
úřad pro
civilní letectví



výroční **zpráva**
2010

Úvodní slovo generálního ředitele	5
Struktura úřadu	7
Fotografie vedení	8
Organizační struktura	10
Kancelář úřadu	15
Sekce letová a provozní	19
Odbor obchodní letecké dopravy	20
Odbor způsobilosti leteckého personálu	26
Odbor všeobecného letectví a leteckých prací	31
Referát provozovatelů	34
Sekce technická	35
Odbor způsobilosti letadel v provozu	36
Odbor opravňování organizací	48
Odbor certifikace a inženýringu	54
Sekce letových standardů	59
Odbor letových a navigačních služeb	60
Odbor letišť a leteckých staveb	64
Odbor standardizace a regulace	65

Vážené kolegyně a kolegové,

je tomu již potřetí, kdy Vás mohu oslovit z úvodních stránek výroční zprávy a stručně komentovat výsledky Úřadu pro civilní letectví za rok 2010.

Nechci a ani nebudu opakovat všude viditelné a slyšitelné fráze o finanční krizi, a jejích dopadech, výsledky lze vyčíst z dále publikovaných grafů. Zaměřil bych se však na témata, která si myslím, ovlivnila české civilní letectví v roce 2010.

Bezpečnostní kampaň

Po prvním bloku bezpečnostní kampaně pod názvem „Přemýšlej – Doletíš“, kterou bych nazval „Výukovou“ jsme pro Vás připravili pokračování pod názvem „Doletíš!?!“. Tento blok měl za cíl a za úkol vzít Vás uživatele vzdušného prostoru za ruku a přivést Vás k letecké nehodě. Navíc rok 2010 nezačal pro naše letectví dobře. Začal několika úmrtími a to zejména vinou lidského činitele! Při tom byla spuštěna naše nová bezpečnostní kampaň připravovaná od roku 2009, která si kladla za úkol jediné – burcovat a zatřást klidným rybníčkem našeho všeobecného letectví. Jak se ukázalo, byl nejvyšší čas. