou kvalifikaci pro příslušný typ letadla, nepodléhá omezení OML a nedosáhl věku 60 let.

AMC1 ORO.FC.105(b)(2);(c) Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla

ZNALOST TRATI/OBLASTI A LETIŠTĚ PRO OBCHODNÍ PROVOZ

Pro obchodní provoz by zkušenosti týkající se trati nebo oblasti, kde se má letět, a zařízení a postupů na letištích, které mají být použity, měly zahrnovat následující:

(a) Znalost oblasti a trati

(1) Výcvik týkající se oblasti a trati by měl zahrnovat znalosti:

(i) terénu a minimálních bezpečných nadmořských výšek;

(ii) sezónních meteorologických podmínek;

(iii) meteorologických, spojovacích a letových provozních zařízení, služeb a postupů;

(iv) postupů pátrání a záchrany, kde jsou dostupné; a

(v) navigačních prostředků spojených s oblastí nebo tratí, podél níž má být proveden let.

(2) V závislosti na složitosti oblasti nebo trati, dle zhodnocení provozovatelem, by měly být použity tyto metody seznamování:

(i) pro méně složité oblasti nebo trati – seznámení samostatnou přípravou podle traťové dokumentace nebo s pomocí programovaného školení; a

(ii) u složitějších oblastí nebo tratí – navíc seznámení za letu jako velící pilot/velitel letadla nebo druhý pilot pod dohledem, pozorovatel nebo seznámení na zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) s použitím databáze příslušné pro danou trať.

(b) Znalost letiště

(1) Výcvik vztahující se k letišti by měl zahrnovat znalost překážek, reálný situační plán, osvětlení, přibližovacích zařízení a postupů pro přílet, odlet vyčkávání a přístrojové přiblížení, příslušná provozní minima a ohledy týkající se pohybu na zemi.

(2) Provozní příručka by měla popisovat metodu kategorizace letišť a v případě provozu CAT uvádět seznam letišť zařazených do kategorie B nebo C.

(3) Všechna letiště, kam provozovatel létá, by měla být zařazena do jedné z těchto tří kategorií:

(i) kategorie A – letiště, které vyhovuje všem následujícím požadavkům:

(A) schválený postup přiblížení podle přístrojů;

(B) alespoň jedna dráha, na níž není žádný postup vzletu a/nebo přistání omezen výkony;

(C) publikovaná minima přiblížení okruhem nejsou vyšší než 1 000 ft nad úrovní letiště; a

(D) schopnost provozu v noci.

(ii) kategorie B – letiště, které nesplňuje požadavky kategorie A nebo vyžaduje zvláštní zřetele, jako například:

(A) nestandardní prostředky a/nebo schémata přiblížení;

(B) neobvyklé místní meteorologické podmínky;

(C) neobvyklé charakteristiky nebo omezení výkonů; nebo

(D) jakékoliv jiné důležité zřetele zahrnující překážky, reálný situační plán, osvětlení, atd.

(iii) kategorie C – letiště vyžadující dodatečné zřetele ke kategorii B;

(iv) zařízení v pobřežních vodách mohou být kategorizována jako letiště kategorie B nebo C, s ohledem na omezení stanovaná v souladu s AMC2 CAT.OP.MPA.105 – Používání letišť a provozních míst.

(c) Před letem na:

(1) letiště kategorie B – velící pilot/velitel letadla by měl být instruován ohledně dotčeného(ých) letiště(ť) kategorie B nebo se s ním(nimi) samostatně obeznámit prostřednictvím programové výuky. Absolvování instruktáže by mělo být zaznamenáno. Tento záznam může být proveden po ukončení nebo potvrzen velícím pilotem/velitelem letadla před odletem na let zahrnujícím letiště kategorie B coby cílové nebo náhradní letiště.

(2) letiště kategorie C aerodrome – velící pilot/velitel letadla by měl být instruován a navštívit letiště jako pozorovatel a absolvovat školení na vhodném FSTD. Absolvování instruktáže, návštěvy a/nebo školení by mělo být zaznamenáno.

AMC1 ORO.FC.105(c) Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla

NEDÁVNÁ PRAXE TÝKAJÍCÍ SE TRATI/OBLASTI A LETIŠTĚ

(a) 12měsíční období by se mělo počítat od posledního dne měsíce:

(1) kdy byl absolvován seznamovací výcvik; nebo

(2) posledního letu na trati nebo v oblasti, kudy se má letět, a na letiště, zařízení a postupy, které mají být použity.

(b) Pokud je let absolvován v rámci posledních 3 kalendářních měsíců tohoto období, měla by se nová doba platnosti počítat od původního data uplynutí platnosti.

AMC2 ORO.FC.105(c) Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla

NEDÁVNÁ PRAXE TÝKAJÍCÍ SE TRATI/OBLASTI A LETIŠTĚ – LETOUNY TŘÍDY VÝKONNOSTI B PROVOZOVANÉ PODLE PRAVIDEL VFR V NOCI NEBO IFR POUŽÍVANÉ V PROVOZU CAT A OBCHODNÍM PROVOZU JINÉM NEŽ CAT

V případě provozu CAT letouny třídy výkonnosti B provozovanými podle pravidel pro let za viditelnosti (VFR) v noci nebo pravidel pro let podle přístrojů (IFR) nebo obchodního provozu jiného než CAT by měly být znalosti udržovány následovně:

(a) vyjma provozu na nejnáročnější letiště, absolvováním nejméně 10 letových úseků v rámci oblasti provozu během posledních 12 měsíců navíc k libovolnému požadavku samostatné přípravy;

(b) provoz na nejnáročnější letiště může být prováděn pouze tehdy, jestliže:

(1) velící pilot/velitel letadla byl kvalifikován pro letiště v průběhu předchozích 36 měsíců návštěvou za letu jako člen letové posádky nebo jako pozorovatel;

(2) přiblížení je provedeno za meteorologických podmínek pro let za viditelnosti (VMC) z příslušné minimální sektorové nadmořské výšky; a

(3) před letem byla provedena odpovídající samostatná předletová příprava.

GM1 ORO.FC.105(d) Ustanovení do funkce velícího pilota/velitele letadla

LETOUNY TŘÍDY VÝKONNOSTI B PROVOZOVANÉ V PROVOZU CAT PODLE PRAVIDEL VFR VE DNE

U provozu CAT podle pravidel VFR ve dne s letouny třídy výkonnosti B by měl provozovatel zohlednit jakékoliv požadavky, které mohou být stanoveny v specifických případech státem letiště.

AMC1 ORO.FC.125 Rozdílový a seznamovací výcvik

VŠEOBECNĚ

(a) Rozdílový výcvik vyžaduje dodatečné znalosti a výcvik na letadle nebo vhodném výcvikovém zařízení. Měl by být proveden:

(1) při zavedení důležité změny vybavení a/nebo postupů na typech nebo variantách, které jsou v současné době provozovány; a

(2) v případě letounů – když je provozována jiná varianta letounu stejného typu nebo jiný typ stejné třídy, než jsou v současné době provozovány; nebo

(3) v případě vrtulníků – když je provozována varianta vrtulníku, který je v současné době provozován.

(b) Seznamovací výcvik vyžaduje pouze nabytí dodatečných znalostí. Měl by být proveden:

(1) pokud je provozován jiný vrtulník nebo letoun stejného typu; nebo

(2) při zavedení důležité změny vybavení a/nebo postupů na typech nebo variantách, které jsou v současné době provozovány.

AMC1 ORO.FC.145(b) Poskytování výcviku

NEPOVINNÉ (DOPORUČENÉ) PRVKY ÚDAJŮ PROVOZNÍ VHODNOSTI

Při vytváření programů výcviku a osnov by měl provozovatel uvážit nepovinné (doporučené) prvky pro příslušný typ, které jsou uvedeny v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012[2].

AMC1 ORO.FC.145(d) Poskytování výcviku

ÚPLNÉ LETOVÉ SIMULÁTORY (FFS)

Provozovatel by měl klasifikovat jakékoliv rozdíly mezi letadlem a FFS v souladu s kapitolami asociace *Air Transport Association* (ATA) následovně:

Úrovně shody

(a) Rozdíly úrovně A:

---

[2] Úř. věst. L 224, 21.08.2012, s. 1. (Poznámka překladatele: v originále chybně uveden odkaz na původní nařízení (ES) č. 1702/2003).

(1) žádný vliv na letové vlastnosti;

(2) žádný vliv na postupy (normální a/nebo mimořádné);

(3) rozdíly v prezentaci; a

(4) rozdíly v obsluze.

Metoda: samostatná výuka prostřednictvím letové příručky nebo informací pro letovou posádku.

(b) Rozdíly úrovně B:

(1) žádný vliv na letové vlastnosti;

(2) vliv na postupy (normální a/nebo mimořádné); a

(3) možné rozdíly v prezentaci a obsluze.

Metoda: informace pro letovou posádku, výcvik pomocí počítače, výcvik pomocí systémového zařízení nebo speciální instruktáž instruktorem.

(c) Rozdíly úrovně C:

(1) vliv na letové vlastnosti;

(2) vliv na postupy (normální a/nebo mimořádné); a

(3) nakonec i rozdíly v prezentaci a obsluze.

Metoda: speciální instruktáž instruktorem, vybraný částečný výcvik na jiném FSTD nebo letadle nebo prominutí z důvodu předchozí praxe, speciální instruktáže nebo programu výcviku.

(d) Rozdíly úrovně D:

(1) vliv na letové vlastnosti; a/nebo

(2) vliv na postupy (normální a/nebo mimořádné); a/nebo

(3) rozdíly v prezentaci a/nebo obsluze; a

(4) FSTD má kvalifikaci úrovně D a používá se pro výcvik s nulovou dobou letu (ZFTT).

Metoda: předepsaný částečný výcvik na jiném FSTD nebo letadle nebo prominutí z důvodu předchozí praxe, speciální instruktáže nebo programu výcviku.

ODDÍL II – DOPLŇUJÍCÍ POŽADAVKY PRO PROVOZ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

AMC1 ORO.FC.200(a) Složení letové posádky

ZAŘAZOVÁNÍ NEZKUŠENÝCH ČLENŮ DO LETOVÉ POSÁDKY

Provozovatel by měl v provozní příručce stanovit postupy zohledňující následující prvky:

Letouny

(a) Provozovatel by měl člena letové posádky považovat poté, co absolvoval typovou kvalifikaci nebo kurz velení a s tím spojené létání na trati pod dohledem, za nezkušeného do té doby, dokud na daném typu nedosáhl buď:

(1) 100 letových hodin a neodlétal 10 letových úseků během uceleného období 120 po sobě jdoucích dní; nebo

(2) 150 letových hodin a neodlétal 20 letových úseků (bez časového omezení).

(b) Pro příslušný úřad může být přijatelný nižší počet letových hodin nebo úseků, který je podmíněn jakýmikoliv dalšími podmínkami, které může příslušný úřad zavést, pokud platí jedno z následujícího:

(1) provoz zahajuje nový provozovatel;

(2) provozovatel zavádí nový typ letounu;

(3) členové letové posádky předtím dokončili kurz typového přeškolení u stejného provozovatele;

(4) v údajích provozní vhodnosti podle nařízení Komise (EU) č. 748/2012 jsou určeny zápočty; nebo

(5) letoun má maximální vzletovou hmotnost menší než 10 tun nebo maximální provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) menší než 20.

Vrtulníky

(c) Kde je požadována dvoučlenná letová posádka, měl by provozovatel člena letové posádky považovat poté, co absolvoval typovou kvalifikaci nebo kurz velení a s tím spojené létání na trati pod dohledem, za nezkušeného do té doby, dokud:

(1) nedosáhl na typu a/nebo v dané funkci 50 letových hodin během období 60 dní; nebo

(2) nedosáhl na typu a/nebo v dané funkci 100 letových hodin (bez časového omezení).

(d) Pro příslušný úřad může být přijatelný nižší počet letových hodin na typu a/nebo v dané funkci, který je podmíněn jakýmikoliv dalšími podmínkami, které může příslušný úřad zavést, pokud platí jedno z následujícího:

(1) provoz zahajuje nový provozovatel;

(2) provozovatel zavádí nový typ vrtulníku;

(3) členové letové posádky předtím dokončili kurz typového přeškolení u stejného provozovatele (opětovné přeškolení); nebo

(4) v údajích provozní vhodnosti podle nařízení Komise (EU) č. 748/2012 jsou určeny zápočty.

AMC1 ORO.FC.205 Kurz velení

KOMBINOVANÉ ZVYŠOVÁNÍ KVALIFIKACE A PŘEŠKOLOVACÍ KURZ – VRTULNÍK

Pokud se pilot přeškoluje z jednoho typu nebo varianty vrtulníku na jiný/jinou při současném zvyšování kvalifikace na velitele letadla:

(a) kurz velení by měl rovněž zahrnovat přeškolovací kurz v souladu s ORO.FC.220; a

(b) u pilotů přecházejících na nový typ vrtulníku by měly být vyžadovány dodatečné letové.

AMC1 ORO.FC.115&215 Výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM)

VÝCVIK CRM – PROVOZ CAT

(a) Všeobecně

(1) Výcvik CRM by měl odrážet kulturu provozovatele, stejně jako druh provozu a měl by být prováděn formou jak výcviku ve třídě, tak praktických cvičení zahrnujících skupinové diskuze a posouzení nehod a vážných incidentů za účelem analýzy komunikačních problémů a uvedení případů nebo příkladů nedostatku informací nebo řízení posádky.

(2) Kdykoliv je to proveditelné, mělo by být zváženo provedení příslušných částí výcviku CRM na FSTD, které přijatelným způsobem napodobuje prostředí reálného provozu a umožňuje vzájemné působení. To zahrnuje, kromě jiného, vhodné scénáře traťově orientovaného letového výcviku (LOFT) prováděné na FSTD.

(3) Doporučuje se, aby byl vstupní výcvik CRM, kdykoli je to možné, prováděn formou skupinového sezení mimo tlaky obvyklého pracovního prostředí, takže je členům

letové posádky dána příležitost vzájemně na sebe působit a komunikovat v prostředí vedoucím k vzdělávání se.

(b) Vstupní výcvik CRM

(1) Programy vstupního výcviku CRM jsou navrženy tak, aby poskytovaly znalosti a povědomost týkající se lidských činitelů souvisejících s letovým provozem. Kurz by měl trvat v případě jednopilotního provozu minimálně 1 den a 2 dny u všech dalších druhů provozu. Měl by pokrývat všechny prvky uvedené v bodě (f).

(2) Školitel CRM by měl:

(i) ovládat dovednosti facilitace ve skupině;

(ii) mít a udržovat si odpovídající znalosti o provozu a typu letadle, pokud možno prostřednictvím současné praxe v CAT jako člen letové posádky;

(iii) mít úspěšně složenou zkoušku týkající se lidské výkonnosti a omezení (HPL), zatímco nedávno získal průkaz způsobilosti dopravního pilota (ATPL) podle nařízení (EU) č. 1178/2011[3]; nebo projít teoretickým kurzem HPL obsahujícím celou osnovu zkoušky HPL;

(iv) mít ukončený vstupní výcvik CRM;

(v) získat dodatečné vzdělání v oblasti vedení skupiny, dynamiky skupiny a vlastního uvědomování si; a

(vi) být během vedení svého prvního sezení vstupního výcviku CRM bod dohledem personálu vhodně kvalifikovaného pro výcvik CRM.

(3) Provozovatel by měl zajistit, že se vstupní výcvik zabývá povahou provozu dotyčného provozovatele, stejně jako souvisejícími postupy a kulturou provozovatele. To bude zahrnovat oblasti provozu, které vytváří určité problémy nebo představují nepříznivé klimatické podmínky a jakákoliv neobvyklá nebezpečí.

(4) Pokud provozovatel nemá dostatečné prostředky k vytvoření vstupního výcviku CRM, může využít kurz poskytovaný jiným provozovatelem nebo třetí stranou nebo organizací pro výcvik. V tom případě by měl provozovatel zajistit, že obsah kurzu splňuje jeho provozní požadavky. Pokud stejný kurz absolvují členové posádek z různých společností, základní prvky CRM by měly být charakteristické pro povahu provozu společností a zainteresované účastníky výcviku.

(5) Dovednosti CRM členů letové posádky by se neměly během vstupního výcviku CRM hodnoceny.

(c) Přeškolovací kurz provozovatele – výcvik CRM

(1) Pokud člen letové posádky absolvuje přeškolovací kurz v závislosti na změně typu letadla, měly by být prvky CRM začleněny do všech příslušných fází přeškolovacího kurzu provozovatele v souladu s bodem (f).

(2) Pokud člen letové posádky absolvuje přeškolovací kurz v závislosti na změně provozovatele, měly by být prvky CRM začleněny do všech příslušných fází přeškolovacího kurzu provozovatele v souladu s bodem (f).

(3) Člen letové posádky by neměl být při absolvování prvků výcviku CRM, které jsou součástí přeškolovacího kurzu provozovatele, hodnocen.

(d) Kurz velení – výcvik CRM

(1) Provozovatel by měl zajistit, že jsou v kurzu velení začleněny prvky CRM v souladu s bodem (f).

(2) Člen letové posádky by neměl být při absolvování prvků výcviku CRM, které jsou součástí kurzu velení, hodnocen, i když by se mu mělo dostat zpětné vazby.

(e) Opakovací výcvik CRM

---

[3] Úř. věst. L 311, 25.11.2011, s. 1

(1) Provozovatel by měl zajistit, že:

(i) prvky CRM jsou začleněny do všech příslušných fází opakovacího výcviku každý rok, v souladu s bodem (f), a že modulový výcvik CRM pokrývá stejné oblasti během maximálně 3 let; a

(ii) příslušný modulový výcvik CRM je prováděn školiteli CRM kvalifikovanými podle bodu (b)(2).

(2) Člen letové posádky by neměl být při absolvování prvků výcviku CRM, které jsou součástí opakovacího výcviku, hodnocen.

(f) Zavedení CRM

(1) Tabulka 1 uvádí, které prvky CRM by měly být součástí každého druhu výcviku.

Tabulka 1: Prvky CRM, které by měly být součástí výcviku

<table>
<tr><th>Základní prvky</th><th>Vstupní výcvik CRM</th><th>Přeškolovací kurz provozovatele při změně typu</th><th>Přeškolovací kurz provozovatele při změně provozovatele</th><th>Kurz velení</th><th>Opakovací výcvik</th></tr>
<tr><td>Lidská chyba a spolehlivost, řetězec chyb, prevence a zjišťování chyb</td><td rowspan="7">Do hloubky</td><td>Do hloubky</td><td>Přehled</td><td>Přehled</td><td rowspan="7">Přehled</td></tr>
<tr><td>Bezpečnostní kultura provozovatele, standardní provozní postupy (SOP), organizační činitele</td><td rowspan="2">Nevyžaduje se</td><td>Do hloubky</td><td rowspan="6">Do hloubky</td></tr>
<tr><td>Stres, zvládání stresu, únava a pozornost</td><td rowspan="3">Nevyžaduje se</td></tr>
<tr><td>Získávání a zpracovávání informací, uvědomování si situace, zvládání pracovního zatížení</td><td rowspan="4">Přehled</td></tr>
<tr><td>Rozhodování</td></tr>
<tr><td>Komunikace a koordinace uvnitř pilotního prostoru a mimo něj</td><td rowspan="2">Přehled</td></tr>
<tr><td>Vedení a týmová spolupráce, synergie</td></tr>
<tr><td>Automatizace, filosofie použití automatizace (je-li relevantní pro typ)</td><td rowspan="2">Podle potřeby</td><td rowspan="2">Do hloubky</td><td>Do hloubky</td><td rowspan="2">Podle potřeby</td><td rowspan="2">Podle potřeby</td></tr>
<tr><td>Rozdíly související s typem letadla</td><td>Nevyžaduje se</td></tr>
<tr><td>Případové studie</td><td>Do hloubky</td><td>Do hloubky</td><td>Do hloubky</td><td>Do hloubky</td><td>Do hloubky</td></tr>
</table>

(g) Koordinace mezi výcvikem letové posádky a palubních průvodčích/technické posádky

(1) Provozovatelé by měli, jak je to jen možné, poskytovat společný výcvik letové posádce a palubním průvodčím/technické posádce, včetně předletové instruktáže a poletového rozboru.

(2) Mezi odděleními výcviku letových posádek a palubních průvodčích/technických posádek by měla panovat efektivní spolupráce. Měla by být učiněna opatření, jak si předat související znalosti a dovednosti mezi instruktory letových posádek a palubních průvodčích/technických posádek.

(h) Hodnocení dovedností CRM

(1) Hodnocení dovedností CRM je procesem pozorování, zaznamenávání, interpretace a následného rozebírání výkonnosti a znalostí posádek a jejich členů s využitím přijatelných metod v kontextu celkové výkonnosti. To zahrnuje koncept sebekritiky a zpětnou vazbu, která může být předávána nepřetržitě během výcviku nebo souhrnně po přezkoušení. Pro zlepšení efektivity programu by tato metoda měla být, kde je to možné, odsouhlasena zástupci letových posádek.

(2) Hodnocení netechnických dovedností – NOTECHS (non-technical skills evaluation) nebo jiná přijatelná metodika hodnocení by měly být použity. Měly by být stanoveny kritéria výběru a požadavky na výcvik týkající se hodnotitelů a jejich související kvalifikace, znalosti a dovednosti.

(3) Hodnocení dovedností CRM by mělo:

(i) poskytovat posádce a jednotlivci zpětnou vazbu a sloužit k určení případných potřeb opakování výcviku; a

(ii) být použito ke zlepšení systému výcviku CRM.

(4) Před zavedením hodnocení dovedností CRM by měl být v provozní příručce publikován podrobný popis metodiky CRM, včetně použité terminologie.

(5) Metodika hodnocení dovedností CRM

(i) Provozovatel by měl stanovit program výcviku CRM, včetně dohodnuté terminologie. Ten by měl být vyhodnocen s ohledem na metody, délku výcviku, hloubku předmětů a účinnost.

(ii) Poté by měl být stanoven program výcviku a standardizace školícího personálu.

(iii) Hodnocení by mělo být založeno na následujících zásadách:

(A) hodnotí se pouze pozorovatelné, opakované chování;

(B) hodnocení by mělo kladně odrážet dovednosti CRM, které vedou ke zvýšení bezpečnosti;

(C) hodnocení by měla zahrnovat chování, které přispívá k technické závadě – takové technické závadě, jako jsou poruchy vedoucí k události, která vyžaduje poletový rozbor osoby provádějící kontrolu na trati; a

(D) s posádkou, a v případě potřeby s jedincem je proveden ústní poletový rozbor.

(6) Deidentifikované přehledy všech hodnocení CRM by měly být provozovatelem využity k poskytování zpětné vazby a tato zpětná vazba by měla být použita k aktualizaci a zlepšování výcviku CRM provozovatele.

(7) Provozovatelé by měli stanovit postupy, včetně opakování výcviku, které mají být použity v případě, že personál nedosáhne požadovaných standardů nebo si tuto úroveň neudrží.

(8) Pokud je přezkoušení odborné způsobilosti provozovatele spojeno s přezkoušením pro prodloužení platnosti/obnovu typové kvalifikace, mělo by hodnocení dovedností CRM splňovat požadavky na spolupráci ve vícečlenné posádce prodloužení platnosti/obnovy typové kvalifikace. Toto hodnocení by nemělo ovlivnit platnost typové kvalifikace.

(i) Úrovně výcviku

(1) Přehled. Je-li vyžadován výcvik na úrovni přehledu, měl by být obvykle ve stylu instruktáže. Takový výcvik by měl osvěžit znalosti získané v dřívějším výcviku.

(2) Do hloubky. Je-li vyžadován výcvik do hloubky, měl by být obvykle v interaktivním stylu a měl by podle vhodnosti zahrnovat případové studie, skupinové diskuze, hraní

rolí a upevňování znalostí a dovedností. Základní prvky by měly být přizpůsobeny specifickým potřebám prováděné fáze výcviku.

(j) Využití automatizace

(1) Přeškolovací kurz provozovatele by měl zahrnovat výcvik v použití a znalosti automatizace a v rozeznávání systémů a lidská omezení spojená s použitím automatizace. Provozovatel by měl proto zajistit, že členu letové posádky se dostane výcviku ohledně:

(i) použití provozní politiky co se týče použití automatizace, jak je stanoveno v provozní příručce; a

(ii) systémových a lidských omezení souvisejících s použitím automatizace.

(2) Cílem tohoto výcviku by mělo být poskytnout příslušné znalosti, dovednosti a vzorce chování potřebné pro řízení a obsluhu automatických systémů. Zvláštní pozornost by měla být věnována tomu, jak automatizace zvyšuje potřebu posádek mít všeobecné povědomí o způsobu, jakým systém pracuje, a jakýmkoliv rysům automatizace, které toto porozumění znesnadňují.

AMC1.1 ORO.FC.115&.215 Výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM)

ŠKOLITEL CRM

Přijatelné způsoby průkazu jsou vyjasněny v AMC1 ORO.FC.115&.215, s výjimkou bodu (b)(2) tohoto AMC, ve vztahu k němuž jsou pro školitele CRM rovněž přijatelné následující kvalifikace a praxe:

(a) člen letové posádky, který je držitelem nedávné kvalifikace jako školitel CRM, může dělat nadále školitele CRM i po ukončení aktivní letové služby;

(b) zkušený školitel CRM se zaměřením jiným než na letové posádky mající znalosti HPL; a

(c) někdejší člen letové posádky mající znalosti HPL se může stát školitelem CRM, pokud si udržuje odpovídající znalosti týkající se provozu a typu letadla a splňuje ustanovení AMC1 ORO.FC.115&.215, (b)(2)(i), (iv), (v) a (vi).

GM1 ORO.FC.115&.215 Výcvik optimalizace činnosti posádky (CRM)

VŠEOBECNĚ

(a) Optimalizace činnosti posádky (CRM) je efektivním využitím všech dostupných zdrojů (např. členů posádky, letadlových systémů, podpůrných zařízení a personálu) s cílem dosáhnout bezpečného a účinného provozu.

(b) Cílem CRM je zlepšit komunikační a řídící dovednosti dotyčného člena letové posádky. Důraz je kladen na netechnické stránky výkonnosti letové posádky.

AMC1 ORO.FC.220 Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem

OSNOVA PŘEŠKOLOVACÍHO VÝCVIKU PROVOZOVATELE

(a) Všeobecně

(1) Přeškolovací výcvik provozovatele by měl zahrnovat, v následujícím pořadí:

(i) pozemní výcvik a přezkoušení, včetně letadlových systémů, a normálních, mimořádných a nouzových postupů;

(ii) výcvik a přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení (ukončený před zahájením jakéhokoliv letového výcviku v letadle);

(iii) letový výcvik a přezkoušení (letadlo a/nebo FSTD); a

(iv) létání na trati pod dohledem a traťové přezkoušení.

(2) Pokud člen letové posádky nikdy dříve neabsolvoval přeškolovací kurz provozovatele, měl by projít všeobecným výcvikem první pomoci a případně výcvikem postupů pro nouzové přistání na vodě s použitím vybavení ve vodě.

(3) Pokud nácvik nouzových úkonů vyžaduje činnosti prováděné neřídícím pilotem, mělo by přezkoušení zahrnovat navíc znalost těchto nacvičených úkonů.

(4) Přeškolovací kurz provozovatele může být spojen s výcvikem pro novou typovou/třídní kvalifikaci, jak je požadováno nařízením (EU) č. 1178/2011.

(5) Provozovatel by měl zajistit, aby byl personál začleňující do přeškolovacího výcviku prvky CRM náležitě kvalifikovaný.

(b) Pozemní výcvik

(1) Pozemní výcvik by měl sestávat z řádně organizovaného programu pozemní výuky pod dohledem školícího personálu na odpovídajících zařízeních, včetně jakýchkoliv nezbytných audio, mechanických nebo vizuálních pomůcek. Je možné použít formu samostudia s využitím elektronických učebních zařízení, výcviku pomocí počítače (CBT) atd. zároveň s odpovídajícím dohledem co se týče dosahované úrovně. Nicméně pokud je dotyčné letadlo poměrně jednoduché, může být adekvátním způsobem studium v soukromí bez dohledu pod podmínkou, že provozovatel zajistí vhodné příručky a/nebo studijní zápisky.

(2) Kurz pozemní výuky by měl zahrnovat formální písemné zkoušky z takových otázek, jako jsou letadlové systémy, výkonnost a plánování letu, podle použitelnosti.

(c) Výcvik a přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení

(1) Výcvik v používání nouzového a bezpečnostního vybavení by měl probíhat ve spojení s palubními průvodčími/technickou posádkou, kteří absolvují podobný výcvik, s důrazem na koordinované postupy a oboustrannou komunikaci mezi pilotním prostorem a kabinou cestujících.

(2) Ve vstupním přeškolovacím kurzu a případně v následných přeškolovacích kurzech by mělo být řešeno následující:

(i) Školení první pomoci všeobecně (pouze vstupní přeškolovací kurz); školení první pomoci podle příslušného druhu provozu letadla a složení posádky zahrnující ty situace, kdy není na palubě vyžadována přítomnost palubních průvodčích (vstupní a následující).

(ii) Témata leteckého zdravotnictví zahrnující:

(A) hypoxii;

(B) hyperventilaci (zrychlené dýchání);

(C) zasažení pokožky/očí leteckým palivem nebo hydraulickými kapalinami;

(D) hygienu a otravu jídlem; a

(E) malárii.

(iii) Účinek kouře v uzavřeném prostoru a praktické použití veškerého příslušného vybavení v simulovaném prostředí zaplněném kouřem.

(iv) Skutečné hašení požáru pomocí vybavení reprezentujícího to, které je používáno v letadle, na opravdovém nebo simulovaném požáru, s tou výjimkou, že v případě halonových hasicích přístrojů je možné použít alternativní hasicí prostředek.

(v) Provozní postupy bezpečnostních, záchranných a pohotovostních služeb.

(vi) Informace nezbytné pro přežití odpovídající oblastem jejich provozu (např. polární oblasti, poušť, džungle nebo moře) a výcvik použití jakéhokoliv vybavení pro přežití vyžadovaného, aby bylo na palubě.

(vii) Je-li na palubě plovací vybavení, úplný výcvik zahrnující všechny postupy spojené s nouzovým přistáním na vodě. Tento výcvik by měl zahrnovat nácvik skutečného nasazení a nafouknutí záchranné vesty spolu s ukázkou nebo audiovizuálním předvedením nafukování záchranných člunů a/nebo skluzů použitelných jako záchranné čluny a přidruženého vybavení. Tento nácvik by se měl během vstupního přeškolovacího kurzu provádět s použitím vybavení ve vodě, i když místo dalšího výcviku ve vodě bude uznán předchozí potvrzený výcvik u jiného provozovatele nebo použití podobného vybavení.

(viii) Školení o umístění nouzového a bezpečnostního vybavení, správném použití všech nacvičených úkonů a postupů, které by mohly být požadovány na letové posádce v různých nouzových situacích. Pokud postup podle provozní příručky požaduje nejprve evakuaci letové posádky, aby pomáhala na zemi, mělo by být zahrnuto nouzové opuštění letadla (nebo jej napodobujícího výcvikového zařízení) s použitím skluzů, jsou-li zastavěny.

(d) Letový výcvik

(1) Letový výcvik by měl být prováděn tak, aby seznámil člena letové posádky se všemi aspekty omezení a normálními, mimořádnými a nouzovými postupy spojenými s letadlem a měl by být prováděn vhodně kvalifikovanými instruktory a/nebo examinátory třídní a typové kvalifikace. V případě zvláštního provozu, jako jsou strmá přiblížení, ETOPS nebo provoz na základě QFE, by měl být proveden dodatečný výcvik na základě jakýchkoliv dalších prvků výcviku definovaných pro typ letadla v údajích provozní vhodnosti podle nařízení Komise (EU) č. 748/2012, kde takové údaje existují.

(2) Při plánování letového výcviku na letadlech s dvou- nebo vícečlennou letovou posádkou by měl být zvláštní důraz kladen na nácvik LOFT se zaměřením na CRM a použití postupů koordinace posádky, včetně vypořádání se se ztrátou pracovní schopnosti.

(3) Obvykle by měly být druhým pilotům i velitelům letadla poskytnuty stejný výcvik a praxe v létání. Části osnovy týkající se „řízení letu“ pro velitele letadla, stejně jako pro druhé piloty by měly obsahovat veškeré požadavky přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem předepsané ORO.FC.230.

(4) Pokud se program výcviku pro typovou kvalifikaci neprováděl na FSTD použitelném pro ZFTT, měl by výcvik zahrnovat nejméně tři vzlety a přistání v letadle.

(e) Létání na trati pod dohledem (LIFUS)

(1) Každý člen letové posádky by měl po absolvování letového výcviku a přezkoušení, jako součásti přeškolovacího kurzu provozovatel, nalétat minimální počet úseků a/nebo letových hodin pod dohledem člena letové posádky jmenovaného provozovatelem.

(2) Minimální počet letových úseků/hodin by měl být přesně vymezen v provozní příručce a měl by být určen na základě následujícího:

(i) předchozí praxe člena letové posádky;

(ii) složitosti letadla; a

(iii) druhu a oblasti provozu.

(3) U letounů třídy výkonnosti B závisí počet požadovaného LIFUS na složitosti provozu, který má být prováděn.

(f) Zacházení s cestujícími v provozu, kde nejsou vyžadováni žádní palubní průvodčí

Jiný než obecný výcvik v jednání s lidmi; důraz by měl být kladen na následující:

(1) doporučení ohledně rozpoznávání a vypořádání se s cestujícími, kteří se zdají být nebo jsou pod vlivem alkoholu, pod vlivem drog nebo agresivní;

(2) metody použité k motivaci cestujících a zvládání davu potřebné k urychlení evakuace letadla; a

(3) důležitost správného rozdělení sedadel v souvislosti s hmotností a vyvážením letadla. Zvláštní důraz by měl být kladen na usazení zvláštních kategorií cestujících.

(g) Disciplína a odpovědnosti u provozu, kde nejsou vyžadováni žádní palubní průvodčí

Důraz by měl být kladen na disciplínu a odpovědnosti jednotlivce v souvislosti s:

(1) jeho/její neustálou odbornou a fyzickou způsobilostí působit jako člen posádky se zvláštním ohledem na požadavky omezení doby letové služby a služby (FTL); a

(2) bezpečnostními postupy.

(h) Instruktáž cestujících/předvedení bezpečnostního vybavení u provozu, kde nejsou vyžadováni žádní palubní průvodčí

Měl by být poskytnut výcvik týkající se přípravy cestujících na normální a nouzové situace.

AMC2 ORO.FC.220 Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem

OSNOVA PŘEŠKOLOVACÍHO VÝCVIKU PROVOZOVATELE – PALUBNÍ INŽENÝŘI

(a) Přeškolovací výcvik provozovatele pro palubní inženýry by se měl podobat výcviku pilotů.

(b) Pokud letová posádka zahrnuje pilota s povinnostmi palubního inženýra, měl by, po výcviku a vstupním přezkoušení v těchto povinnostech, odlétat minimální počet letových úseků pod dohledem jmenovaného dalšího člena letové posádky. Minimální počet by měl být stanoven v provozní příručce a měl by být zvolen po patřičném zohlednění složitosti letadla a praxe člena letové posádky.

GM1 ORO.FC.220(b) Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem

DOKONČENÍ PŘEŠKOLOVANÍHO KURZU PROVOZOVATELE

(a) Přeškolovací kurz provozovatele se považuje za zahájený, jakmile započal letový výcvik. Teoretická část kurzu může být absolvována před praktickou částí.

(b) Za určitých okolností může kurz začít a dosáhnout fáze, kdy ho z neočekávaných důvodů nelze dokončit bez zpoždění. Za těchto okolností může provozovatel pilotovi umožnit, aby se vrátil k původnímu typu.

(c) Před opětovným zahájením přeškolovacího kurzu provozovatele by měl provozovatel vyhodnotit, jak dalece je potřeba kurz zopakovat před pokračováním ve zbývající části kurzu.

GM1 ORO.FC.220(d) Přeškolovací výcvik provozovatele a přezkoušení provozovatelem

LÉTÁNÍ NA TRATI POD DOHLEDEM

(a) Létání na trati pod dohledem poskytuje členu letové posádky příležitost uvést do praxe postupy a techniky, s nimiž se seznámil během pozemního a letového výcviku přeškolovacího kurzu provozovatele. To je prováděno pod dohledem člena letové posádky speciálně jmenovaným a školeným pro tento úkol. Na konci létání na trati pod dohledem by měl být příslušný člen letové posádky schopen vykonat bezpečný a efektivní let prováděný v rámci úkolů svého pracovního místa jako člena posádky.

(b) Může existovat široká škála kombinací s ohledem na:

(1) předchozí praxi člena letové posádky;

(2) složitost dotyčného letadla; a

(3) druh trati/funkce/oblasti provozu.

(c) Letouny

Vodítkem pro provozovatele při stanovování jejich vlastních požadavků jsou pro jednotlivé případy dále uvedené minimální počty letů, které mají být nalétány pod dohledem:

(1) proudová letadla

(i) druhý pilot absolvující první přeškolovací kurz provozovatele:

(A) celkově nalétat 100 hodin nebo minimálně 40 letových úseků;

(ii) druhý pilot povyšující na velitele letadla:

(A) minimálně 20 letových úseků, pokud se přeškoluje na nový typ;

(B) minimálně 10 letových úseků, pokud už má kvalifikaci pro daný typ letounu.

AMC1 ORO.FC.230 Opakovací výcvik a přezkoušení

OSNOVA OPAKOVACÍHO VÝCVIKU

(a) Opakovací výcvik

Opakovací výcvik by se měl skládat z následujícího:

(1) Pozemní výcvik

(i) Program pozemního výcviku by měl zahrnovat:

(A) letadlové systémy;

(B) provozní postupy a požadavky zahrnující pozemní odmrazování/ochranu proti námaze a ztrátu pracovní schopnosti pilota; a

(C) retrospektivní zhodnocení nehod/incidentů a událostí.

(ii) Znalosti nabyté během pozemního výcviku by měly být ověřeny formou dotazníku nebo jiným vhodným způsobem.

(iii) Pokud je pozemní výcvik proveden v rámci 3 kalendářních měsíců před vypršením platnosti lhůty 12 kalendářních měsíců, měl by být další pozemní a udržovací výcvik absolvován během 12 kalendářních měsíců od původního data vypršení platnosti předchozího výcviku.

(2) Výcvik v používání nouzového a bezpečnostního vybavení

(i) Výcvik v používání nouzového a bezpečnostního vybavení může být spojen s přezkoušením v používání nouzového a bezpečnostního vybavení a měl by být prováděn na letadle nebo vhodném alternativním výcvikovém zařízení.

(ii) Program výcviku v používání nouzového a bezpečnostního vybavení by měl každoročně zahrnovat následující:

(A) skutečné nasazení záchranné vesty, kde je součástí vybavení;

(B) skutečné nasazení ochranného dýchacího zařízení, kde je součástí vybavení;

(C) skutečnou obsluhu hasicích přístrojů použitého typu;

(D) školení o umístění a použití veškerého nouzového a bezpečnostního vybavení, které je na palubě letadla;

(E) školení o umístění a použití všech typů nouzových východů;

(F) bezpečnostní postupy.

(iii) Každé 3 roky by měl program výcviku v používání nouzového a bezpečnostního vybavení zahrnovat následující:

(A) skutečnou obsluhu všech typů nouzových východů;

(B) předvedení způsobu použitého k obsluze skluzu, je-li zastavěn;

(C) skutečné hašení požáru pomocí vybavení reprezentujícího to, které je používáno v letadle, na opravdovém nebo simulovaném požáru, s tou výjimkou, že v případě halonových hasicích přístrojů je možné použít alternativní hasicí prostředek;

(D) účinky kouře v uzavřeném prostoru a praktické použití veškerého příslušného vybavení v simulovaném prostředí zaplněném kouřem;

(E) skutečnou použití pyrotechniky, skutečné nebo simulované, kde-je to použitelné;

(F) předvedení použití záchranných člunů, kde jsou zastavěny. V případě vrtulníků zapojených do provozu s prodlouženou dobou letu nad vodou – předvedení a použití záchranných člunů.

Výcvik přežití na vodě pro vrtulníky

Kde jsou zastavěny záchranné čluny v případě provozu vrtulníků s prodlouženou dobou letu nad vodou (jako převoz pilota na moře, provoz v pobřežních vodách, nebo pravidelný provoz mezi pobřežími nad vodou), měl by být posádkou letadla proveden úplný výcvik ve vodě pokrývající veškeré postupy spojené s nouzovým přistáním na vodě. Tento nácvik úkonů ve vodě by měl podle vhodnosti zahrnovat nácvik skutečného nasazení a nafouknutí záchranné vesty, spolu s předvedením nebo audiovizuální prezentací nafouknutí záchranných člunů. Posádky by se měly s nafouknutou záchrannou vestou na sobě dostat z vody na palubu stejných (nebo podobných) záchranných člunů. Výcvik by měl zahrnovat použití veškerého vybavení pro přežití, které je na palubě záchranných člunů, a jakéhokoliv dalšího vybavení pro přežití, které je uloženo zvlášť na palubě letadla;

- zváženo by měl být zajištění dalšího specializovaného výcviku, jako je výcvik úniku pod vodou. Kde je provoz prováděn převážně v pobřežních vodách, provozovatelé by měli na vhodném zařízení provádět výcvik úniku z vrtulníku pod vodou každé 3 roky;
- nácvik úkonů ve vodě by měl být pokaždé součástí vstupního výcviku, pokud už člen posádky neabsolvoval podobný výcvik poskytovaný jiným provozovatelem;

(G) zejména v případech, kdy se nevyžaduje přítomnost palubních průvodčích, první pomoc příslušná pro typ letadla, druh provozu a složení posádky.

(iv) Úspěšné řešení nouzových situací v letadle vyžaduje vzájemnou spolupráci letové posádky a palubních průvodčích/technické posádky a důraz by měl být kladen na důležitost účinné koordinace a oboustranné komunikace mezi všemi členy posádky v různých nouzových situacích.

(v) Výcvik v používání nouzového a bezpečnostního vybavení by měl zahrnovat společný nácvik evakuací letadla, tak aby si všichni zainteresování byli vědomi povinností, které by měli vykonávat jiní členové posádky. Pokud není takový nácvik možný, měl by společný výcvik letové posádky a palubních průvodčích/technické posádky zahrnovat společnou diskuzi ohledně scénářů nouzových situací.

(vi) Výcvik v používání nouzového a bezpečnostního vybavení by měl, jak je to jen možné, probíhat ve spojení s podobným výcvikem palubních průvodčích/technické posádky s důrazem na koordinované postupy a oboustrannou komunikaci mezi pilotním prostorem a kabinou cestujících.

(3) CRM

(i) Prvky CRM by měly být začleněny do všech příslušných fází opakovacího.

(ii) Specifický program modulového výcviku CRM by měl být sestaven tak, aby během maximálně 3 let následujícím způsobem pokrýval všechna hlavní témata výcviku CRM:

(A) lidská chyba a spolehlivost, řetězec chyb, prevence a zjišťování chyb;

(B) bezpečnostní kultura provozovatele, standardní provozní postupy (SOP), organizační činitele;

(C) stres, zvládání stresu, únava a pozornost;

(D) získávání a zpracovávání informací, uvědomování si situace, zvládání pracovního zatížení;

(E) rozhodování;

(F) komunikace a koordinace uvnitř pilotního prostoru a mimo něj;

(G) vedení a týmová spolupráce, synergie;

(H) automatizace, filosofie použití automatizace (je-li relevantní pro typ);

(I) rozdíly související s typem letadla;

(J) případové studie;

(K) další oblasti, které si vyžadují zvláštní pozornost, identifikované systémem řízení bezpečnosti.

(iii) Provozovatelé by měli stanovit postupy aktualizace svého programu výcviku CRM. Program by měl být přezkoumán minimálně každé 3. Toto přezkoumání programu by mělo brát v úvahu deidentifikované výsledky hodnocení CRM posádek a informace zjištěné systémem řízení bezpečnosti.

(4) Výcvik na letadle/FSTD

(i) Všeobecně

(A) Program výcviku na letadle/FSTD by měl být sestaven takovým způsobem, že budou v průběhu maximálně 3letého období pokryty všechny hlavní poruchy letadlových systémů a související postupy.

(B) Pokud jsou na letadle prováděny manévry s vysazeným motorem, měla by být porucha motoru simulovaná.

(C) Výcvik na letadle/FSTD může být spojen s přezkoušením odborné způsobilosti provozovatelem.

(D) Pokud je výcvik na letadle/FSTD proveden v rámci 3 kalendářních měsíců před vypršením platnosti lhůty 12 kalendářních měsíců, měl by být další výcvik na letadle/FSTD absolvován během 12 kalendářních měsíců od původního data vypršení platnosti předchozího výcviku.

(ii) Vrtulníky

(A) Kde je k dispozici vhodné FSTD, mělo by být použito pro program výcviku na letadle/FSTD. Pokud je provozovatel schopen prokázat, na základě shody a posouzení rizik, že použití letadla pro tento výcvik zajišťuje rovnocenné standardy výcviku s úrovněmi bezpečnosti podobnými těm, jichž je dosahováno pomocí FSTD, může být pro tento výcvik v nezbytném rozsahu použito letadlo.

(B) Opakovací výcvik by měl zahrnovat následující dodatečné položky, které by měly být provedeny na FSTD:

- prosednutí při výkonu a vírový prstenec;
- ztráta účinnosti ocasního rotoru.

(5) V případě provozu jinými než složitými motorovými letouny by měly veškerý výcvik a přezkoušení příslušet druhu provozu a třídě letounu, na kterém člen letové posádky létá, s patřičným ohledem na jakékoliv použité specializované vybavení.

(b) Opakovací přezkoušení

Opakovací přezkoušení by mělo sestávat z následujícího:

(1) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem

(i) Letouny

Kde je to použitelné, měla by přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem zahrnovat následující manévry ve funkci řídícího pilota:

(A) přerušený vzlet, pokud je k dispozici FSTD reprezentující tento konkrétní letoun, jinak pouze nácvik úkonů dotykem (touch drills);

(B) vzlet při poruše motoru mezi V_1 a V_2 (bezpečná rychlost pro vzlet), nebo pokud je prováděno na letadle, při bezpečné rychlosti nad V_2;

(C) přesné přístrojové přiblížení po minima, s jedním motorem mimo provoz v případě vícemotorových letounů;

(D) nepřesné přístrojové přiblížení po minima;

(E) nezdařené přiblížení podle přístrojů z minim, s jedním motorem mimo provoz v případě vícemotorových letounů;

(F) přistání s jedním nepracujícím motorem. U jednomotorových letounů se vyžaduje nácvik vynuceného přistání.

(ii) Vrtulníky

(A) Kde je to použitelné, měla by přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem zahrnovat následující mimořádné/nouzové postupy:

- požár motoru;
- požár trupu;
- nouzové ovládání přistávacího zařízení;
- vypouštění paliva za letu;
- porucha motoru a opětovné zažehnutí;
- porucha hydrauliky;
- porucha elektrického systému;
- porucha motoru během vzletu před dosažením bodu rozhodnutí;
- porucha motoru během vzletu po dosažení bodu rozhodnutí;
- porucha motoru během přistání před dosažením bodu rozhodnutí;
- porucha motoru během přistání po dosažení bodu rozhodnutí;
- nesprávné činnosti letového systému a systému ovládání motoru;
- vybrání z neobvyklých poloh;
- přistání s jedním nebo více motory mimo provoz;
- techniky autorotace za meteorologických podmínek pro let podle přístrojů (IMC);
- autorotace na stanovenou plochu;
- ztráta pracovní schopnosti pilota;
- poruchy a nesprávné činnosti směrového řízení.

(B) U pilotů, u nichž je požadováno zapojení se do provozu IFR, měla by přezkoušení odborné způsobilosti zahrnovat následující dodatečné mimořádné/nouzové postupy:

- přesné přístrojové přiblížení po minima;
- opakování okruhu podle přístrojů z minim, se simulovanou poruchou jednoho motoru v případě vícemotorových vrtulníků;
- nepřesné přístrojové přiblížení po minima;
- v případě vícemotorových vrtulníků – má být zahrnuta v buď přesném, nebo nepřesném přístrojovém přiblížení po minima simulovaná porucha jednoho;
- přistání se simulovanou poruchou jednoho nebo více motorů;
- podle vhodnosti pro typ vrtulníku – přiblížení s nesprávnou činností systému řízení letu/letového povelového systému, poruchami letových přístrojů a navigačního vybavení.

(C) Než je členovi letové posádky bez platné přístrojové kvalifikace dovoleno létat v podmínkách VMC v noci, mělo by být vyžadováno, aby absolvoval přezkoušení odborné způsobilosti v noci. Poté by mělo být v noci prováděno každé druhé přezkoušení odborné způsobilosti.

(iii) Jednou za každých 12 měsíců mohou být přezkoušení předepsaná v (b)(1)(ii)(A) spojena s přezkoušením odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti nebo obnovu typové kvalifikace na letadlo.

(iv) Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem by měla být prováděna examinátorem typové kvalifikace (TRE) nebo examinátorem syntetického létání (SFE), podle použitelnosti.

(2) Přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení. Položky, které mají být přezkoušeny, by měly být ty, jejichž výcvik byl prováděn v souladu s bodem (a)(2).

(3) Traťová přezkoušení

(i) Traťová přezkoušení by měla potvrdit schopnost uspokojivě vykonávat celý traťový let, včetně předletových a poletových postupů a používání poskytnutého vybavení, jak je stanoveno v provozní příručce. Zvolená trať by měla být taková, aby adekvátně reprezentovala škálu normálních činností pilota. Pokud meteorologické podmínky vylučují ručně řízené přistání, je přijatelné přistání automatické. Velitel letadla nebo kterýkoliv pilot, který může být požádán, aby vystřídal velitele letadla, by měl rovněž prokázat své schopnosti „řídit“ provoz a činit příslušná velitelská rozhodnutí.

(ii) Letová posádka by měla být hodnocena z pohledu svých dovedností CRM v souladu s metodikou popsanou v provozní příručce. Účelem takového hodnocení je:

(A) poskytnout posádce kolektivně nebo individuálně zpětnou vazbu a sloužit k určení opakování výcviku; a

(B) být použito ke zlepšení systému výcviku CRM.

(iii) hodnocení CRM by samo o sobě nemělo být důvodem pro neúspěch u traťového přezkoušení.

(iv) Pokud jsou pilotům přidělovány povinnosti řídícího pilota a pilota neřídícího, měli by být přezkoušeni v obou funkcích.

(v) Traťová přezkoušení by měla být prováděna velitelem letadla jmenovaným provozovatelem. Osoba provádějící traťové přezkoušení by měla sedět na sedadle pozorovatele, kde je zastavěno. Její hodnocení CRM by měla být založena čistě na pozorováních provedených během počátečního rozboru, instruktáže v kabině cestujících, rozboru v pilotním prostoru a těch fází, kdy sedí na sedadle pozorovatele.

(A) U letounů v případě provozu na dálkových tratích, kdy je na palubě další letová posádka, může osoba plnit funkci střídajícího pilota během cestovního letu, ale neměla by sedět na sedadle pilota během vzletu, odletu, počáteční fáze cestovního letu, klesání, přiblížení a ani přistání.

(vi) Kde se požaduje, aby pilot plnil funkci řídícího i neřídícího pilota, měl by být na jednom letovém úseku přezkoušen jako pilot řídící a na jiném letovém úseku jako pilot neřídící. Kde ale postupy provozovatele vyžadují nedělitelnou letovou přípravu, nedělitelné zahájení (inicializace) v pilotní kabině, a tedy každý pilot vykonává jak povinnosti řídícího, tak neřídícího pilota během stejného úseku, potom může být traťové přezkoušení provedeno během jediného letového úseku.

(4) Pokud jsou přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem, traťové přezkoušení nebo přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení absolvovány během posledních 3 kalendářních měsíců platnosti předchozího přezkoušení, měla by se doba platnosti následujícího přezkoušení počítat od data uplynutí platnosti předchozího přezkoušení.

(5) V případě jednopilotního provozu vrtulníky by měla být opakovací přezkoušení uvedená v bodech (b)(1), (2) a (3) prováděna v jednopilotní funkci na konkrétním typu vrtulníku a v prostředí reprezentujícím daný provoz.

(c) Výcvik letové posádky pro případ ztráty pracovní schopnosti pilota, s výjimkou jednopilotního provozu

(1) Měly by být stanoveny postupy pro školení letové posádky v rozpoznávání a zvládání ztráty pracovní schopnosti letové posádky. Tento výcvik by měl být prováděn každý rok a může tvořit součást jiného opakovacího výcviku. Měl by mít formu instruktáže ve třídě, diskuze, audiovizuální prezentace nebo jiného podobného způsobu.

(2) Pokud je pro provozovaný typ letadla k dispozici FSTD, měl by být minimálně každé 3 roky proveden praktický výcvik pro případ ztráty pracovní schopnosti letové posádky.

(d) Personál poskytující výcvik a přezkoušení

Výcvik a přezkoušení by měly být poskytovány následujícím personálem:

(1) pozemní a udržovací výcvik příslušně kvalifikovaným personálem;

(2) letový výcvik letovým instruktorem (FI), instruktorem typové (TRI) nebo instruktorem pro třídní kvalifikaci (CRI) nebo v případě FSTD náplně – instruktorem syntetického létání (SFI), pod podmínkou, že FI, TRI, CRI nebo SFI splňuje požadavky provozovatele týkající se praxe a znalostí dostačující k instruktáži položek uvedených v odstavcích (a)(1)(i)(A) a (B);

(3) výcvik v používání nouzového a bezpečnostního vybavení příslušně kvalifikovaným personálem;

(4) CRM:

(i) začlenění prvků CRM do všech fází opakovacího výcviku veškerým personálem provádějícím opakovací výcvik. Provozovatel by měl zajistit, aby měl veškerý personál provádějící opakovací výcvik příslušnou kvalifikaci k začlenění prvků CRM do tohoto výcviku;

(ii) modulový výcvik CRM alespoň jedním školitelem CRM, která může využívat asistence odborníků se zaměřením na specifické oblasti.

(5) opakovací přezkoušení následujícím personálem:

(i) přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem examinátorem typové kvalifikace (TRE), examinátorem pro třídní kvalifikaci (CRE) nebo, pokud je přezkoušení prováděno na FSTD, TRE, CRE nebo examinátorem syntetického létání (SFE) školeným v konceptech CRM a hodnocení dovedností CRM.

(ii) přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení příslušně kvalifikovaným personálem.

(e) Použití FSTD

(1) Výcvik a přezkoušení poskytuje příležitost procvičit si mimořádné/nouzové postupy, které v normálním provozu nastanou zřídka, a měly by být součástí strukturovaného programu opakovacího výcviku. Kdykoli je to možné, měl by být proveden na FSTD.

(2) Traťové přezkoušení by mělo být provedeno na letadle. Veškerý další výcvik a přezkoušení by měly být prováděny na FSTD, nebo pokud není rozumně proveditelné získat přístup k takovým zařízením, v letadle stejného typu, nebo v případě výcviku v používání nouzového a bezpečnostního vybavení na reprezentativním výcvikovém zařízení. Typ vybavení použitého pro výcvik a přezkoušení by měl reprezentovat přístrojové vybavení, vybavení a uspořádání typu letadla provozovaného členem letové posádky.

(3) Z důvodu nepřijatelného rizika při simulaci nouzových situací, jako je porucha motoru, problémy s námrazou, určité typy motoru(ů) (např. během nepřerušeného vzletu nebo opakování okruhu, celkového selhání hydrauliky), nebo z důvodu faktorů životního prostředí spojených s některými nouzovými situacemi (např. vypouštění paliva za letu) by měly být tyto nouzové situace přednostně absolvovány na FSTD. Pokud není k dispozici žádné FSTD, mohou být tyto nouzové situace absolvovány na letadle za pomoci bezpečné palubní simulace, kdy je potřeba mít na paměti účinek jakékoliv následné poruchy, a cvičení musí předcházet komplexní instruktáž.

AMC2 ORO.FC.230 Opakovací výcvik a přezkoušení

PALUBNÍ INŽENÝŘI

(a) Opakovací výcvik a přezkoušení palubních inženýrů my měly splňovat požadavky pro piloty a jakékoliv další specifické povinnosti, s vynecháním těch položek, které se nevztahují na palubní inženýry.

(b) Opakovací výcvik a přezkoušení palubních inženýrů by se měly, pokud je to možné, konat současně s opakovacím výcvikem a přezkoušením pilotů.

(c) Traťové přezkoušení by mělo být prováděno velitelem letadla nebo palubním inženýrem jmenovaným provozovatelem, v souladu s vnitrostátními předpisy, jsou-li použitelné.

GM1 ORO.FC.230 Opakovací výcvik a přezkoušení

TRAŤOVÉ PŘEZKOUŠENÍ A VÝCVIK A PŘEZKOUŠENÍ ODBORNÉ ZPŮSOBILOSTI

(a) Požadavky na traťová přezkoušení, znalosti trati a letiště a nedávnou praxi jsou určeny k zabezpečení schopnosti členů posádky létat účinně za normálních podmínek, zatímco ostatní přezkoušení a výcvik v používání bezpečnostního a nouzového vybavení jsou určeny především k přípravě člena posádky na mimořádné/nouzové postupy.

(b) Traťové přezkoušení je pokládáno za zvlášť důležitého činitele ve vývoji, udržování a zdokonalování vysokých provozních standardů a může provozovateli poskytnout cenné ukazatele užitečnosti jeho politiky a metod výcviku. Traťová přezkoušení jsou zkouškou schopnosti člena letové posádky provést celý traťový let, včetně předletových a poletových postupů a používání poskytnutého vybavení, a je příležitostí pro celkové zhodnocení jeho schopnosti vykonávat předepsané povinnosti, stanovené provozní příručkou. Účelem traťového přezkoušení není určit znalost jakékoliv konkrétní trati.

(c) Výcvik a přezkoušení odborné způsobilosti

Používá-li se FSTD, kdykoliv ke to možné, měla by být využita příležitosti použít LOFT.

AMC1 ORO.FC.235(d) Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla

JEDNOMOTOROVÉ VRTULNÍKY – PŘISTÁNÍ V REŽIMU AUTOROTACE

V případě jednomotorových vrtulníků by mělo být přistání v režimu autorotace provedeno při jednotlivých přezkoušeních odborné způsobilosti střídavě z levého a pravého sedadla.

GM1 ORO.FC.235(f);(g) Kvalifikace pilota k řízení z kteréhokoli pilotního sedadla

ROZDÍLY MEZI LEVÝM A PRAVÝM SEDADLEM

Rozdíly mezi levým a pravým sedadlem nemusí být významné v případech, kdy je například použit autopilot.

AMC1 ORO.FC.240 Létání na více typech nebo variantách

VŠEOBECNĚ

(a) Letouny

(1) Létá-li člen letové posádky na více než jedné třídě, typu nebo variantě letounu, jak je určeno údaji provozní vhodnosti stanovenými v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 pro pilota na jedné třídě a/nebo pilota na jednom typu, nikoliv však v rámci jediné doložky průkazu způsobilosti, měl by provozovatel zajistit, že člen letové posádky nelétá na více než:

(i) třech typech nebo variantách letounů s pístovými motory;

(ii) třech typech nebo variantách turbovrtulových letounů;

(iii) jednom typu nebo variantě turbovrtulového letounu a jednom typu nebo variantě letounu s pístovým motorem; nebo

(iv) jednom typu nebo variantě turbovrtulového letounu a jakémkoliv letounu v rámci přesně stanovené třídy.

(2) Létá-li člen letové posádky na více než jednom typu nebo variantě letounu v rámci jedné nebo více doložek průkazu způsobilosti, jak je určeno údaji provozní vhodnosti stanovenými v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012, měl by provozovatel zajistit, že:

(i) složení minimální letové posádky stanovené v provozní příručce je pro každý typ nebo variantu, které mají být provozovány, stejné;

(ii) člen letové posádky nelétá na více než dvou typech nebo variantách letounu, pro které se požaduje samostatná doložka průkazu způsobilosti, pokud nejsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty související s požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi; a

(iii) v každé jednotlivé době letové služby jsou létány pouze letouny v rámci jedné doložky průkazu způsobilosti, pokud provozovatel nezavedl postupy k zajištění přiměřeného času na přípravu.

(3) Létá-li člen letové posádky na více než jednom typu nebo variantě letounu, jak je určeno údaji provozní vhodnosti stanovenými v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 pro pilota na jednom typu a pilota na více typech, nikoliv však v rámci jediné doložky průkazu způsobilosti, měl by provozovatel splňovat body (a)(2) a (4).

(4) Létá-li člen letové posádky na více než jednom typu nebo variantě letounu, jak je určeno údaji provozní vhodnosti stanovenými v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 pro pilota na více typech, nikoliv však v rámci jediné doložky průkazu způsobilosti, nebo kombinaci typů nebo variant letounů, jejichž seznam je uveden

v nařízení (EU) č. 1178/2011 a souvisejících postupech pro pilota na jedné třídě a pilota na více typech, měl by provozovatel splňovat následující:

(i) bod (a)(2);

(ii) před využíváním práv spojených s více než jednou doložkou průkazu způsobilosti:

(A) by měli členové letové posádky absolvovat dvě po sobě jdoucí přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem a nalétat:

- 500 hodin v příslušné funkci v posádce v provozu CAT u téhož provozovatele; nebo
- v případě provozu IFR a VFR v noci letouny třídy výkonnosti B – 100 hodin nebo letových úseků v příslušné funkci v posádce v provozu CAT u téhož provozovatele, pokud se alespoň jedna doložka průkazu způsobilosti vztahuje k třídě. Než může pilot vykonávat povinnosti velitele letadla, měl by absolvovat přezkušovací let;

(B) v případě pilota využívajícího práv více než jedné doložky průkazu způsobilosti a s praxí u provozovatele, který je povýšen u téhož provozovatele na velitele letadla na jednom z těchto typů, je minimální předepsaní praxe ve funkci velitele letadla 6 měsíců a 300 hodin a tento pilot by měl absolvovat dvě po sobě jdoucí přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem, než bude opět způsobilý využívat práv více než jedné doložky průkazu způsobilosti;

(iii) před zahájením výcviku a létáním na jiném typu nebo variantě by měli členové letové posádky absolvovat 3 měsíce a 150 hodin létání na základním letounu, které by mělo zahrnovat alespoň jedno přezkoušení odborné způsobilosti, pokud nejsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty související s požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi;

(iv) po absolvování počátečního traťového přezkoušení na novém typu by se mělo nalétat 50 letových hodin nebo 20 úseků výhradně na letounech nové typové kvalifikace, pokud nejsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty související s požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi;

(v) požadavky na nedávnou praxi stanovené v nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 pro každý provozovaný typ;

(vi) v provozní příručce by mělo být stanoveno období, v němž je požadována letová traťová praxe na každém typu;

(vii) pokud jsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty, mělo by se to odrazit ve výcviku požadovaném v ORO.FC.230 a:

(A) ORO.FC.230 (b) předepisuje dvě přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem každý rok. Pokud jsou v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty, aby se pří přezkoušeních odborné způsobilosti provozovatelem střídalo mezi typy, mělo by každé přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem prodloužit platnost přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem pro daný další typ(y). Přezkoušení odborné způsobilosti provozovatelem může být spojeno s přezkoušením odborné způsobilosti pro prodloužení platnosti nebo obnovu typové nebo přístrojové kvalifikace na letadlo v souladu s nařízením Komise (EU) č. 1178/2011.

(B) ORO.FC.230 (c) předepisuje jedno traťové přezkoušení každý rok. Pokud jsou v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty, aby se při traťových přezkoušeních střídalo mezi typy nebo variantami, mělo by každé traťové přezkoušení prodloužit platnost traťového přezkoušení pro daný další typ nebo variantu.

(C) Každoroční výcvik a přezkoušení v používání nouzového a bezpečnostního vybavení by měly zahrnovat všechny požadavky pro každý typ.

(b) Vrtulníky

(1) Létá-li člen letové posádky na více než jednom typu nebo variantě, měla by být splněna následující ustanovení:

(i) Před zahájením provozu CAT na kterémkoliv typu by měly být splněny a potvrzeny požadavky na nedávnou praxi a požadavky na opakovací výcvik a přezkoušení a minimální počet letů na každém typu během 3měsíčního období, které jsou stanoveny v provozní příručce.

(ii) Požadavky ORO.FC.230 týkající se opakovacího výcviku.

(iii) Pokud jsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty související s požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi, mohou být požadavky ORO.FC.230 týkající se přezkoušení odborné způsobilosti splněny 6měsíčním přezkoušením na kterémkoliv jednom provozovaném typu nebo variantě. Avšak každých 12 měsíců by mělo být provedeno přezkoušení odborné způsobilosti na každém typu nebo variantě.

(iv) U vrtulníků s maximální schválenou vzletovou hmotností (MCTOM) vetší než 5 700 kg nebo s maximálním provozní konfigurací sedadel pro cestující (MOPSC) větší než 19:

(A) by člen letové posádky neměl létat na více než dvou typech vrtulníků, pokud nejsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty související s požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi;

(B) před zahájením přeškolovacího kurzu na nový typ nebo variantu by měl mít člen letové posádky praxi minimálně 3 měsíce a 150 hodin na typu nebo variantě, pokud nejsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty související s požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi;

(C) poté by měl nalétat 28 dní a/nebo 50 letových hodin výlučně na novém typu nebo variantě, pokud nejsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty související s požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi; a

(D) člen letové posádky by neměl být v průběhu jednoho služebního turnusu na rozpisce letů s více než jedním typem nebo výrazně odlišnou variantou typu.

(v) V případě všech ostatních vrtulníků by člen letové posádky neměl létat na více než třech typech vrtulníků nebo výrazně odlišných variantách, pokud nejsou pro příslušné typy nebo varianty v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012 definovány zápočty související s požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi.

(c) Kombinace vrtulníku a letounu

(1) Člen letové posádky může létat pouze na jednom typu nebo variantě vrtulníku a jednom typu letounu bez ohledu na jejich MCTOM nebo MOPSC.

(2) Pokud je typ vrtulníku pokryt odstavcem (b)(1)(iv), pak by měly v tomto případě platit rovněž odstavce (b)(1)(iv)(B), (C) a (D).

AMC2 ORO.FC.240 Létání na více typech nebo variantách

(a) Terminologie

Výrazy používané v souvislosti s létáním na více typech nebo variantách mají následující význam:

(1) Základní letadlo znamená letadlo jako srovnávací základ pro porovnání rozdílů oproti jinému letadlu.

(2) Varianta znamená letadlo nebo skupinu letadel v rámci stejné typové kvalifikace pilota, která má rozdíly oproti základnímu letadlu vyžadující rozdílový nebo seznamovací výcvik.

(3) Zápočtem se míní uznání výcviku, přezkoušení nebo nedávné praxe na základě podobností mezi letadly. Pro účely odůvodnění zápočtů mohou být stanoveny tabulky ODR nebo jiná vhodná dokumentace pro srovnání relevantních vlastností letadel.

(4) Rozdílovými požadavky provozovatele (operator difference requirements; ODR) se rozumí formální popis rozdílů mezi typy nebo variantami používaným k letům konkrétním provozovatelem.

(b) Filosofie

Koncept létání na více typech nebo variantách závisí na zkušenostech, znalostech a schopnostech daného provozovatele a dotčené letové posádky.

Jako první se bere v úvahu, zda jsou či nejsou typy nebo varianty letadla dostatečně podobné, aby bylo možné povolit bezpečný provoz obou.

Zadruhé se bere v úvahu, zda jsou či nejsou typy nebo varianty letadla dostatečně podobné z pohledu výcviku, přezkoušení a nedávné praxe. Pokud nebyly zápočty stanoveny prostřednictvím údajů provozní vhodnosti v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012[4], měly by být všechny požadavky na výcvik, přezkoušení a nedávnou praxi zkompletovány nezávisle pro každý typ nebo variantu.

(c) Metodika – použití tabulek rozdílových požadavků provozovatele (ODR)

(1) Před přidělením členů letové posádky k létání na více typech nebo variantách by měl provozovatel provést podrobné hodnocení rozdílností a podobností dotyčných letadel, aby stanovil příslušné postupy nebo provozní omezení. Toto hodnocení by mělo být založeno na údajích stanovených v souladu s nařízením (EU) č. 748/2012[5] pro relevantní typy nebo varianty a mělo by být přizpůsobeno konkrétním konfiguracím letadel provozovatele. Toto hodnocení by mělo zohledňovat následující:

(i) úroveň technologie;

(ii) provozní postupy; a

(iii) vlastnosti ovládání.

Níže popsaná metodika by měla být použita jako způsob vyhodnocení rozdílností a podobností letounů, s cílem odůvodnit létání na více typech nebo variantách, a pokud jsou požadovány zápočty.

(2) Tabulky ODR

[4] Poznámka překladatele: V originále uvedeno nařízení (ES) č. 1702/2003, které bylo zrušeno nařízením (EU) č. 748/2012.

[5] Poznámka překladatele: V originále uvedeno nařízení (ES) č. 1702/2003, které bylo zrušeno nařízením (EU) č. 748/2012.

Před tím, než členy letové posádky požádá o létání na více typech nebo variantách, měl by provozovatel nejprve jmenovat jedno letadlo jako základní letadlo, oproti němuž se pomocí druhého letadla („rozdílového letadla“) prokazují rozdíly z pohledu technologie (systémů), postupů, ovládání pilotem a řízení letadla. Tyto rozdíly, známé jako rozdílové požadavky provozovatele (ODR), přednostně uváděné v tabulkové formě, tvoří součást odůvodnění létání na více typech nebo variantách a také představují základ pro související rozdílový/seznamovací výcvik nebo zkrácený výcvik pro získání typové kvalifikace letové posádky.

(3) Tabulky ODR by měly vypadat následovně:

TABULKA ROZDÍLOVÝCH POŽADAVKŮ PROVOZOVATELE – OBECNĚ										
ROZDÍLOVÉ LETADLO: **ZÁKLADNÍ LETADLO:**				**METODA VYHOVĚNÍ**						
				VÝCVIK					**PŘEZK. / AKT. PRAXE**	
Obecně	**Rozdíly**	**FLT CHAR**	**PROC CHNG**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**LET. PŘEZK.**	**AKT. PRAXE**
OBECNĚ	Dolet Schválené pro ETOPS	Ne	Ano		CBT					
ROZMĚRY	Konfigurace podle AFM, FCOM	Ano	Ne		CBT					

TABULKA ROZDÍLOVÝCH POŽADAVKŮ PROVOZOVATELE – SYSTÉMY										
ROZDÍLOVÉ LETADLO: **ZÁKLADNÍ LETADLO:**				**METODA VYHOVĚNÍ**						
				VÝCVIK					**PŘEZK. / AKT. PRAXE**	
Systém	**Rozdíly**	**FLT CHAR**	**PROC CHNG**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**LET. PŘEZK.**	**AKT. PRAXE**
21 – KLIMATIZACE	OVLÁDACÍ PRVKY A UKAZATELE: - Rozvržení panelu	Ne	Ano	HO						
21 – KLIMATIZACE	JEDNOTKY: - Typ vypínače -Automaticky řízeno - Spínač reset pro obě jednotky	Ne	Ano		CBT					

TABULKA ROZDÍLOVÝCH POŽADAVKŮ PROVOZOVATELE – MANÉVRY										
ROZDÍLOVÉ LETADLO: **ZÁKLADNÍ LETADLO:**				**METODA VYHOVĚNÍ**						
				VÝCVIK					**PŘEZK. / AKT. PRAXE**	
Manévr	**Rozdíly**	**FLT CHAR**	**PROC CHNG**	**A**	**B**	**C**	**D**	**E**	**LET. PŘEZK.**	**AKT. PRAXE**
Venkovní Předletové	Nevýznamné rozdíly	Ne	Ne	HO						

Předletové	Rozdíly dané systémy, ECL	Ne	Ano		CBT	FTD				
Normální vzlet	Ovládání FBW vs. konvenční; AFDS VZLET: - Indikace FMA zapojení autom. přípusti	Ne	Ano		CBT		FFS			

(4) Sestavování tabulek ODR

(i) ODR 1: Obecně

Obecné vlastnosti posuzovaného letadla jsou porovnávány se základním letadlem, pokud jde o:

(A) obecně rozměry a konstrukce letadla (počet a typ rotorů, rozpětí křídel nebo kategorie);

(B) obecně návrh pilotní kabiny;

(C) dispoziční rozvržení kabiny;

(D) motory (počet, typ a umístění);

(E) omezení (letová obálka).

(ii) ODR 2: Systémy

Zvažují se rozdíly v návrhu mezi posuzovaným letadlem a základním letadlem. K tomuto srovnání se používá seznam asociace *Air Transport Association* (ATA) 100. Tento seznam stanovuje klasifikaci systémů a podsystémů, a potom analýzu provedenou pro každou položku seznamu s ohledem na hlavní architektonické, funkční a operační prvky, včetně ovládacích prvků a ukazatelů na řídicím panelu systémů.

(iii) ODR 3: Manévry

Provozní rozdíly postihují normální, mimořádné a nouzové situace a zahrnují jakékoliv změny v ovládání letadla a řízení letu. Je nezbytné stanovit seznam provozních položek ke zvážení, na nichž lze postavit analýzu rozdílů.

Provozní analýza by měla brát v úvahu následující:

(A) rozměry pilotní kabiny (velikost, úhel výhledu a výška očí pilota);

(B) rozdílnosti ovládacích prvků (návrh, tvar, umístění a funkce);

(C) dodatečná nebo pozměněná funkce (řízení letu) v normálních a mimořádných podmínkách;

(D) vlastnosti ovládání (včetně setrvačnosti) v normálních a mimořádných konfiguracích;

(E) výkonnost letadla během specifických manévrů;

(F) stav letadla po poruše;

(G) řízení (např. ECAM, EICAS, volba navigačních prostředků, automatické kontrolní seznamy).

(iv) Poté, co byly stanoveny rozdílnosti pro ODR 1, ODR 2 a ODR 3, měly by být důsledky rozdílů zhodnoceny z pohledu letových vlastností (FLT CHAR) a změn postupů (PROC CHNG) zapsány do příslušných sloupců.

(v) Úrovně rozdílnosti – výcvik, přezkoušení a aktuálnost praxe posádky

(A) Poslední fází návrhu provozovatele létat na více typech nebo variantách je určit požadavky na výcvik, přezkoušení a aktuálnost

praxe posádky. Ty lze určit použitím kódovaných úrovní rozdílnosti z tabulky 4 na sloupec metody vyhovění tabulek ODR.

(B) Rozdílné položky určené v tabulkách ODR jako ovlivňující letové vlastnosti nebo postupy by měly být analyzovány v odpovídajícím oddílu ATA manévrů ODR. Odpovídajícím způsobem by měly být řešeny normální, mimořádné a nouzové situace.

(d) Úrovně rozdílnosti

(1) Úrovně rozdílnosti – obecně

Úrovně rozdílnosti se používají k určení rozsahu rozdílů mezi základním a posuzovaným letadlem s ohledem na prvky popsané v tabulkách ODR. Tyto úrovně jsou proporcionální rozdílům mezi základním a posuzovaným letadlem. Pro výcvik, přezkoušení a aktuálnost praxe je pokaždé vymezen rozsah pěti úrovní rozdílnosti, podle narůstajících požadavků, označených A až E.

Úrovně rozdílnosti se použijí, pokud mezi základním a posuzovaným letadlem existuje rozdíl, který by mohl mít dopad na letovou bezpečnost. Rozdíly mohou také ovlivňovat znalosti, dovednosti nebo schopnosti požadované od pilota. Pokud neexistují žádné rozdíly, nebo pokud existují, ale neovlivňují znalosti, dovednosti nebo schopnosti, potom se úrovně rozdílnosti ani nepřidělují, ani neaplikují na kvalifikaci pilota. Pokud se úrovně rozdílnosti použijí, je každá úroveň založena na míře rozdílnosti spojené s konstrukčními prvky, systémy nebo manévry. Při posuzování dopadů rozdílů jsou zohledňovány jak letové vlastnosti, tak postupy, přičemž letové vlastnosti se zabývají vlastnostmi ovládání a výkonností, zatímco postupy zahrnují normální, mimořádné a nouzové položky.

Úrovně pro výcvik, přezkoušení a aktuálnost praxe jsou přidělovány nezávisle, ale existuje spojitost v závislosti na rozdílech mezi základním a posuzovaným letadlem. Úroveň E výcviku zpravidla ukazuje, že posuzované letadlo je jiného typu než základní letadlo.

(2) Úrovně rozdílnosti s ohledem na výcvik, přezkoušení a aktuálnost praxe jsou shrnuty v tabulce níže.

ÚROVEŇ ROZDÍLNOSTI	VÝCVIK	PŘEZKOUŠENÍ	AKTUÁLNOST PRAXE
A	● Samostudium	Nepoužije se, nebo součástí příštího přezkoušení odborné způsobilosti	Nepoužije se
B	● Instruktáž s pomůckami	Přezkoušení týkající se úkonu nebo systémů	Sebehodnocení
C	● Systémová zařízení	Částečné přezkoušení odborné způsobilosti prostřednictvím kvalifikovaného zařízení	Stanovený systém
D	Zařízení pro výcvik manévrů[1] nebo letadlo k provedení zvláštních manévrů	Částečné přezkoušení odborné způsobilosti prostřednictvím kvalifikovaného zařízení[1]	Stanovený manévr (manévry)[1]
E	FSTD[2] nebo letadlo	Přezkoušení odborné způsobilosti prostřednictvím FSTD[2] nebo letadla	Podle předpisu, prostřednictvím FSTD[2] nebo letadla

Poznámka (1):
- *Letoun: FTD úrovně 2, nebo FFS, nebo letoun*
- *Vrtulník: FTD úrovně 2 a 3, nebo FFS, nebo vrtulník*

Poznámka (2):
- *Letoun: FFS úrovně C nebo D, nebo letoun*

- *Vrtulník: FSTD s kvalifikací pro dvojí řízení: FFS úrovně B a FTD úrovně 3, nebo FFS úrovně C nebo D, nebo vrtulník*

Úrovně výcviku A a B vyžadují seznamovací výcvik, úrovně C a D vyžadují rozdílový výcvik. Výcvik úrovně E znamená, že rozdíly jsou takové, že je vyžadován výcvik pro získání typové kvalifikace.

(3) Úroveň rozdílnosti – výcvik

Stanovené úrovně rozdílnosti výcviku představují minimální požadavky. Ke splnění požadavku na rozdílový výcvik mohou být použita zařízení spojovaná s vyšší úrovní rozdílnosti.

(i) Výcvik úrovně A

Rozdílový výcvik úrovně A se použije na letadla s rozdíly, které lze odpovídajícím způsobem řešit pomocí samostudia. Výcvik úrovně A představuje požadavek na znalosti takový, že poté, co je příslušná informace poskytnuta, je možné předpokládat, že bude prokázáno porozumění a vyhovění.

Potřeby výcviku nepokryté výcvikem úrovně A mohou vyžadovat výcvik úrovně B nebo vyšší, v závislosti na výsledcích hodnocení popsaných v postupu hodnocení letadla (CS FCD.420).

(ii) Výcvik úrovně B

Rozdílový výcvik úrovně B se použije na letadla, které mají rozdíly v systémech nebo postupech, které je možné odpovídajícím způsobem řešit pomocí instruktáže s pomůckami.

V případě instruktáže s pomůckami úrovně B je vhodné zajistit porozumění pilota, zdůraznit hlavní problémy, zajistit standardní způsob prezentace materiálů nebo přispět k zapamatování materiálů po výcviku.

(iii) Výcvik úrovně C

Rozdílový výcvik úrovně C je možné absolvovat pouze za použití zařízení schopných výcviku týkajícího se systémů.

Rozdílový výcvik úrovně C se použije na varianty mající rozdíly „dílčích úkonů“, které ovlivňují dovednosti nebo schopnosti, stejně jako znalosti. Cíle výcviku se zaměřují na osvojení si systémů, postupů nebo úkonů, spíše než k provádění vysoce integrovaného letového provozu a manévrů v „reálném čase“. Úroveň C může rovněž vyžadovat samostudium nebo instruktáž pilota s pomůckami, ale nelze ho odpovídajícím způsobem vyřešit pouze požadavkem na znalosti. K doplnění instruktáže se vyžadují výcviková zařízení, aby se zajistilo dosažení nebo uchování si pilotních dovedností a schopností pro plnění složitějších úkonů, obvykle pojících se k provozu konkrétních letadlových systémů.

Minimálním přijatelným výcvikovým prostředkem pro úroveň C je interaktivní výcvik na počítači, simulátory systémů pilotního prostoru, trenažéry postupů v pilotním prostoru, trenažéry dílčích úkonů [jako jsou trenažéry inerčního navigačního systému (INS), systému řízení a optimalizace letu (FMS) nebo provozního výstražného protisrážkového systému], nebo podobná zařízení.

(iv) Výcvik úrovně D

Rozdílový výcvik úrovně D lze splnit pouze pomocí zařízení schopných provádět letové manévry a zabývat se rozdíly celého úkolu, které mají vliv na znalosti, dovednosti nebo schopnosti.

Zařízení schopná letových manévrů se zabývají prováděním celého úkolu v dynamickém prostředí „reálného času“ a umožňují zapojení znalostí, dovedností a schopností v simulovaném prostředí letu, včetně kombinací provozně zaměřených úkolů a reálného pracovního zatížení pro každou odpovídající fázi letu. Při úrovni D jsou kompletně řešeny znalosti

a dovednosti k vyřešení nezbytných jiných než normálních a nouzových postupů pro každou variantu.

Rozdílový výcvik úrovně D vyžaduje zvládnutí vzájemně provázaných dovedností, které nemohou být odpovídajícím způsobem řešeny odděleným osvojením si řady oblastí znalostí nebo dovedností, které spolu navzájem souvisejí. Avšak rozdíly nejsou natolik důležité, aby byl vyžadován celý výcvikový kurz k získání typové kvalifikace. Pokud bylo prokázání vzájemných vztahů mezi systémy důležité, nebylo by použití řady oddělených zařízení pro výcvik týkající se systémů postačující. Výcvik v případě rozdílů úrovně D vyžaduje výcvikové zařízení, které má přesnou, velice věrnou integraci systémů a ovládacích prvků a realistické přístrojové ukazatele. Výcvik úrovně D může rovněž vyžadovat vizuální podněty související s manévry, pohybové podněty, dynamiku, zatížení řídidel nebo specifické podmínky prostředí. Začleněny mohou být meteorologické jevy, jako jsou provoz za nízké dohlednosti nebo střih větru. Kde jsou na zařízení použity zjednodušené nebo obecné vlastnosti typu letadla ke splnění rozdílového výcviku úrovně D, nesmí v důsledku zjednodušení dojít k získání podstatných negativních návyků.

Příslušná zařízení, popsaná v CS FCD.420(a), vyhovující rozsahu rozdílového výcviku úrovně D, počínaje těmi, kde jsou součástí související prvky letových manévrů, výkonnosti a vlastností ovládání letadla. Použití zařízení pro výcvik manévrů nebo letadla se omezuje na provedení specifických manévrů nebo rozdílů ovládání nebo specifické vybavení nebo postupy.

(v) Výcvik úrovně E

Rozdílový výcvik úrovně E se použije na posuzovaná letadla, která mají tak podstatné rozdíly „celého úkolu“, že je ke splnění cílů výcviku vyžadován celý výcvikový kurz k získání typové kvalifikace nebo výcvikový kurz k získání typové kvalifikace se zápočtem za předchozí praxi na podobných typech letadel.

Výcvik vyžaduje prostředí „vysokou věrnost“ pro získání a udržení si znalostí, dovedností nebo schopností, což lze splnit pouze použitím FSTD nebo samotného letadla, jak je uvedeno v CS FCD.415(a). Výcvik úrovně E, pokud je prováděn na letadle, by měl být z bezpečnostních důvodů upraven tam, kde by mohly manévry vést k vysokému stupni rizika.

Kde je přidělen rozdílový výcvik úrovně E, mohou být aplikovány přiměřené zápočty nebo omezení týkající se znalostí, dovedností nebo schopností související s jinými relevantními typy letadel a stanovující související předměty, postupy nebo manévry.

(4) Úroveň rozdílnosti – přezkoušení

Rozdílové přezkoušení se zabývá jakýmkoliv relevantním zkoušením nebo přezkoušením pilota. Úrovně v rámci prvotního a opakovacího přezkoušení jsou stejné, pokud není stanoveno jinak.

Je možné uspokojivě splnit cíle opakovacího přezkoušení na zařízeních, která nesplňují požadavky na prvotní přezkoušení. V takových případech může žadatel pro prodloužení platnosti přezkoušení navrhnout použití určitých zařízení, která nesplňují požadavky na prvotní přezkoušení.

(i) Přezkoušení úrovně A

Rozdílové přezkoušení úrovně A poukazuje na to, že se v čase rozdílového výcviku v souvislosti s rozdíly nepožaduje žádné přezkoušení. Nicméně pilot je odpovědný za znalost každé varianty, na které létá.

(ii) Přezkoušení úrovně B

Rozdílové přezkoušení úrovně B naznačuje, že se po počátečním a opakovacím výcviku požaduje přezkoušení týkající se „úkonu“ nebo „systémů“.

(iii) Přezkoušení úrovně C

Rozdílové přezkoušení úrovně C vyžaduje částečné přezkoušení prostřednictvím vhodného kvalifikovaného zařízení. Částečné přezkoušení se provádí ve vztahu k určitým manévrům nebo systémům.

(iv) Přezkoušení úrovně D

Rozdílové přezkoušení úrovně D naznačuje, že je jak po počátečním, tak po opakovacím výcviku požadováno částečné přezkoušení odborné způsobilosti. Při provádění částečného přezkoušení odborné způsobilosti mohou být započítány manévry společné pro každou variantu a nemusí se opakovat. Částečné přezkoušení odborné způsobilosti zahrnuje určené manévry, systémy nebo zařízení. Přezkoušení úrovně D je prováděno pomocí scénářů představujících prostředí letu v „reálném čase“ a využívá povolená zařízení kvalifikovaná pro výcvik úrovně D nebo vyšší.

(v) Přezkoušení úrovně E

Rozdílové přezkoušení úrovně vyžaduje jak po počátečním, tak po opakovacím výcviku provedení úplného přezkoušení odborné způsobilosti na FSTD nebo na letadle, jak je uvedeno v CS FCD.415(a). Je-li to vhodné, je možné střídavé přezkoušení úrovně E mezi relevantními letadly a pro postupy nebo manévry se společným základem je možné určit zápočet.

Přidělení požadavků na přezkoušení úrovně E samo o sobě, nebo ve spojení s aktuálností praxe úrovně E, nezbytně nevede ke stanovení odlišných typových kvalifikací.

(5) Úroveň rozdílnosti – aktuálnost praxe

Rozdílová aktuálnost praxe se zabývá všemi úrovněmi aktuálnosti praxe a opětovného získávání aktuálnosti praxe. Úrovně v rámci počáteční a opakovací aktuálnosti praxe jsou stejné, pokud není stanoveno jinak.

(i) Aktuálnost praxe úrovně A

Aktuálnost praxe úrovně A je stejná pro každé letadlo a nevyžaduje oddělené sledování. Udržování aktuálnosti praxe na kterémkoliv letadle postačuje pro kteroukoliv jinou variantu v rámci stejné typové kvalifikace.

(ii) Aktuálnost praxe úrovně B

Aktuálnost praxe úrovně B je aktualizace „souvisejících znalostí“, které je obvykle docíleno prostřednictvím sebehodnocení prováděného jednotlivými piloty.

(iii) Aktuálnost praxe úrovně C

(A) Aktuálnost praxe úrovně C se použije na jeden nebo více stanovených systémů nebo postupů a souvisí jak s požadavky na dovednosti, tak na znalosti. Pokud se použije aktuálnost praxe úrovně C, je třeba rovněž řešit relevantní aktuálnost praxe nižší úrovně.

(B) Opětovné získání aktuálnosti praxe úrovně C

Pokud dojde ke ztrátě aktuálnosti praxe, může být opětovně získána splněním požadovaných položek pomocí zařízení rovnocenné nebo vyšší úrovně, než je stanovena pro výcvik a přezkoušení úrovně C.

(iv) Aktuálnost praxe úrovně D

(A) Aktuálnost praxe úrovně D se váže k stanoveným manévrům a zabývá se znalostmi a dovednostmi požadovanými pro provádění úkolů spojených s řízením letadla v reálném čase spolu s nedílným použitím souvisejících systémů a postupů. Aktuálnost praxe úrovně D může rovněž řešit určité rozdíly v letových vlastnostech, včetně provedení jakýchkoliv předepsaných manévrů a souvisejících normálních, jiných

než normálních a nouzových postupů. Pokud je nezbytná úroveň D, je třeba rovněž řešit jakoukoliv relevantní aktuálnost praxe nižší úrovně.

(B) Opětovné získání aktuálnosti praxe úrovně D

Pokud dojde ke ztrátě aktuálnosti praxe, může být opětovně získána splněním relevantních manévrů za pomoci zařízení rovnocenné nebo vyšší úrovně, než je stanovena pro rozdílový výcvik a přezkoušení úrovně D.

(v) Aktuálnost praxe úrovně E

(A) Aktuálnost praxe úrovně E vyžaduje, aby byly splněny požadavky na nedávnou praxi dle Části-FCL a provozní požadavky pomocí každého letadla zvlášť. Aktuálnost praxe úrovně E může rovněž určovat další bod(y) aktuálnosti praxe týkající se systémů, postupů nebo manévrů nezbytné pro bezpečný provoz a vyžadovat provedení postupů nebo manévrů na FSTD nebo letadle, jak je uvedeno CS FCD.415(a). Ustanovení se použijí takovým způsobem, který řeší požadovanou praxi týkající se systémů a manévrů.

Pokud je úroveň E přidělena mezi letadly společných vlastností, lze připustit udělení zápočtu. Přidělení požadavků na aktuálnost praxe úrovně E automaticky nevede ke stanovení stejné nebo odlišné typové kvalifikace. Aktuálnost praxe úrovně E je sledována způsoby, které jsou přijatelné pro příslušný úřad.

Pokud je přípustné CTLC, je třeba rovněž stanovit jakékoliv zápočty nebo omezení vztahující se na použití FSTD, jak je uvedeno v CS FCD.415(a).

(B) Opětovné získání aktuálnosti praxe úrovně E

Pokud dojde ke ztrátě aktuálnosti praxe, může být opětovně získána splněním relevantních manévrů za pomoci zařízení stanoveného pro rozdílový výcvik a přezkoušení úrovně E.

(6) Odborná způsobilost s ohledem na jiné než normální postupy a nouzové postupy – aktuálnost praxe

Odborná způsobilost je v případě jiných než normálních a nouzových manévrů nebo postupů obvykle řešena požadavky na přezkoušení. Zejména jiné než normální a nouzové manévry nebo postupy nelze považovat při přezkoušení nebo výcviku za povinné. V této situaci může být nezbytné pravidelně procvičit nebo předvést tyto manévry nebo postupy určující požadavky na aktuálnost praxe pro tyto manévry nebo postupy.

AMC1 ORO.FC.A.245 Program alternativního výcviku a kvalifikací

SOUČÁSTI A ZAVEDENÍ

(a) Součásti programu alternativního výcviku a kvalifikací (ATQP)

ATQP by měl zahrnovat následující:

(1) Dokumentaci, která podrobně popisuje rozsah a požadavky programu, včetně následujícího:

(i) Program by měl prokázat, že je provozovatel schopen zlepšovat standardy výcviku a kvalifikace letové posádky na úroveň, která převyšuje standardy předepsané v ORO.FC a Hlavě E Přílohy V (SPA.LVO).

(ii) Potřeby výcviku provozovatele a stanovené provozní a výcvikové cíle.

(iii) Popis procesu návrhu a získání schválení programů kvalifikace letové posádky provozovatele. To by mělo zahrnovat vyčíslené provozní a výcvikové

cíle určené interními programy monitoringu provozovatele. Rovněž mohou být využity externí zdroje.

(iv) Popisu, jak bude program:

(A) zvyšovat bezpečnost;

(B) zlepšovat standardy výcviku a kvalifikace letové posádky;

(C) stanovovat dosažitelné cíle výcviku;

(D) začleňovat CRM do všech stránek výcviku;

(E) vytvářet podporu a proces zpětné vazby k formování samokorigujícího se systému výcviku;

(F) zavádět systém progresivního hodnocení veškerého výcviku s cílem umožnit nepřetržité a jednotné monitorování výcviku absolvovaného letovou posádkou;

(G) umožňovat provozovateli, aby byl schopen reagovat na nové technologie letadel a změny provozního prostředí;

(H) podporovat využití inovativních metod a technologií výcviku pro instruktáž letových posádek a hodnocení systémů; a

(I) zefektivňovat využití zdrojů výcviku, zejména přizpůsobovat použití výcvikových prostředků potřebám výcviku.

(2) Analýzy úkolů k určení:

(i) znalostí;

(ii) požadovaných dovedností;

(iii) souvisejícího výcviku založeného na dovednostech; a

(iv) ověřených ukazatelů způsobu chování, kde je to vhodné.

Pro každý typ/třídu letounu, který má být do ATQP zahrnut, by měl provozovatel stanovit systematické vyhodnocení, které určuje a definuje různé úkoly, které mají být letovou posádkou absolvovány, pokud létají na daném typu/třídě. Rovněž lze využít údaje z jiných typů/tříd. Analýza by měla určit a popsat znalosti a dovednosti požadované k splnění různých úkolů specifických pro daný typ/třídu letounu a/nebo druh provozu. Navíc by měla analýza určit příslušné ukazatele způsobu chování, které by se měly projevit. Analýza úkolů by měla být vhodně potvrzena v souladu s bodem (b)(3). Analýza úkolů, ve spojení s programem(y) sběru údajů umožňuje provozovateli stanovit program cíleného výcviku spolu se souvisejícími cíli výcviku.

(3) Plány výuky. Struktura a obsah plánu výuky by měly být určeny podle analýzy úkolů a měly by obsahovat cíle odborné způsobilosti, včetně toho, kdy a jak by měly být tyto cíle splněny.

(i) Program výcviku by měl mít následující strukturu:

(A) Plán výuky, stanovující následující prvky:

(a) Vstupní požadavky: Seznam témat a obsah, popisující jaká úroveň výcviku bude požadována před zahájením nebo pokračováním výcviku.

(b) Témata: Popis, co bude předmětem výcviku během vyučovací hodiny.

(c) Cíle/účely

(1) Specifický cíl nebo soubor cílů, kterých musí být dosaženo a které musí být splněny před tím, než je možné ve výcviku pokračovat.

(2) Každý určený cíl by měl mít související účel, který je identifikovatelný jak letovou posádkou, tak školiteli.

(3) Každý kvalifikační případ, který je požadován programem, by měl stanovit výcvik, jehož absolvování je požadováno, a požadovaný standard, kterého má být dosaženo.

(B[6]) Denní učební plán

(a) Každá vyučovací hodina/kurz/výcvik nebo kvalifikační případ by měly mít stejnou základní strukturu. Témata vztahující se k vyučovací hodině by měla být uvedena na seznamu a cíle vyučovací hodiny by měly být jednoznačné.

(b) Každá vyučovací hodina/kurz/výcvik, ať už v učebně, CBT nebo na simulátoru, by měla stanovit požadovaná témata s příslušnými cíli, kterých má být dosaženo.

(4) Specifický program výcviku pro:

(i) každý typ/třídu letounu v rámci ATQP;

(ii) instruktory (kvalifikace instruktora pro třídní kvalifikaci/oprávnění instruktora syntetického létání/kvalifikace instruktora typové kvalifikace – CRI/SFI/TRI), a další personál provádějící školení letových posádek; a

(iii) examinátory (examinátor pro třídní kvalifikaci/examinátor syntetického létání/examinátor typové kvalifikace – CRE/SFE/TRE).

Ten by měl zahrnovat způsob standardizace instruktorů a examinátorů.

Personál, který provádí výcvik a přezkoušení letové posádky v rámci ATQP provozovatele, by měl získat následující dodatečný výcvik v:

(A) principech a cílech ATQP;

(B) znalostech/dovednostech způsobech chování naučených z analýzy úkolů;

(C) scénářích traťově orientovaného hodnocení (LOE)/ LOFT, aby obsahovaly spouštěče/ukazatele/soubory případů/rozpoznatelné chování;

(D) kvalifikačních standardech;

(E) harmonizaci standardů hodnocení;

(F) ukazatelích chování a systematickém hodnocení CRM;

(G) souborech případů a odpovídajících požadovaných znalostech/dovednostech a chování letové posádky;

(H) procesech, které provozovatel zavedl, aby prověřil standardy výcviku a kvalifikace a složku instruktorů v řízení jakosti ATQP; a

(I) traťově orientované hodnocení jakosti (LOQE).

(5) Zpětnou vazbu za účelem ověření a zlepšení plánu výuky a zjištění, že program splňuje cíle odborné způsobilosti.

(i) Zpětná vazba by měla být použita jako nástroj k ověření, že plány výuky jsou zavedeny tak, jak je stanoveno v ATQP; to umožňuje zdůvodnění plánu výuky, a že bylo dosaženo cílů odborné způsobilosti a výcviku. Zpětná vazba by měla zahrnovat údaje z provozního sledování letových údajů, pokročilého programu sledování údajů (FDM) a programů LOE/LOQE. Kromě toho by měl proces vyhodnocení popsat, zda je dosahováno celkových cílů/účelu výcviku a měl by stanovit jakékoliv nápravné opatření, které je potřeba přijmout.

---

[6] Poznámka překladatele: Chyba číslování, v originále označeno opět jako (A).

(ii) Mechanismy řízení jakosti stanovené v programech by měly přezkoumávat alespoň následující:

(A) postupy pro schválení opakovacího výcviku;

(B) oprávnění instruktora výcviku ATQP;

(C) schválení souboru(ů) případu(ů) pro LOE/LOFT;

(D) postupy pro provádění LOE a LOQE.

(6) Metodu pro hodnocení letové posádky během přeškolovacího a opakovacího výcviku a přezkoušení. Proces hodnocení by měl obsahovat hodnocení na základě událostí jako součást LOE. Metoda hodnocení by měla vyhovovat ORO.FC.230.

(i) Kvalifikační programy a programy přezkoušení by měly zahrnovat alespoň následující prvky:

(A) stanovenou strukturu;

(B) prvky, které mají být zkoušeny/přezkušovány;

(C) cíle a/nebo standardy, kterých má být dosaženo;

(D) stanovené technické a procedurální znalosti a dovednosti a ukazatele chování, které se mají projevit.

(ii) Případ LOE by se měl skládat z úkolů a podúkolů prováděných posádkou za stanoveného souboru podmínek. Každý případ má jeden nebo více stanovených cílů/účelů, které vyžadují provedení zvláštního manévru, použití postupů nebo příležitost k procvičení poznávacích, komunikačních nebo dalších složitých dovedností. Pro každý případ by měla být stanovena požadovaná odborná způsobilost, které má být dosaženo. Každý případ by měl zahrnovat škálu okolností, podle kterých má být výkonnost posádek stanovena a hodnocena. Rovněž by měly být stanoveny podmínky, které se vztahují ke každému případu, a mohou zahrnovat převládající meteorologické podmínky (základnu oblačnosti, dohlednost, vítr, turbulenci, atd.), provozní prostředí (nepoužitelný navigační prostředek atd.) a nepředvídané provozní události (nenormální provoz atd.).

(iii) Ukazatele stanovené podle ATQP provozovatele by měly vytvářet jeden z hlavních prvků při určování požadovaného kvalifikačního standardu. Typický soubor ukazatelů je uveden v tabulce níže:

PŘÍPAD	UKAZATEL
Uvědomování si systémů letounu	1. Sleduje a hlásí změny ve stavu automatizace
	2. Používá princip uzavřené smyčky ve všech významných situacích
	3. Používá všechny kanály pro aktualizace
	4. Uvědomuje si zbylé technické prostředky

(iv) Témata/cíle začleněná(é) do plánu výuky by měla(y) být měřitelná(é) a postup do jakéhokoliv výcviku/kurzu je povolen pouze tehdy, pokud byly cíle splněny.

(7) Program sledování/analýzy údajů by měl sestávat z následujícího:

(i) Programu sledování letových údajů (FDM), jak je popsán v AMC1 ORO.AOC.130. Sběr údajů by měl dosáhnout alespoň 60 % všech příslušných letů provedených provozovatelem před udělením schválení ATQP. Toto procento může být na základě rozhodnutí příslušného úřadu navýšeno.

(ii) Pokročilého FDM pokud je požadováno rozšíření k ATQP: program pokročilého FDM je určen úrovní integrace s dalšími bezpečnostními iniciativami zavedenými provozovatelem, jako je systém řízení bezpečnosti

provozovatele. Program by měl obsahovat jak systematická hodnocení údajů z programu FDM, tak události z výcviku letové posádky pro příslušné posádky. Sběr údajů by měl dosáhnout alespoň 80 % všech příslušných letů a výcviku provedeného provozovatelem. Toto procento se může podle uvážení příslušného úřadu lišit.

Účelem programu FDM nebo pokročilého FDM pro ATQP je umožnit provozovateli:

(A) poskytnout údaje pro podporu zavádění programu a odůvodnění jakýchkoliv změn ATQP;

(B) na základě analýzy provozního prostředí stanovit provozní a výcvikové cíle; a

(C) sledovat účinnost výcviku a kvalifikace letové posádky.

(iii) Sběr údajů: Analýza údajů by měla být dostupná osobě odpovědné v rámci organizace za ATQP. Shromážděné údaje by měly:

(A) zahrnovat všechny letadlové parky, pro které je plánováno, že budou provozovány podle ATQP;

(B) zahrnovat všechny posádky, které absolvovaly výcvik a obdržely kvalifikaci podle ATQP;

(C) být určeny během období zavádění ATQP; a

(D) být uchovány po celou dobu životnosti ATQP.

(iv) Zacházení s údaji: provozovatel by měl stanovit postup, který zajistí důvěrnost informací o jednotlivých členech letové posádky, jak je popsáno AMC1 ORO.AOC.130.

(v) Provozovatel, který má program sledování letových údajů před plánovaným zavedením ATQP, může použít příslušné údaje z jiných letadlových parků, které nejsou součástí navrhovaného ATQP.

(b) Zavedení. Provozovatel by měl vytvořit proces hodnocení a zavádění zahrnující následující fáze:

(1) Bezpečnostní studie, která dokazuje rovnocennost:

(i) upravených standardů pro výcvik a kvalifikaci v porovnání se standardy ORO.FC a/nebo Hlavy E Přílohy V (SPA.LVO) před zavedením ATQP; a

(ii) jakýchkoliv nových metod výcviku zavedených jako součást ATQP.

Bezpečnostní studie by měla pokrývat každou fázi zavádění programu a být použitelná po celou dobu existence programu, který má být dozorován. Bezpečnostní studie by měla:

- prokázat požadovanou úroveň bezpečnosti;
- zajistit, že požadovaná bezpečnost je udržována po celou dobu životnosti programu; and
- minimalizovat riziko během všech fází zavádění programu a jeho provozu.

Prvky bezpečnostní studie:

- plánování: integrace a plánování s provozem (ATQP), který má být odůvodňován;
- kritéria;
- dokumentace vztahující se k bezpečnosti, včetně bezpečnostního kontrolního seznamu (safety checklist);
- program zavádění – aby zahrnoval kontroly řízení a platnosti; a
- dozor, včetně přezkoumávání a auditů.

Kritéria pro zřízení bezpečnostní studie. Bezpečnostní studie by měla:

- být schopna prokázat, že je udržována požadovaná nebo rovnocenná úroveň bezpečnosti během všech fází programu;
- být platná vzhledem k využití a zamýšlenému provozu (ATQP);
- být dostatečně bezpečná a zajistit dosažení požadovaných regulačních standardů bezpečnosti nebo schválených rovnocenných standardů bezpečnosti;
- být použitelná po celou dobu existence programu;
- prokázat úplnost a důvěryhodnost programu;
- být plně zdokumentována;
- zajistit celistvost provozu a udržování infrastruktury provozu a výcviku;
- zajistit odolnost vůči změně systému;
- vypořádat se s dopady technologického rozvoje, zastarávání a změn; a
- vypořádat se s dopadem regulačních změn.

(2) Analýza úkolů, jak je požadováno bodem (a)(2), k stanovení provozovatelova programu cíleného výcviku a souvisejících účelů výcviku.

(3) Období provozu, během něhož jsou sbírány a analyzovány údaje k ověření platnosti bezpečnostní studie a analýzy úkolů. Během tohoto období by měl provozovatel pokračovat v provozu v souladu s ORO.FC a/nebo Halvou E Přílohy V (SPA.LVO), podle použitelnosti. Délka tohoto období by měla být stanovena příslušným úřadem.

GM1 ORO.FC.A.245 Program alternativního výcviku a kvalifikací

TERMINOLOGIE

(a) „Traťově orientované hodnocení (LOE)“ je metodika hodnocení používaná v ATQP k hodnocení výkonnosti účastníka výcviku a k ověření jeho odborné způsobilosti. LOE se skládají ze scénářů na letovém simulátoru, které jsou vypracovány provozovatelem podle metodiky schválené jako součást ATQP. LOE by mělo být realistické a zahrnovat vhodné scénáře počasí a navíc by mělo spadat do přijatelného rozmezí obtížnosti. LOE by mělo obsahovat použití uznávaných souborů událostí, které poskytují základ pro hodnocení na základě událostí.

(b) „Traťově orientované hodnocení jakosti (LOQE)“ je jedním z nástrojů používaných s cílem usnadnit hodnocení celkové výkonnosti provozu. LOQE sestávají z traťových letů, které jsou v roli pozorovatelů sledovány příslušně kvalifikovaným personálem provozovatele, s cílem získat zpětnou vazbu k potvrzení platnosti ATQP. LOQE by mělo být navrženo tak, aby prošetřilo ty prvky provozu, které nelze monitorovat pomocí programů FDM nebo pokročilých (advanced) FDM.

(c) „Výcvik na základě dovedností“ vyžaduje určení specifických znalostí a dovedností. Požadované znalosti a dovednosti jsou určovány v rámci ATQP jako součást analýzy úkolů a jsou využity k zajištění cíleného výcviku.

(d) „Hodnocení na základě událostí“ je hodnocení letové posádky, které zaručuje, že byly získány požadované znalosti a dovednosti. Je absolvováno v rámci LOE. Nedělitelnou součástí hodnocení na základě událostí je zpětná vazba letové posádce.

(e) Bezpečnostní studie (safety case) je zdokumentovaný soubor důkazů, který poskytuje prokazatelné a právoplatné odůvodnění, že ATQP je pro daný druh provozu dostatečně bezpečný.

AMC1 ORO.FC.A.245(a) Program alternativního výcviku a kvalifikací

PRAXE PROVOZOVATELE

Odpovídající praxí by měly být alespoň 2 roky nepřetržitého provozu.

AMC1 ORO.FC.A.245(d)(e)(2) Program alternativního výcviku a kvalifikací

SLUČOVÁNÍ PŘEZKOUŠENÍ

(a) Traťově orientované hodnocení (LOE) lze absolvovat spolu s jiným výcvikem ATQP.

(b) Traťové přezkoušení lze spojit s traťově orientovaným hodnocením jakosti (LOQE).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA CC – PALUBNÍ PRŮVODČÍ

ODDÍL I – OBECNÉ POŽADAVYKY

AMC1 ORO.CC.100 Počet a složení palubních průvodčích

STANOVENÍ POČTU A SLOŽENÍ PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH

(a) Při stanovování minimálního počtu palubních průvodčích požadovaných k provozu letadla účastnícího se obchodní letecké dopravy, by faktory, které by měly být zváženy, měly zahrnovat:

(1) počet dveří/nouzových východů;

(2) typ(y) dveří/nouzových východů a příslušné pomocné evakuační prostředky;

(3) umístění dveří/nouzových východů ve vztahu k stanovištím palubních průvodčích a uspořádání kabiny;

(4) umístění stanovišť palubních průvodčích s ohledem na požadavky přímého výhledu a povinností palubních průvodčích při nouzové evakuaci zahrnujících:

(i) otevírání dveří/nouzových východů na úrovni podlahy a zahájení vysunování schodů nebo skluzů;

(ii) pomoc cestujícím při průchodu dveřmi/nouzovými východy; a

(iii) směrování cestujících pryč od nefunkčních dveří/nouzových východů, zvládání davu a řízení proudu cestujících;

(5) činnosti vyžadované po palubních průvodčích při přistání na vodě, včetně vysunutí skluzů, které lze použít jako čluny, a spouštění záchranných člunů na vodu;

(6) další činnosti vyžadované po palubních průvodčích, když jsou odpovědni za dvojici dveří/nouzových východů;

(7) druh a délka trvání provozovaného letu.

(b) Plánuje-li palubní průvodčí pro let, měl by provozovatel stanovit postupy, které zohledňují praxi každého člena posádky palubních průvodčích. Tyto postupy by měly předepisovat, že požadovaní palubní průvodčí zahrnují několik svých členů, kteří mají minimálně 3 měsíce praxe jako palubní průvodčí v provozu.

GM1 ORO.CC.100 Počet a složení palubních průvodčích

MINIMÁLNÍ POČET PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH

(a) Při stanovování minimálního počtu palubních průvodčích požadovaných pro jeho konkrétní konfiguraci kabiny, by měl provozovatel:

(1) vyžádat si informace týkající se minimálního počtu palubních průvodčích stanoveného držitelem typového osvědčení (TC) nebo jinou organizací k projektování odpovědnou za prokázání vyhovění evakuačním požadavkům příslušných certifikačních specifikací; a

(2) vzít v úvahu faktory uvedené v AMC1 ORO.CC.100, podle použitelnosti.

(b) Počet palubních průvodčích odkazovaný v ORO.CC.100(b)(1) znamená buď:

(1) počet palubních průvodčích, kteří se v kabině letadla aktivně zapojují během souvisejícího předvedení nouzové evakuace, nebo u nichž se předpokládalo, že se zapojí, v související analýze provedené držitelem TC letadla při prokazování maximální kapacity sedadel pro cestující (MPSC) daného typu letadla v době prvotní typové certifikace; nebo

(2) nižší počet palubních průvodčích, kteří se aktivně účastní následného předvedení nouzové evakuace, nebo u nichž se předpokládalo, že se zapojí, v související analýze, a pro který bylo získáno schválení pro konfiguraci kabiny jinou než MPSC buď držitelem TC nebo jinou organizací k projektování. Provozovatel by měl získat jasnou indikaci o tomto počtu, která je uvedena v související dokumentaci. Pokud není nižší počet výslovně uveden, platí počet palubních průvodčích stanovený v době prvotní typové certifikace.

GM1 ORO.CC.115 Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení

VYBAVENÍ A POSTUPY

Pro účely programů výcviku, osnov a provádění výcviku a přezkušování na vybavení a postupy se použijí následující definice:

(a) „Bezpečnostním vybavením“ se rozumí vybavení zastavěné/převážené na palubě, které má být používáno během každodenního provozu v zájmu bezpečného provedení letu a ochrany osob na palubě (např. bezpečnostní pásy, zádržná zařízení pro děti, karty s bezpečnostními pokyny, souprava pro předvedení bezpečnostního vybavení).

(b) „Nouzovým vybavením“ se rozumí vybavení zastavěné/převážené na palubě pro případ mimořádných nebo nouzových situací, které vyžadují okamžitou činnost v zájmu bezpečného provedení letu a ochrany osob na palubě zahrnující zachování životů (např. vypadávající kyslík, havarijní sekera, hasicí přístroj, ochranné dýchací vybavení, nástroje pro manuální uvolnění, skluzy, které lze použít jako čluny).

(c) „Normálními postupy“ se rozumí všechny postupy stanovené provozovatelem v provozní příručce pro každodenní normální provoz (např. předletový rozbor palubních průvodčích, předletové kontroly, instruktáž cestujících, zabezpečení kuchyněk a kabiny, sledování kabiny v průběhu).

(d) „Nouzovými postupy“ se rozumí všechny postupy stanovené provozovatelem v provozní příručce pro mimořádné a nouzové situace. Pro tento účel se „mimořádný“ vztahuje na situaci, která není typická nebo obvyklá, odchyluje se od normálního provozu a může vést k nouzové situaci.

AMC1 ORO.CC.115(c) Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení

METODY VÝCVIKU A VÝCVIKOVÁ ZAŘÍZENÍ

(a) Provozovatel by měl stanovit metody výcviku s ohledem na následující:

(1) výcvik by měl zahrnovat využití výcvikových zařízení představujících kabinu letadla, audiovizuální prezentace, výcvik na počítači a další typy výcviku, jaké jsou nejvhodnější pro danou část výcviku; a

(2) mezi různými metodami výcviku by měla být zajištěna rozumná vyváženost, tak aby palubní průvodčí dosáhli úrovně odborné způsobilosti nezbytné pro bezpečný výkon všech souvisejících povinností a odpovědností palubního průvodčího.

(b) Při posuzování reprezentativních výcvikových zařízení, která mají být použita, by měl provozovatel:

(1) zohledňovat, že reprezentativní výcvikové zařízení může být využito k výcviku palubních průvodčích jako alternativa k použití skutečného letadla nebo požadovaného vybavení;

(2) zajistit, že ty položky související s výcvikem nebo přezkoušením, které mají být poskytnuty, přesně reprezentují letadlo nebo vybavení v následujících detailech:

(i) uspořádání kabiny s ohledem na dveře/nouzové východy, prostory kuchyňky a uložení bezpečnostního a nouzového vybavení, podle významu;

(ii) typ a umístění sedadel cestujících a stanovišť palubních průvodčích;

(iii) dveře/nouzové východy ve všech režimech provozu, zejména pokud jde o způsob obsluhy, hmotnost a vyvážení a sílu k obsluze, včetně poruchy systému posilovače, je-li zastavěn; a

(iv) bezpečnostní a nouzové vybavení typu dodávaného v letadle (toto vybavení mohou být položky „pouze pro výcvik“, u kyslíkového a ochranného dýchacího vybavení mohou být použity jednotky plněné kyslíkem nebo bez kyslíku); a

(3) při posuzování, zda lze dveře/nouzový východ považovat za variantu jiného typu, posoudit následující faktory:

(i) zajištění/odjištění dveří/nouzového východu;

(ii) směr pohybu ovládací rukojeti;

(iii) směr otevírání dveří/nouzového východu;

(iv) mechanizmy systému posilovače; a

(v) pomocné evakuační prostředky, jako jsou skluzy a lana.

AMC1 ORO.CC.115(d) Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení

PŘEZKOUŠENÍ

(a) Přezkoušení požadované po každém výcvikovém kurzu by mělo být prováděno metodou vhodnou pro přezkušovanou část výcviku. Tyto metody zahrnují:

(1) praktické předvedení;

(2) hodnocení pomocí počítače;

(3) přezkoušení za letu;

(4) ústní nebo písemné zkoušky.

(b) Části výcviku, které vyžadují praktickou účast jednotlivce, mohou být kombinovány s praktickými přezkoušeními.

AMC1 ORO.CC.115(e) Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení

OPTIMALIZACE ČINNOSTI POSÁDKY (CRM) – PROGRAMY VÝCVIKU A INSTRUKTOŘI CRM

(a) Zavádění výcviku CRM

Tabulka 1 níže uvádí, které prvky výcviku CRM by měly být pokryty v každém typu výcviku.

Tabulka 1 – Výcvik CRM palubních průvodčích

Prvky výcviku CRM, které mají být pokryty	**Výcvik CRM provozovatele**	**Přeškolovací výcvik na typ letadla provozovatele**	**Každoroční opakovací výcvik**	**Kurz pro vedoucí palubní průvodčí (SCC)**
Obecné principy				
Lidské činitele v letectví Obecné pokyny ohledně principů a cílů CRM Lidská výkonnost a omezení	Nevyžaduje se (je pokryto vstupním výcvikem požadovaným Částí-CC)	Nevyžaduje se	Nevyžaduje se	Přehled
Týkající se jednotlivého palubního průvodčího				

Vnímání posobnosti, lidská chyba a spolehlivost, postoje a chování, sebehodnocení Stres a zvládání stresu Únava a pozornost Asertivita, uvědomování si situace, získávání a zpracovávání informací	Nevyžaduje se (je pokryto vstupním výcvikem požadovaným Částí-CC)	Nevyžaduje se	Přehled (3letý cyklus)	Nevyžaduje se
Týkající se celé posádky letadla				
Prevence a zjišťování chyb	Do hloubky	Relevantní pro typ(y)	Přehled (3letý cyklus)	Upevnění (relevantního pro povinnosti SSC)
Společné uvědomování si situace, získávání a zpracovávání informací				
Zvládání pracovního zatížení				
Účinna komunikace a koordinace mezi všemi členy posádky, včetně letové posádky a rovněž nezkušených palubních průvodčích, kulturní rozdíly				
Vedení, týmová spolupráce, synergie, rozhodování, delegování				
Individuální a týmová odpovědnost, rozhodování a činnosti				
Identifikace a zvládání lidských činitelů cestujících: zvládání davu, stresu cestujících, řešení konfliktů, zdravotní činitele				
Specifika týkající se typů letadel (úzký/široký trup, jedna/více palub), složení letové posádky a palubních průvodčích a počet cestujících	Nevyžaduje se	Do hloubky		
Týkající se provozovatele a organizace				
Bezpečnostní kultura společnosti, SOP, organizační činitele, činitele spojené s druhem provozu Účinná komunikace a koordinace s jiným provozním personálem a pozemními službami Účast na hlášeních incidentů a nehod týkajících se bezpečnosti kabiny	Do hloubky	Relevantní pro typ(y)	Přehled (3letý cyklus)	Upevnění (relevantního pro povinnosti SSC)
Případové studie	Vyžaduje se		Vyžaduje se	

(b) Programy výcviku CRM pro provoz obchodní letecké dopravy

(1) Mezi odděleními výcviku letových posádek a palubních průvodčích by měla existovat efektivní spolupráce. Kdykoliv je to proveditelné, měla by být provedena opatření, která umožňují instruktorům letových posádek a palubních průvodčích vzájemně sledovat a komentovat výcvik jeden druhého. Mělo by být zváženo vytvoření filmů podle scénářů z pilotního prostoru, které by se přehrávaly všem palubním průvodčím během opakovacího výcviku, a poskytnutí příležitosti palubním průvodčím, zejména vedoucím palubním průvodčím, podílet se na úlohách traťové orientovaného letového výcviku (LOFT) letových posádek.

(2) Program každého výcvikového kurzu CRM, jeho obsah a úroveň, které má být dosaženo, by měly vyhovovat odpovídajícím částem specifikovaným v tabulce 1, podle použitelnosti pro příslušný výcvikový kurz, který má být splněn.

(3) Výcvik CRM pro vedoucí palubní průvodčí

(i) Výcvik CRM pro vedoucí palubní průvodčí by měl být uplatňováním znalostí získaných v předešlém výcviku CRM a provozní praxi souvisejících se specifickými povinnostmi a odpovědnostmi vedoucího palubního průvodčího.

(ii) Vedoucí palubní průvodčí by měl předvést schopnost řídit obsluhu a činit příslušná vedoucí/organizační rozhodnutí.

(c) Kvalifikace instruktora CRM pro provoz obchodní letecké dopravy

(1) Veškerý personál provádějící výcvik by měl být vhodným způsobem kvalifikován, aby začlenil prvky CRM do všech příslušných programů výcviku.

(2) Měl by být stanoven program výcviku a standardizace pro instruktory CRM.

(3) Instruktor CRM pro palubní průvodčí by měl:

(i) mít vhodnou praxi v provozu obchodní letecké dopravy jako palubní průvodčí;

(ii) mít výcvik týkající se omezení lidské výkonnosti (HPL);

(iii) úspěšně absolvovat úvodní kurz CRM, jak vyžaduje Část-CC, a výcvik CRM všech palubních průvodčích, jak vyžaduje Část-ORO;

(iv) mít výcvik týkající se výukových dovedností, aby mohl vést kurzy CRM; a

(v) být pod dohledem příslušně kvalifikovaného instruktora CRM, vede-li svůj první výcvikový kurz CRM.

(4) Zkušený instruktor CRM nespecializovaný na palubní průvodčí může být i nadále instruktorem CRM pro palubní průvodčí, pokud jsou splněny podmínky stanovené v bodech (3)(ii) až (3)(v) a instruktor předvede dostatečnou znalost povahy provozu, souvisejících typů letadel a pracovního prostředí palubních průvodčích.

(5) Instruktoři začleňující prvky CRM do typového výcviku na letadlo, opakovacího výcviku nebo výcviku pro vedoucí palubní průvodčí by měli mít osvojeny související znalosti lidských činitelů a mít splněn příslušný výcvik CRM.

GM1 ORO.CC.115(e) Provádění výcvikových kurzů a souvisejících přezkoušení

OPTIMALIZACE ČINNOSTI POSÁDKY (CRM)

(a) CRM – Obecně

(1) CRM by mělo být efektivním využitím všech dostupných zdrojů (např. členů posádky, letadlových systémů a podpůrných zařízení) k dosažení bezpečného a efektivního provozu.

(2) Cílem CRM by mělo být zlepšit komunikační a řídící schopnosti člena posádky, stejně jako důležitost účinné koordinace a oboustranné komunikace mezi všemi členy posádky.

(3) Výcvik CRM provozovatele by měl odrážet kulturu provozovatele, velikost a rozsah provozu, spolu se souvisejícími provozními postupy a oblastmi provozu, které představují konkrétní obtíže.

(4) V souladu s tím by měly být, kde je to během výcviku CRM vyžadováno, pokud nejsou k dispozici související případové studie pro konkrétní typ letadla, vzaty v úvahu jiné případové studie příslušné co do velikosti a rozsahu provozu.

(b) Obecné principy výcviku CRM palubních průvodčích

(1) Kdykoliv je to proveditelné, měl by být letové posádce a palubním průvodčím poskytnut společný výcvik, zejména pak vedoucím palubním průvodčím. Ten by měl zahrnovat zpětnou vazbu.

(2) Kde je to vhodné, měly by být zásady CRM začleněny do souvisejících částí výcviku palubních průvodčích.

(3) Výcvik CRM by měl zahrnovat skupinovou diskuzi a retrospektivní zhodnocení nehod a incidentů (případové studie).

(4) Kdykoliv je to prakticky proveditelné, měly by být související části výcviku CRM tvořit část výcviku prováděného na výcvikových zařízeních představujících kabinu letadla nebo na letadle.

(5) Kurzy výcviku CRM by měly být vedeny strukturovaným a realistickým způsobem.

(6) Nemělo by existovat žádné hodnocení dovedností CRM. Zúčastnění jedinci by měli během výcviku dostat zpětnou vazbu, co se týče individuálního výkonu od instruktorů nebo členů skupiny.

(7) V případě provozu obchodní letecké dopravy by měl být výcvik CRM palubních průvodčích zaměřen na otázky související s povinnostmi palubních průvodčích, a tudíž by se měl lišit od výcviku CRM letové posádky. Nicméně by měla být řešena koordinace úkolů a funkcí letové posádky a palubních průvodčích.

AMC1 ORO.CC.120(a)(1) Vstupní výcvikový kurz

NOVĚ NASTUPUJÍCÍ V PROVOZU JINÉM NEŽ OBCHODNÍ LETECKÁ DOPRAVA

(a) Pokud je nově nastupující u provozovatele provádějícího provoz jiný než obchodní leteckou dopravu palubní průvodčí, který není držitelem platného osvědčení palubního průvodčího, který však už má praxi jako palubní průvodčí v provozu jiném než obchodní letecká doprava, mohou mu být započteny části programu vstupního výcviku, které již dříve absolvoval, pokud jsou takové části výcviku zadokumentovány v jeho/jejích záznamech o výcviku.

(b) V takovém případě by měl provozovatel zajistit, že:

(1) byl pokryt celý program výcviku uvedený v Dodatku 1 k Části-CC, a

(2) nově nastupující úspěšně absolvoval zkoušky požadované bodem ORO.CC.120(a)(2).

AMC1 ORO.CC.125(c) Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele

PROGRAM VÝCVIKU – SPECIFICKÝ TYPOVÝ VÝCVIK NA LETADLO

Podle příslušného typu letadla by měly být pokryty následující prvky specifického typového výcviku na letadlo:

(a) Popis letadla

(1) typ letadla, základní rozměry, úzký nebo široký trup, jedna nebo dvě paluby;

(2) rychlost, nadmořská výška, dolet;

(3) kapacita sedadel pro cestující;

(4) počet členů letové posádky a minimální požadovaný počet palubních průvodčích;

(5) umístění a výška prahu dveří/nouzových východů v kabině cestujících;

(6) nákladové a nepřetlakované prostory, podle relevantnosti;

(7) letadlové systémy související s povinnostmi palubních průvodčích;

(8) pilotní kabina – všeobecný vzhled, sedadla pilotů a jejich mechanizmus, nouzové východy, skladovací prostory;

(9) stanoviště požadovaných palubních průvodčích;

(10) zabezpečení pilotní kabiny – součásti dveří a jejich použití;

(11) přístup do prostoru avioniky, kde je to relevantní;

(12) toalety – všeobecně: dveře, systémy, výzvy a značení; a

(13) stanovení místa umístění bomby s nejmenším rizikem.

(b) Bezpečnostní a nouzové vybavení a zastavěné letadlové systémy

Každý palubní průvodčí by měl absolvovat realistický výcvik a předvedení umístění a použití veškerého bezpečnostního a nouzového vybavení pro specifický typ letadla a zastavěných letadlových systémů, s důrazem na následující:

(1) skluzy, a kde nejsou na palubě samonosné skluzy, použití jakýchkoliv souvisejících pomocných evakuačních prostředků;

(2) záchranné čluny a skluzy, které lze použít jako čluny, včetně připojeného vybavení a/nebo vybavení v člunu;

(3) systém s vypadávajícími kyslíkovými maskami; a

(4) komunikační vybavení.

(c) Obsluha dveří a nouzových východů

Tento výcvik by měl být prováděn na reprezentativním výcvikovém zařízení nebo na skutečném letadle a měl by zahrnovat poruchu systému posilovače, kde je zastavěn, a činnost a síly potřebné k obsluze a rozvinutí evakuačních skluzů. Výcvik by měl rovněž zahrnovat obsluhu a skutečné otevření bezpečnostních dveří pilotního prostoru, jsou-li zastavěny.

(d) Vybavení ochrany proti požáru a dýmu

Každý palubní průvodčí by měl být vyškolen v používání vybavení ochrany proti požáru a/nebo kouři, je-li zastavěno.

(e) Výcvik s evakuačními skluzy

(1) Každý palubní průvodčí by měl sklouznout po evakuačním skluzu z výšky odpovídající výšce prahu hlavní paluby letadla.

(2) Skluz by měl být zastavěn na reprezentativním výcvikovém zařízení nebo na skutečném letadle.

(3) Další sklouznutí by mělo být provedeno, pokud se palubní průvodčí kvalifikuje na typ letadla, na kterém se výška prahu hlavní paluby významně liší od kteréhokoliv typu letadla, na němž dříve sloužil.

(f) Obsluha vybavení v případě ztráty pracovní schopnosti pilota

Výcvik by měl pokrývat veškeré prvky nebo podmínky specifické pro typ související s činnostmi palubních průvodčích, které se mají provést v případě ztráty pracovní schopnosti pilota.

AMC1 ORO.CC.125(d) Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele

PROGRAM VÝCVIKU – PŘEŠKOLOVACÍ VÝCVIK PROVOZOVATELE

Podle příslušného typu letadla a specifik provozovatele by měly být pokryty následující prvky výcviku:

(a) Popis konfigurace kabiny cestujících

Popis by měl pokrývat všechny specifické prvky konfigurace kabiny cestujících provozovatele a jakékoliv rozdíly oproti těm dřívějším, zahrnutým v souladu s AMC1 ORO.CC.125(c), včetně:

(1) stanovišť požadovaných a dalších palubních průvodčích – umístění (včetně přímého výhledu), zádržných systémů, kontrolních panelů;

(2) sedadel pro cestující – obecný vzhled a související zvláštnosti a vybavení specifické pro provozovatele;

(3) určených úložných prostorů;

(4) toalet – specifické zvláštnosti, vybavení a systémy navíc k prvkům specifickým pro typ letadla;

(5) kuchyňky – umístění, zařízení, vodovodní a odpadní systém, včetně uzávěrů, výlevek, odtoků, úložných prostor, kontrolních panelů, výzev a značení; a kde je to použitelné

(6) prostorů pro odpočinek posádky – umístění, systémy, ovládání, bezpečnostní a nouzové vybavení;

(7) zástěn, závěsů, přepážek kabiny cestujících;

(8) umístění výtahu, použití a ovládání;

(9) ukládání odpadních nádob; a

(10) systému zábradlí pro cestující nebo alternativních prostředků.

(b) Bezpečnostní a nouzové vybavení

Každý palubní průvodčí by měl absolvovat realistický výcvik a předvedení umístění a použití veškerého bezpečnostního a nouzového vybavení na palubě zahrnující:

(1) záchranné vesty, záchranné vesty pro malé děti a plovací zařízení;

(2) kyslík první pomoci a vypadávací kyslíkové masky, včetně systémů dodávky;

(3) hasicí přístroje a ochranné dýchací zařízení (PBE);

(4) sekeru nebo páčidlo pro případ havárie;

(5) nouzové osvětlení včetně kapesních svítilen;

(6) komunikační vybavení, včetně megafonů;

(7) balíčky pro přežití v skluzech, které lze použít jako čluny, a v záchranných člunek a jejich obsah;

(8) pyrotechnika (skutečná nebo cvičná zařízení);

(9) soupravy první pomoci, zdravotnické vybavení pro nouzové případy a jejich obsah; a

(10) další přenosné bezpečnostní a nouzové vybavení, podle vhodnosti.

(c) Normální a nouzové postupy

Každý palubní průvodčí by měl absolvovat výcvik týkající se normálních a nouzových postupů provozovatele, podle použitelnost, s důrazem na následující:

(1) instruktáž cestujících, předvedení bezpečnostního vybavení a sledování kabiny cestujících;

(2) silnou turbulenci;

(3) provoz bez přetlakování kabiny, pomalou a náhlou dekompresi, včetně nasazení přenosného kyslíkového vybavení u každého palubního průvodčího; a

(4) další nouzové stavy za letu.

(d) Zacházení s cestujícími a zvládání davu

Měl by být zajištěn výcvik týkající se praktických stránek přípravy cestujících a zacházení s nimi, stejně jako zvládání davu v různých nouzových situacích, podle použitelnosti pro specifickou konfiguraci kabiny letadla provozovatele, který by měl pokrývat následující:

(1) komunikaci mezi letovou posádkou a palubními průvodčími a použití veškerého komunikačního vybavení, včetně potíží koordinace v zakouřeném prostředí;

(2) slovní příkazy;

(3) fyzický kontakt, který může být potřeba k povzbuzení lidí k pohybu ze dveří/nouzových východů a do skluzů;

(4) přesměrování cestujících pryč od nepoužitelných dveří/nouzových východů;

(5) organizaci cestujících dále od letadla;

(6) evakuaci zvláštních kategorií cestujících s důrazem na cestující se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace; a

(7) autoritu a schopnost vést.

(e) Výcvik pro případ požáru a kouře

(1) Každý palubní průvodčí by měl absolvovat realistický a praktický výcvik v použití veškerého protipožárního vybavení, včetně ochranného oděvu reprezentující ten, který je používán na palubě letadla.

(2) Každý palubní průvodčí by měl:

(i) uhasit požár, který odpovídá skutečným vlastnostem požáru interiéru letadla s tou výjimkou, že v případě halonových hasicích přístrojů je možné použít alternativní hasicí prostředek; a

(ii) procvičit si nasazování a použití ochranného dýchacího vybavení (PBE) v uzavřeném simulovaném prostředí zaplněném kouřem, s důrazem na určení skutečného zdroje požáru a kouře.

(f) Evakuační postupy

Výcvik by měl zahrnovat všechny postupy provozovatele, které se použijí při plánované nebo neplánované evakuaci na zemi a na vodě. To by mělo v případě relevantnosti zahrnovat rovněž další činnosti požadované po palubních průvodčích odpovědných za dvojici dveří/nouzových východů a rozpoznávání toho, kdy jsou dveře/nouzové východy nepoužitelné nebo evakuační vybavení neprovozuschopné.

(g) Postupy pro případ ztráty pracovní schopnosti pilota

Pokud minimální letovou posádku netvoří více než dva členové, měl by být každý palubní průvodčí vyškolen v postupu pro případ ztráty pracovní schopnosti pilota. Školení týkající se použití kontrolních seznamů letové posádky, kde je to požadováno standardními provozními postupy (SOP) provozovatele, by mělo být provedeno formou názorné ukázky.

(h) Optimalizace činnosti posádky

(1) Každý palubní průvodčí by měl absolvovat výcvik CRM provozovatele pokrývající použitelné prvky výcviku na úrovni dané příslušným sloupcem Tabulky 1 AMC1 ORO.CC.115(e).

(2) Pokud palubní průvodčí prochází přeškolovacím výcvikem provozovatele na typ letadla, měly by být na úrovni určené ve sloupci „přeškolovací výcvik na typ letadla provozovatele“ pokryty použitelné prvky výcviku stanovené v Tabulce 1 AMC1 ORO.CC.115(e).

(3) Výcvik CRM provozovatele a výcvik CRM pokrytý během přeškolovacího výcviku na typ letadla provozovatele by měly být prováděny nejméně jedním instruktorem CRM palubních průvodčích.

AMC1 ORO.CC.125 & ORO.CC.130 Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele & rozdílový výcvik

PROGRAMY VÝCVIKU

Programy a osnovy specifického typového výcviku, přeškolovacího výcviku provozovatele a rozdílového výcviku by měly zohledňovat předchozí výcvik palubního průvodčího, jak je zdokumentován v jeho/jejích záznamech o výcviku.

AMC1 ORO.CC.125(b) & ORO.CC.130(c) Specifický typový výcvik na letadlo a přeškolovací výcvik provozovatele & rozdílový výcvik

NEPOVINNÉ (DOPORUČENÉ) PRVKY ÚDAJŮ PROVOZNÍ VHODNOSTI

Při vytváření programů výcviku a osnov pro specifický typový výcvik na letadlo a rozdílový výcvik by měl provozovatel uvážit nepovinné (doporučené) prvky pro příslušný typ, které jsou uvedeny v údajích provozní vhodnosti stanovených v souladu s nařízením (ES) č. 748/2012[7].

AMC1 ORO.CC.135 Seznámení

SEZNAMOVACÍ LETY A SEZNAMOVACÍ NÁVŠTĚVY LETADLA

(a) V případě provozu obchodní letecké dopravy by mělo být seznámení palubních průvodčích s novým typem nebo variantou letadla absolvováno v souladu s následujícím, podle příslušnosti:

(1) Nově nastupující palubní průvodčí

Každý nově nastupující palubní průvodčí bez předchozí srovnatelné provozní zkušenosti by měl absolvovat:

(i) seznamovací návštěvu letadla, na kterém má pracovat, popsanou v bodě (c); a

(ii) seznamovací lety, jak je popsáno v bodě (b).

(2) Palubní průvodčí sloužící na dalším typu letadla

Palubní průvodčí přidělený na práci na dalším typu letadla u stejného provozovatele by měl absolvovat buď:

(i) seznamovací let, jak je popsáno v bodě (b); nebo

(ii) seznamovací návštěvu typu letadla, na kterém má pracovat, popsanou v bodě (c).

(b) Seznamovací lety

(1) Během seznamovacích letů by měl být palubní průvodčí přidělen navíc k minimálnímu požadovanému počtu palubních průvodčích podle ORO.CC.100 a případně ORO.CC.200.

(2) Seznamovací lety by měly být:

(i) prováděny pod dohledem vedoucího palubního průvodčího;

(ii) strukturovány a prováděny spolu s palubním průvodčím, který se účastní povinností týkajících se bezpečnosti před letem, v průběhu letu a po letu;

(iii) vykonávány spolu s palubním průvodčím, který má na sobě stejnokroj provozovatele; a

(iv) zaznamenány v záznamech o výcviku palubního průvodčího.

(c) Seznamovací návštěvy letadla

(1) Návštěvy letadla by měly palubnímu průvodčímu umožnit seznámit se s prostředím letadla a jeho vybavením. Proto by měly být návštěvy letadla provázeny příslušně kvalifikovanými osobami. Návštěva letadla by měla poskytnout přehled o exteriéru, interiéru letadla a letadlových systémech, s důrazem na následující:

(i) systémy palubního telefonu a palubního rozhlasu;

(ii) evakuační poplachové systémy;

---

[7] Úř. věst. L 224, 21.08.2012, s. 1. (Poznámka překladatele: v originále chybně uveden odkaz na původní nařízení (ES) č. 1702/2003).

(iii) nouzové osvětlení;

(iv) systémy zjišťování kouře;

(v) bezpečnostní a nouzové vybavení;

(vi) pilotní prostor;

(vii) stanoviště palubních průvodčích;

(viii) toalety;

(ix) kuchyňky, zabezpečení kuchyňky a uzávěry vody;

(x) nákladové prostory, jsou-li během letu přístupné z prostoru pro cestující;

(xi) panely elektrických jističů umístěné v prostoru pro cestující;

(xii) prostory pro odpočinek posádky; a

(xiii) umístění a prostředí dveří/nouzových východů.

(2) Seznamovací návštěva letadla může být spojena se specifickým typovým výcvikem na letadlo požadovaným ORO.CC.125.

(d) V případě palubních průvodčích přidělených k provozu jinému než obchodní letecká doprava by mělo být seznámení provedeno, podle vhodnosti, prostřednictvím seznamovací návštěvy letadla nebo seznamovacího letu, s ohledem na typ letadla, kde má palubní průvodčí pracovat.

AMC1 ORO.CC.140 Opakovací výcvik

PROGRAMY VÝCVIKU

(a) Prvky programu každoročního opakovacího výcviku

(1) Výcvik týkající se umístění a manipulaci s bezpečnostním a nouzovým vybavením by měl zahrnovat všechny příslušné kyslíkové systémy a jakékoliv vybavení, jako jsou defibrilátory, pokud jsou na palubě.

(2) Výcvik týkající se nouzových postupů by měl zahrnovat postupy pro případ ztráty pracovní schopnosti pilota a techniky zvládání davu.

(3) Výcvik CRM by měl splňovat následující:

(i) příslušné prvky výcviku stanovené v Tabulce 1 AMC1 ORO.CC.115(e) by měly být pokryty během 3letého cyklu na úrovni požadované ve sloupci „každoroční opakovací výcvik“;

(ii) definování a implementace programu by měly být řízeny instruktorem CRM palubních průvodčích; a

(iii) pokud je výcvik CRM zajišťován prostřednictvím samostatných modulů, měl by být prováděn alespoň jedním instruktorem CRM palubních průvodčích.

(b) Další prvky tříletého programu opakovacího výcviku

(1) Výcvik týkající se obsluhy normálních a nouzových dveří/nouzových východů by měl zahrnovat poruchu systémů posilovače, kde-jsou zastavěny. To by mělo zahrnovat činnosti a síly potřebné k obsluze a rozvinutí evakuačních skluzů a dodatečný výcvik v případě palubních průvodčích odpovědných za dvojici dveří/nouzových východů.

(2) Výcvik týkající se použití veškerého protipožárního vybavení, včetně ochranného oděvu, reprezentujících ty, které jsou používány v letadle, by měl u každého palubního průvodčího zahrnovat individuální nácvik hašení požáru, který odpovídá požáru interiéru letadla, s tou výjimkou, že v případě halonových hasicích přístrojů je možné použít alternativní hasicí prostředek. Výcvik by měl klást zvláštní důraz na určování skutečného zdroje požáru nebo kouře.

AMC1 ORO.CC.145 Udržovací výcvik

PROGRAM VÝCVIKU

(a) Výcvik nouzových postupů by měl zahrnovat postupy v případě ztráty pracovní schopnosti pilota a techniky zvládání davu, podle použitelnosti pro daný typ letadla; a

(b) Obsluha dveří a nouzových východů každým palubním průvodčím by měla zahrnovat poruchu systému posilovače, je-li zastavěn, a rovněž činnost a síly potřebné k obsluze a rozvinutí evakuačních skluzů.

GM1 ORO.CC.145 Udržovací výcvik

INTERVAL UDRŽOVACÍHO VÝCVIKU

U letadel se složitým vybavením nebo postupy by měl provozovatel zvážit potřebu absolvování udržovacího výcviku palubními průvodčími, kteří nevykonávali letové povinnosti po dobu kratší, než je 6 měsíců.

ODDÍL II – DODATEČNÉ POŽADAVKY NA PROVOZ V OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVĚ

AMC1 ORO.CC.200(c) Vedoucí palubní průvodčí

PROGRAM VÝCVIKU

Výcvikový kurz vedoucího palubního průvodčího by měl zahrnovat nejméně následující prvky:

(a) Předletovou instruktáž:

(1) práce ve funkci člena posádky;

(2) přidělování a odpovědnosti stanovišť palubních průvodčích; a

(3) zohledňování konkrétního letu, typu letadla, vybavení, oblasti a druhu provozu, zahrnující provoz dvoumotorových letounů se zvětšenou vzdáleností od přiměřeného letiště (ETOPS) a zvláštní kategorie cestujících s důrazem na cestující se zdravotním postižením nebo omezenou schopností pohybu a orientace, malé děti a případy na nosítkách.

(b) Spolupráci s posádkou:

(1) disciplína, odpovědnosti a posloupnost velení;

(2) důležitost koordinace a komunikace; a

(3) ztráta pracovní schopnosti pilota.

(c) Přehled požadavků provozovatele a požadavků právních předpisů:

(1) instruktáž cestujících, karty s bezpečnostními pokyny;

(2) zabezpečení kuchyněk;

(3) uložení kabinových zavazadel;

(4) elektronické vybavení;

(5) postupy při doplňování paliva s cestujícími na palubě;

(6) turbulence; a

(7) dokumentace.

(d) Hlášení leteckých nehod a incidentů.

(e) Lidské činitele a CRM:

Provozovatel by měl zajistit, aby do výcviku byly zařazeny všechny příslušné prvky stanovené v Tabulce 1 AMC1 ORO.CC.115(e) a aby byly pokryty na úrovni požadované sloupcem „kurz pro vedoucí palubní průvodčí“.

(f) Omezení doby letové služby a služby a požadavky na dobu odpočinku (FTL).

AMC1 ORO.CC.200(d) Vedoucí palubní průvodčí

ODPOVĚDNOST VELITELI LETADLA

Pokud to vyžaduje úroveň turbulence a v případě neexistence jakýchkoliv instrukcí od letové posádky, by měl být vedoucí palubní průvodčí oprávněn přerušit povinnosti nesouvisející s bezpečností a informovat letovou posádku o úrovni pociťované turbulence a potřebě rozsvícení výzvy „připoutejte se“. To by mělo být následováno zabezpečením kabiny cestujících a dalších příslušných prostorů palubními průvodčími.

AMC1 ORO.CC.205(c)(1) Snížení počtu palubních průvodčích při pozemním provozu nebo nepředvídaných okolnostech

POSTUPY V PŘÍPADĚ SNÍŽENÉHO POČTU PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH

(a) Dojde-li během pozemního provozu ke snížení příslušného minimálního požadovaného počtu palubních průvodčích, měl by provozovatel zajistit, aby postupy požadované ORO.CC.205(c)(1) stanovovaly, že:

(1) v letadle je k dispozici elektrická energie;

(2) vedoucí palubní průvodčí má k dispozici prostředky pro zahájení evakuace nebo je v pilotním prostoru alespoň jeden člen letové posádky;

(3) v provozní příručce jsou určeny stanoviště a související povinnosti palubních průvodčích; a

(4) palubní průvodčí jsou si stále vědomi polohy servisních a nakládacích prostředků u nouzových východů a v jejich blízkosti.

Navíc v případě nástupu cestujících:

(5) vedoucí palubní průvodčí by měl provést před nástupem na palubu bezpečnostní instruktáž palubních průvodčích; a

(6) před nástupem na palubu by měly být dokončeny kontroly kabiny.

(b) Pokud je počet palubních průvodčích snížen pod příslušné požadované minimum v případě neočekávaných okolností, například v případě zráty pracovní schopnosti nebo nedostupnosti palubního průvodčího, měly by postupy stanovené v provozní příručce pro tento účel zohledňovat alespoň následující:

(1) snížení počtu cestujících;

(2) přesazení cestujících s patřičným ohledem na dveře/nouzové východy a další příslušná omezení; a

(3) přemístění palubních průvodčích s ohledem na faktory stanovené v AMC1 ORO.CC.100 a jakékoliv změny postupů.

GM1 ORO.CC.210(d) Dodatečné podmínky pro přidělování povinností

UNIFORMA (STEJNOKROJ) PALUBNÍCH PRŮVODČÍCH PROVOZOVATELE

Stejnokroj nošený palubními průvodčími ve službě by měl být takový, aby nebránil výkonu jejich povinností, jak je vyžadováno pro bezpečnost cestujících a letu během provozu, a měl cestujícím umožnit identifikovat palubní průvodčí ve službě, včetně nouzové situace.

GM1 ORO.CC.215(b)(2) Programy výcviku a přezkoušení a související dokumentace

SEZNAM KVALIFIKACE(Í) PRO TYP/VARIANTU LETADLA

Při předávání aktualizovaného seznamu platností kvalifikací pro typ/variantu letadla palubním průvodčím, kteří úspěšně absolvovali kurz výcviku a související přezkoušení, může provozovatel použít následující formát. Pokud používá jiný formát, měly by být k prokázání platnosti kvalifikace(í) uvedeny alespoň prvky v bodech (a) až (d) a ve sloupcích (1) a (2).

KVALIFIKACE PALUBNÍHO PRŮVODČÍHO PRO TYP/VARIANTU LETADLA							
(a)	Referenční číslo osvědčení palubního průvodčího:						
(b)	Celé jméno držitele osvědčení palubního průvodčího: Výše jmenovaná osoba může působit jako palubní průvodčí vykonávající službu během letového provozu pouze pokud jeho/její kvalifikace pro typ a/nebo variantu letadla, které jsou uvedené na seznamu níže a opatřeny datem DD/MM/RRRR, splňují příslušnou(é) dobu(y) platnosti stanovenou(é) v Části-ORO.						
(c)	Vydávající organizace: (název, poštovní adresa, referenční číslo AOC a/nebo schválení a razítko nebo logo						
(d)	Datum vydání: (DD/MM/RRRR)						
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
	Kvalifikace platná do	Specifický typový výcvik na letadlo	Přeškolovací výcvik provozovatele	Rozdílový výcvik *Je-li relevantní*	Seznámení	Poslední opakovací výcvik	Udržovací výcvik *Je-li relevantní*
A/C typu 1							
Varianta …							
A/C typu 2							
Varianta …							
A/C typu 3							
Varianta …							
Je-li schváleno A/C typu 4							

AMC1 ORO.CC.250(b) Výkon služby na více typech nebo variantách letadel

STANOVENÍ TYPŮ A VARIANT LETADEL

(a) Při stanovování podobnosti umístění a typu přenosného bezpečnostního a nouzového vybavení by měly být posouzeny následující faktory:

(1) veškeré přenosné bezpečnostní a nouzové vybavení je uloženo na stejném, nebo za výjimečných okolností v podstatě stejném místě;

(2) veškeré přenosné bezpečnostní a nouzové vybavení vyžaduje stejný způsob obsluhy;

(3) přenosné bezpečnostní a nouzové vybavení zahrnuje:

(i) protipožární vybavení;

(ii) ochranné dýchací vybavení (PBE);

(iii) kyslíkové vybavení;

(iv) záchranné vesty posádky;

(v) kapesní svítilny;

(vi) megafony;

(vii) vybavení pro poskytnutí první pomoci;

(viii) vybavení pro přežití a signalizační vybavení; a

(ix) další bezpečnostní a nouzové vybavení, je-li to použitelné.

(b) Nouzové postupy specifické pro daný typ, které se mají vzít v úvahu, by měly zahrnovat nejméně následující:

(1) evakuaci na zemi a na vodě;

(2) požár za letu;

(3) provoz bez přetlakování kabiny, pomalou a náhlou dekompresi; a

(4) ztrátu pracovní schopnosti pilota.

(c) Při stanovování podobnosti dveří/nouzových východů v případě, kdy pro příslušný(é) typ(y) nebo variantu(y) letadla neexistují údaje provozní vhodnosti stanovené v souladu s nařízením Komise (EU) č. 748/2012, by měly být hodnoceny následující faktory, s výjimkou samoobslužných nouzových východů, jako jsou nouzové východy typu III a typu IV, které nemusí být v tomto hodnocení zahrnuty:

(1) zajištění/odjištění dveří/nouzového východu;

(2) směr pohybu ovládací rukojeti;

(3) směr otevírání dveří/nouzového východu;

(4) mechanizmy systému posilovače; a

(5) pomocné evakuační prostředky.

GM1 ORO.CC.250 Výkon služby na více typech nebo variantách letadel

BEZPEČNOSTNÍ INSTRUKTÁŽ PRO PALUBNÍ PRŮVODČÍ

Při změně typu nebo varianty letadla během série úseků letu by měla bezpečnostní instruktáž palubních průvodčích zahrnovat reprezentativní ukázku normálních a nouzových postupů specifických pro daný typ a bezpečnostní a nouzové vybavení příslušné pro letadlo, které má být skutečně provozováno na bezprostředně následujícím úseku letu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA TC – TECHNICKÁ POSÁDKA V PROVOZU HEMS, HHO NEBO NVIS

GM1 ORO.TC.105 Podmínky pro přidělování povinností

VŠEOBECNĚ

(a) Člen technické posádky v provozu HEMS, HHO nebo NVIS by měl absolvovat vstupní lékařskou prohlídku nebo posouzení a případně opětovné posouzení před převzetím povinností.

(b) Každé lékařské posouzení nebo opětovné posouzení by mělo být prováděno v souladu se zavedenými leteckolékařskými postupy lékařem, který zná dostatečně podrobně zdravotní anamnézu žadatele.

(c) Provozovatel by měl uchovávat záznamy o zdravotní způsobilosti každého člena technické posádky.

(d) Člen technické posádky by měl:

(1) být v dobrém zdravotním stavu;

(2) neměl by trpět jakýmikoliv fyzickými nebo duševními chorobami, které by mohly vést ke ztrátě pracovní schopnosti nebo neschopnosti vykonávat povinnosti posádky;

(3) mít normální kardiorespirační funkci;

(4) mít normální centrální nervový systém;

(5) mít dostatečnou zrakovou ostrost 6/9 s použitím nebo bez použití brýlí;

(6) mít dostatečný sluch; a

(7) mít normální ušní, nosní a krční funkci.

AMC1 ORO.TC.110 Výcvik a přezkoušení

VŠEOBECNĚ

(a) Součásti výcviku, které vyžadují individuální nácvik, mohou být kombinovány s praktickými přezkoušeními.

(b) Přezkoušení by měla být prováděna způsobem odpovídajícím typu výcviku, včetně:

(1) praktického předvedení;

(2) hodnocení pomocí počítače;

(3) přezkoušení za letu; a/nebo

(4) ústních nebo písemných zkoušek.

AMC1 ORO.TC.115 Vstupní výcvik

PRVKY VÝCVIKU

(a) Součásti vstupního výcviku uvedeného v ORO.TC.115 by měly zahrnovat zejména následující:

(1) Všeobecný teoretický výcvik týkající se letectví a leteckých předpisů přímo souvisejících s danými povinnostmi a odpovědnostmi:

(i) důležitost členů posádky vykonávajících si své povinnosti v souladu s provozní příručkou;

(ii) zachování odporné a zdravotní způsobilosti pro plnění funkce člena posádky se zvláštním důrazem na omezení doby letové služby a doby služby a požadavky na odpočinek;

(iii) povědomí o leteckých předpisů vztahujících se na členy posádky a roli příslušného úřadu a úřadu provádějícího kontroly;

(iv) obecná znalost související letecké terminologie, teorie letu, rozložení cestujících, meteorologie a oblastí provozu;

(v) předletová instruktáž členů posádky a poskytování nezbytných bezpečnostních informací s ohledem na jejich konkrétní povinnosti;

(vi) důležitost zajišťování toho, aby byly relevantní dokumenty a příručky aktuální s ohledem na změny stanovené provozovatelem;

(vii) důležitost určení toho, kdy mají členové posádky právo a odpovědnost zahájit evakuaci a jiné nouzové postupy; a

(viii) důležitost povinností a odpovědností týkajících se bezpečnosti a potřeby reagovat rychle a efektivně na nouzové situace.

(2) Požární a kouřový výcvik:

(i) reakce na nouzové situace zahrnující požár a kouř a určení zdroje požárů;

(ii) klasifikace požárů a vhodný typ a způsob použití hasicích prostředků, následky nesprávného použití a použití ve stísněném prostoru; a

(iii) obecné postupy pozemních záchranných služeb na letištích.

(3) Při provádění delších letů nad vodou – výcvik přežití na vodě, včetně použití osobních plovacích prostředků.

(4) Před první službou v letadle vybaveném záchrannými čluny nebo jinými podobnými prostředky – výcvik ohledně použití tohoto vybavení, včetně nácviku na vodě.

(5) Výcvik přežití odpovídající oblastem provozu (např. polární, pouštní oblasti, džungle, moře nebo hory).

(6) Zdravotní aspekty a první pomoc, včetně:

(i) poučení o první pomoci a použití souprav první pomoci; a

(ii) fyziologických účinků létání.

(7) Účinnou komunikaci mezi členy technické posádky a členy letové posádky, včetně obecného jazyka a terminologie.

(8) Související prvky CRM uvedené v AMC1 a AMC1.1 ORO.FC.115&.215.

AMC1 ORO.TC.120&.125 Přeškolovací výcvik provozovatele a rozdílový výcvik

PRVKY VÝCVIKU

(a) Přeškolovací výcvik provozovatele uvedený v ORO.TC.120(b) a rozdílový výcvik uvedený v ORO.TC.125(a) by měly zahrnovat následující:

(1) Požární a kouřový výcvik, včetně praktického výcviku v používání všech hasicích prostředků, stejně jako ochranného oděvu, reprezentujících ty, které jsou používány v letadle. Každý člen technické posádky by měl:

(i) uhasit požár, který odpovídá požáru interiéru letadla, s tou výjimkou, že v případě halonových hasicích přístrojů je možné použít alternativní hasicí prostředek; a

(ii) procvičit si nasazování a použití ochranného dýchacího vybavení (je-li zastavěno) v uzavřeném simulovaném prostředí zaplněném kouřem.

(2) Praktický výcvik obsluhy a otevírání všech normálních a nouzových východů pro evakuaci cestujících na letadle nebo reprezentativním výcvikovém zařízení a předvedení obsluhy všech dalších východů.

(3) Evakuační postupy a další nouzové situace, včetně:

(i) rozpoznání plánovaných nebo neplánovaných evakuací na zemi nebo na vodě – tento výcvik by měl zahrnovat rozpoznávání nepoužitelných východů nebo neprovozuschopného evakuačního vybavení;

(ii) požár za letu a určování zdroje požáru; a

(iii) jiné nouzové situace za letu.

(4) Tvoří-li letovou posádku více než jeden pilot, výcvik v poskytování asistence pro případ ztráty pracovní schopnosti pilota, včetně předvedení:

(i) mechanizmu sedadla pilota;

(ii) zapínání a rozepínání zádržného systému sedadla pilota;

(iii) použití kyslíkového vybavení pilota, je-li to použitelné; a

(iv) použití kontrolních seznamů pilotů.

(5) Výcvik a předvedení týkající se umístění a použití bezpečnostního vybavení, včetně následujícího:

(i) záchranných člunů, včetně vybavení připojeného ke člunu a/nebo ve člunu, je-li to použitelné;

(ii) záchranných vest, záchranných vest pro malé děti a plovacích zařízení, je-li to použitelné;

(iii) hasicích přístrojů;

(iv) sekery či páčidla pro případ havárie;

(v) nouzového osvětlení, včetně přenosných svítilen;

(vi) komunikačního vybavení, včetně megafonů;

(vii) balíčků pro přežití, včetně jejich obsahu;

(viii) pyrotechniky (skutečná nebo cvičná zařízení);

(ix) souprav první pomoci, jejich obsahu a zdravotnického vybavení pro první pomoc/nouzové případy; a

(x) případně dalšího bezpečnostního vybavení nebo systémů.

(6) Výcvik související s instruktáží cestujících/předvedením bezpečnostního vybavení a přípravou cestujících na normální a nouzové situace.

(7) Výcvik týkající se použití nebezpečného zboží, je-li to použitelné.

(8) Výcvik pro konkrétní úkol.

AMC2 ORO.TC.120&.125 Přeškolovací výcvik provozovatele a rozdílový výcvik

VŠEOBECNĚ

(a) Provozovatel by měl určit obsah přeškolovacího nebo rozdílového výcviku s ohledem na předchozí výcvik člena technické posádky, jak je zadokumentován v záznamech výcviku tohoto člena technické posádky.

(b) Přeškolovací nebo rozdílový letadlový výcvik by měl bát prováděn v souladu s osnovou a zahrnovat použití souvisejícího vybavení a nouzových postupů a nácvik na reprezentativním výcvikovém zařízení nebo na skutečném letadle.

(c) Provozovatel by měl v provozní příručce určit maximální počet typů nebo variant, na nichž může člen technické posádky vykonávat službu.

AMC1 ORO.TC.135 Opakovací výcvik

PRVKY VÝCVIKU

(a) 12měsíční období uvedené v ORO.TC.135(a) by se mělo počítat od posledního dne měsíce, kdy bylo provedeno první přezkoušení. Další výcvik a přezkoušení by měly být absolvovány v rámci posledních 3 kalendářních měsíců tohoto období. Nové 12měsíční období by se mělo počítat od data vypršení platnosti původního.

(b) Opakovací praktický výcvik by měl každoročně zahrnovat:

(1) nouzové postupy, včetně ztráty pracovní schopnosti pilota;

(2) evakuační postupy;

(3) u každého člena technické posádky naznačení úkonů při otevírání normálních a nouzových východů k evakuaci (cestujících);

(4) umístění a manipulaci s nouzovým vybavením a u každého člena technické posádky nasazování záchranných vest a ochranného dýchacího vybavení (PBE), je-li to použitelné;

(5) první pomoc a obsah soupravy (souprav) první pomoci;

(6) uložení předmětů v kabině;

(7) použití nebezpečného zboží, je-li to použitelné;

(8) zopakování incidentů a leteckých nehod; a

(9) optimalizace činnosti posádky: všechna hlavní témata vstupního výcviku CRM by měla být pokryta během období nepřekračujícího 3 roky.

(c) Opakovací výcvik by měl každé tři roky zahrnovat:

(1) praktický výcvik obsluhy a otevírání všech normálních a nouzových východů pro evakuaci cestujících na letadle nebo reprezentativním výcvikovém zařízení a předvedení obsluhy všech dalších východů;

(2) praktický výcvik v používání všech hasicích prostředků, stejně jako ochranného oděvu reprezentujících ty, které jsou používány v letadle. Každý člen technické posádky by měl:

(i) uhasit požár, který odpovídá požáru interiéru letadla, s tou výjimkou, že v případě halonových hasicích přístrojů je možné použít alternativní hasicí prostředek; a

(ii) procvičit si nasazování a použití ochranného dýchacího vybavení (je-li zastavěno) v uzavřeném simulovaném prostředí zaplněném kouřem;

(3) použití pyrotechniky (skutečná nebo cvičná zařízení); a

(4) předvedení použití záchranného člunu, je-li zastavěn.

AMC1 ORO.TC.140 Udržovací výcvik

PRVKY VÝCVIKU

(a) Udržovací výcvik může zahrnovat seznamovací lety.

(b) Udržovací výcvik by měl zahrnovat alespoň následující:

(1) nouzové postupy, včetně ztráty pracovní schopnosti pilota;

(2) evakuační postupy;

(3) praktický výcvik týkající se obsluhy a otevírání všech normálních a nouzových východů pro evakuaci cestujících na letadle nebo reprezentativním výcvikovém zařízení a předvedení obsluhy všech dalších východů; a

(4) umístění a manipulaci s nouzovým vybavením a nasazování záchranných vest a ochranného dýchacího vybavení, je-li to použitelné.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA FTL – OMEZENÍ DOBY LETOVÉ SLUŽBY A SLUŽBY

GM1 ORO.FTL.105(1) Definice

AKLIMATIZACE

(a) Člen posádky zůstává aklimatizovaný na místní čas svého referenčního času po dobu 47 hodin 59 minut od hlášení se do služby bez ohledu na to, kolik časových pásem překročil.

(b) Maximální denní doba letové služby (FDP) u aklimatizovaných členů posádky se určí pomocí tabulky 1 bodu ORO.FTL.205(b)(1) v závislosti na referenčním čase místa odletu. Jakmile uplyne 48 hodin, odvozuje se stav aklimatizace od doby, která uplynula od hlášení se do služby v referenčním čase a počtu překročených časových pásem.

GM2 ORO.FTL.105(1) Definice

„MÍSTO ODLETU“ V PŘÍPADĚ AKLIMATIZACE

Místem odletu se míní místo hlášení se do služby na dobu letové služby nebo přemístění po době odpočinku.

GM3 ORO.FTL.105(1) Definice

„DOBA, KTERÁ UPLYNULA OD HLÁŠENÍ SE DO SLUŽBY V REFERENČNÍM ČASE“ V PŘÍPADĚ AKLIMATIZACE

Dobou, která uplynula od hlášení se do služby v referenčním čase, v případě provozu, na který se vztahuje CS FTL.1.235(b)(3)(ii) na mateřském letišti, se míní doba uplynulá od hlášení se do služby poprvé během letového turnusu.

GM1 ORO.FTL.105(2) Definice

REFERENČNÍ ČAS

(a) Referenční čas se vztahuje k místům hlášení se do služby v rozmezí 2hodinového časového pásma okolo místního času, kde je člen posádky aklimatizovaný.

(b) Příklad: Člen posádky je aklimatizovaný na místní čas v Helsinkách a hlásí se do služby v Londýně. Referenčním časem je místní čas v Londýně.

GM1 ORO.FTL.105(3) Definice

„PŘIMĚŘENÉ VYBAVENÍ NÁBYTKEM“ V PŘÍPADĚ UBYTOVÁNÍ

Přiměřené vybavení nábytkem by mělo v případě ubytování člena posádky zahrnovat sedadlo, které se od svislice sklápí vzad minimálně o úhel 45°, má šířku sedadla nejméně 20 palců (50 cm) a poskytuje oporu nohám a chodidlům.

GM1 ORO.FTL.105(8) Definice

STANOVENÍ RUŠIVÝCH ROZVRHŮ

Pokud je člen posádky aklimatizovaný na místní čas svého mateřského letiště, měl by být místní čas mateřského letiště použit při zvažování FDP coby „rušivého rozvrhu“. To se vztahuje na provoz v rozmezí 2hodinového časového pásma okolo místního času na mateřském letišti, pokud je člen posádky aklimatizovaný na místní čas svého mateřského letiště.

GM1 ORO.FTL.105(10) Definice

PRVKY LETOVÉ ZÁLOHY

Které prvky letové zálohy se započítávají jako služba, určují body ORO.FTL.225(c) a (d) a CS FTL.1.225(b)(2).

GM1 ORO.FTL.105(17) Definice

ČLEN AKTIVNÍ POSÁDKY LETADLA

Osoba na palubě letadla je buď členem posádky, nebo cestujícím. Pokud člen posádky není cestujícím na palubě letadla, měl by být považován za člena posádky „vykonávajícího své povinnosti“. Člen posádky zůstává členem aktivní posádky letadla i během doby odpočinku během letu. Doba odpočinku během letu se v celém rozsahu započítává jako FDP a pro účely bodu ORO.FTL.210.

AMC1 ORO.FTL.110 Odpovědnost provozovatele

PLÁNOVÁNÍ POSÁDEK

(a) Plánování má důležitý vliv na schopnost člena posádky spát a udržovat si patřičnou úroveň bdělosti/ostražitosti. Při vytváření realizovatelného rozpisu služeb by měl provozovatel najít správnou rovnováhu mezi komerčními požadavky a kapacitou jednotlivých členů posádky pracovat efektivně. Rozpisy služeb by měly být vytvářeny tak, že rozdělují práci stejnoměrně mezi ty, kterých se to týká.

(b) Plánování by mělo umožňovat absolvování letů v mezích maximální povolené doby letové služby a letové rozvrhy by měly zohledňovat doby potřebné na předletové služební povinnosti, pojíždění, let a obraty. Další činitele, které mají být brány do úvahy při plánování dob služeb, by měly zahrnovat:

(1) přidělení pracovních schémat, která umožňují vyhnout se nežádoucím praktikám, jako je střídání denních/nočních služeb, střídání přechodů časových pásem směrem východ-západ nebo západ-východ, přemísťování členů posádek tak, že dochází k vážnému narušení zavedených spánkových/pracovních rytmů;

(2) plánování dostatečných dob odpočinku, zejména po dlouhých letech překračujících mnoho časových pásem; a

(3) přípravu rozpisů služeb v dostatečném předstihu, spolu s plánováním opakovaných prodloužených dob odpočinku k zotavení a informování členů posádky dost dopředu, aby si mohli naplánovat odpovídající odpočinek před službou.

AMC1 ORO.FTL.110(a) Odpovědnost provozovatele

OZNAMOVÁNÍ ROZPISŮ SLUŽEB

Rozpisy služeb by měly být zveřejněny s 14denním předstihem.

AMC1 ORO.FTL.110(j) Odpovědnost provozovatele

ROBUSTNOST ROZPISŮ SLUŽEB V PROVOZU

Provozovatel by měl stanovit a sledovat ukazatele výkonnosti ve vztahu k robustnosti rozpisů služeb v provozu.

GM1 ORO.FTL.110(j) Odpovědnost provozovatele

ROBUSTNOST ROZPISŮ SLUŽEB V PROVOZU

Ukazatele výkonnosti ve vztahu k robustnosti rozpisů služeb v provozu by měly být pro provozovatele dokladem stability jeho systému plánování služeb při jeho posuzování. Ukazatele výkonnosti ve

vztahu k robustnosti rozpisů služeb v provozu by měly přinejmenším měřit, jak často dochází dle rozpisu k tzv. „crew pairing“ během doby služby v rámci plánované délky trvání této doby služby. „Crew pairing“ u členů posádky představuje přemístění a lety během jedné doby služby.

AMC1 ORO.FTL.120(b)(1) Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

POLITIKA V OBLASTI FRM U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

(a) Politika provozovatele v oblasti FRM by měla identifikovat všechny prvky FRM.

(b) Politika v oblasti FRM by měla určovat, na jaký provoz se FRM vztahuje.

(c) Politika v oblasti FRM by měla:

(1) odrážet sdílenou odpovědnost vedení, letové posádky a palubních průvodčích a dalšího zainteresovaného personálu;

(2) stanovovat bezpečnostní cíle v oblasti FRM;

(3) být podepsána odpovědným vedoucím;

(4)[1] být předána, spolu s viditelnou doložkou, všem souvisejícím oblastem a úrovním organizace;

(5) deklarovat povinnost vedení efektivně podávat hlášení týkající se bezpečnosti;

(6) deklarovat povinnost vedení zajistit pro FRM odpovídající zdroje;

(7) deklarovat povinnost vedení neustále zlepšovat FRM;

(8) vyžadovat, že jsou určeny jasné hranice odpovědnosti vedení, letové posádky, palubních průvodčích a veškerého dalšího zainteresovaného personálu; a

(9) vyžadovat pravidelné přezkoumávání, aby se zajistilo, že zůstane relevantní a přiměřený.

AMC2 ORO.FTL.120(b)(2) Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

DOKUMENTACE TÝKAJÍCÍ SE FRM U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

Provozovatel by měl vytvořit a udržovat aktuální dokumentaci týkající se FRM, která popisuje a zaznamenává:

(a) politiku a cíle v oblasti FRM;

(b) procesy a postupy v oblasti FRM;

(c) odpovědnosti, povinnosti a pravomoci v případě těchto procesů a postupů;

(d) mechanizmus neustálého zapojení vedení, letové posádky, palubních průvodčích a veškerého dalšího zainteresovaného personálu;

(e) programy výcviku v oblasti FRM, požadavky na výcvik a záznamy o docházce;

(f) plánované a skutečné doby letu, doby služby a doby odpočinku, spolu s odchylkami a odůvodněními odchylek; a

(g) výstupy v oblasti FRM, včetně nálezů ze získaných údajů, doporučení a provedených opatření.

AMC1 ORO.FTL.120(b)(4) Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

IDENTIFIKACE NEBEZPEČÍ U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

Provozovatel by měl vytvořit a udržovat tři zdokumentované procesy týkající se identifikace nebezpečí spojených s únavou:

---

[1] Poznámka překladatele: V originálu body od tohoto místa číslovány opět od (1).

(a) *Prediktivní*

Prediktivní proces by měl identifikovat nebezpečí spojená s únavou prostřednictvím přezkumu plánování posádek a zohledňování činitelů, u nichž je známo, že ovlivňují spánek a únavu a jejich vlivy na výkonnost. Metody přezkumu mohou zahrnovat, ale neomezují se na:

(1) provozní zkušenosti provozovatele nebo průmyslu a údaje shromážděné z podobných druhů provozu;

(2) praxe plánování podložené důkazy; a

(3) bio-matematické modely.

(b) *Proaktivní*

Proaktivní proces by měl identifikovat nebezpečí spojená s únavou v rámci současného letového provozu. Metody přezkumu mohou zahrnovat, ale neomezují se na:

(1) hlášení rizik spojených s únavou za svou vlastní osobu;

(2) průzkumy posádky týkající se únavy;

(3) související údaje o výkonnosti letové posádky a palubních průvodčích;

(4) dostupné bezpečnostní databáze a vědecké studie; a

(5) analýzu plánované vs. skutečné odpracované doby.

(c) *Reaktivní*

Reaktivní proces by měl odhalit podíl nebezpečí spojených s únavou na hlášeních a událostech spojených s potenciálně negativními následky na bezpečnost, aby bylo možné určit, jak by mohl být dopad únavy minimalizován. Minimálně by se měl proces zaměřovat na cokoliv z následujícího:

(1) hlášení týkající se únavy;

(2)[1] důvěrná hlášení;

(3) zprávy z auditů;

(4) incidenty; nebo

(5) události zaznamenané sledováním letových údajů (FDM).

AMC2 ORO.FTL.120(b)(4) Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

POSUZOVÁNÍ RIZIK U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

Provozovatel by měl vytvořit a zavést postupy posuzování rizik, které určují pravděpodobnost možnou závažnost událostí spojených s únavou a určují, kdy související rizika vyžadují zmírnění. Postupy posuzování rizik by měly přezkoumávat identifikovaná nebezpečí a spojovat je s:

(a) provozními procesy;

(b) jejich pravděpodobností;

(c) možnými následky; a

(d) účinností existujících bezpečnostních zábran a kontrol.

AMC1 ORO.FTL.120(b)(5) Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

ZMÍRŇOVÁNÍ RIZIK U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

Provozovatel by měl vytvořit a zavést postupy zmírňování rizik, které:

(a) volí vhodné strategie snižování rizik;

(b) zavádí strategie zmírňování rizik; a

---

[1] Poznámka překladatele: V originálu body od tohoto místa číslovány opět od (1).

(c) sledují zavádění a účinnost strategií.

AMC1 ORO.FTL.120(b)(6)[1] Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

PROCESY ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI FRM U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

Provozovatel by měl vytvořit a udržovat procesy zajištění bezpečnosti FRM za účelem:

(a) zajistit neustálé sledování výkonnosti FRM, analýzu trendů a měření s cílem ověřit účinnost kontroly bezpečnostních rizik spojených s únavou. Zdroje údajů mohou zahrnovat, ale neomezují se na:

(1) hlášení a vyšetřování nebezpečí;

(2) audity a průzkumy; a

(3) přezkumy a studie týkající se únavy;

(b) poskytovat formální postup řízení změny, který by měl zahrnovat, kromě jiného:

(1) určení změn v provozním prostředí, které mohou mít vliv na FRM;

(2) určení změn uvnitř organizace, které mohou mít vliv na FRM; a

(3) zvážení dostupných nástrojů, které by mohly být využity k udržení nebo zlepšení výkonnosti FRM před zaváděním změn; a

(c) zajišťovat neustálé zlepšování FRM. To kromě jiného zahrnuje:

(1) eliminaci a/nebo modifikaci kontrol rizik, které měly neplánované dopady nebo nejsou nadále potřebné v důsledku změn v provozním nebo organizačním prostředí;

(2) rutinní hodnocení zařízení, vybavení, dokumentace a postupů; a

(3) stanovování potřeby zavést nové procesy a postupy s cílem zmírnit nově vznikající rizika související s únavou.

AMC1 ORO.FTL.120(b)(7)[2] Řízení rizik spojených s únavou (FRM)

PROCESY PROPAGOVÁNÍ FRM U PROVOZOVATELŮ OBCHODNÍ LETECKÉ DOPRAVY

Procesy propagování FRM by měly podporovat neustálý vývoj v oblasti FRM, nepřetržité zlepšování jeho celkové výkonnosti a dosažení optimálních úrovní bezpečnosti.

Jako součást FRM by mělo být provozovatelem stanoveno a zavedeno následující:

(a) programy výcviku k zajištění odborné způsobilosti úměrné rolím a zodpovědnosti vedení, letové posádky, palubních průvodčích a veškerého dalšího zainteresovaného personálu podle plánovaného FRM; a

(b) efektivní plán komunikace v oblasti FRM, který:

(1) vysvětluje politiku v oblasti FRM, postupy a povinnosti všech zúčastněných osob; a

(2) popisuje komunikační kanály používané ke sběru a šíření informací souvisejících s FRM.

GM1 ORO.FTL.205(a)(1) Doba letové služby (FDP)

ČASY HLÁŠENÍ SE DO SLUŽBY

Provozovatel by měl přesně stanovit časy hlášení se do služby s ohledem na druh provozu, velikost a typ letadla a podmínky pro hlášení na letišti.

---

[1] Poznámka překladatele: V originále označeno chybně jako AMC1 ORO.FTL.120(b)(8).
[2] Poznámka překladatele: V originále označeno chybně jako AMC1 ORO.FTL.120(b)(9).

GM1 ORO.FTL.205(b)(1) Doba letové služby (FDP)

REFERENČNÍ ČAS

Čas začátku FDP v tabulce se vztahuje k „referenčnímu času“. To znamená k místnímu času místa odletu, pokud je toto místo v rozmezí 2hodinového časového pásma okolo místního času, kde je člen posádky aklimatizovaný.

AMC1 ORO.FTL.205(f) Doba letové služby (FDP)

NEPŘEDVÍDANÉ OKOLNOSTI V LETOVÉM PROVOZU – PRAVOMOC VELITELE LETADLA

(a) Při vytváření politiky týkající se pravomoci velitele letadla by měl jako obecný návod provozovatel brát v úvahu sdílenou odpovědnost vedení, letové posádky a palubních průvodčích v případě nepředvídaných okolností. Uplatnění pravomoci velitele letadla by mělo být zvažováno výjimečně a je lepší se mu vyhnout v případě mateřského letiště a/nebo středisek společnosti, kde měli být k dispozici členové posádky v letové záloze nebo pohotovosti. Provozovatel by měl pravidelně posuzovat série tzv. „pairings“, kde bylo využito pravomoci velitele letadla, aby se předešlo možným nesrovnalostem v jejich rozpisu služeb.

(b) Politika provozovatele ohledně pravomoci velitele letadla by měla stanovovat bezpečnostní cíle, zejména v případě prodloužené FDP nebo zkráceného odpočinku, a měla by brát patřičné ohledy na další činitele, které by mohly snížit úroveň bdělosti/ostražitosti člena posádky, jako jsou:

(1) narušení WOCL;

(2) meteorologické podmínky;

(3) složitost provozu a/nebo prostředí letiště;

(4) nesprávná činnost nebo specifikace letounu;

(5) let spolu s povinnostmi spojenými s výcvikem nebo dohledem;

(6) zvýšený počet úseků letu;

(7) narušení cirkadiánního rytmu; a

(8) individuální stav dotčených členů posádky (doba od probuzení, činitele související se spánkem, pracovní zatížení, atd.).

GM1 ORO.FTL.205(f)(1)(i) Doba letové služby (FDP)

PRAVOMOC VELITELE LETADLA

Maximální základní denní FDP, která vyplývá z použití bodu ORO.FTL.205(b) by měla být použita k výpočtu mezních hodnot pravomoci velitele letadla, pokud je pravomoc velitele letadla využita na FDP, která byla prodloužena podle ustanovení bodu ORO.FTL.205(d).

AMC1 ORO.FTL.210(c) Doby letu a doby služby

POLETOVÉ SLUŽEBNÍ POVINNOSTI

Provozovatel by měl přesně stanovit doby na poletové služební povinnosti s ohledem na druh provozu, velikost a typ letadla a podmínky na letišti.

GM1 ORO.FTL.230(a) Pohotovost

ROZEPISOVÁNÍ POHOTOVOSTI

Zahrnutí pohotovosti do rozpisu služeb, také zmiňované jako „rozepisování“, automaticky předpokládá, že doba pohotovosti, která nevedla k době služby, nemůže být zpětně považována za část opakované prodloužené doby odpočinku k zotavení.

GM1 ORO.FTL.235(a)(2) Doby odpočinku

MINIMÁLNÍ DOBA ODPOČINKU NA MATEŘSKÉM LETIŠTI, JE-LI POSKYTNUTO VHODNÉ UBYTOVÁNÍ

Provozovatel může použít minimální dobu odpočinku mimo mateřské letiště během letového turnusu, který zahrnuje dobu odpočinku na mateřském letišti člena posádky. To platí pouze, pokud člen posádky neodpočívá v místě svého trvalého bydliště nebo dočasného ubytování, protože mu provozovatel poskytuje vhodné ubytování. Tento druh rozpisu služeb je znám jako „provoz back-to-back“.

AMC1 ORO.FTL.235(b) Doby odpočinku

MINIMÁLNÍ DOBA ODPOČINKU MIMO MATEŘSKÉ LETIŠTĚ

Čas na fyziologické potřeby by měl být 1 hodina. Tudíž pokud čas na cestu k vhodnému ubytování zabere více než 30 minut, měl by provozovatel navýšit dobu odpočinku o dvojnásobek rozdílu cestovního času přesahujícího 30 minut.

AMC1 ORO.FTL.240 Strava

PŘÍLEŽITOST K JÍDLU

(a) Provozní příručka by měla přesně uvádět minimální délku trvání příležitosti k jídlu, pokud je příležitost k jídlu poskytována, zejména pokud FDP pokrývá doby pravidelného jídla (např. pokud FDP začíná v 11:00 hodin a končí ve 22:00 hodin, měly by být zaručeny příležitosti pro dvě jídla).

(b) Měly by být definovány časové rozvrhy, během nichž by měla být pravidelná jídla konzumována, aby se neměnily lidské potřeby stravování, aniž by došlo k ovlivnění tělesných rytmů člena posádky.

AMC1 ORO.FTL.250 Výcvik v oblasti zvládání únavy

OSNOVA VÝCVIKU V OBLASTI ZVLÁDÁNÍ ÚNAVY

Osnova výcviku by měla zahrnovat následující:

(a) platné regulatorní požadavky týkající se letu, služby a odpočinku;

(b) základní pravidla týkající se únavy, včetně spánkových zásad a vlivů narušení cirkadiánních rytmů;

(c) příčiny únavy, včetně zdravotních stavů, které mohou zapříčiňovat únavu;

(d) vliv únavy na výkonnost;

(e) opatření proti únavě;

(f) vliv životního stylu, včetně stravy, cvičení a rodinného života na únavu;

(g) povědomost o poruchách spánku a jejich možné léčbě;

(h) v případě použitelnosti – vlivy letů na dlouhé vzdálenosti a plánovaných náročných krátkých letů na jednotlivce;

(i) vliv provozu napříč a v rámci několika časových pásem; a

(j) odpovědnost člena posádky za zajištění odpovídajícího odpočinku a fyzické způsobilosti na letovou službu.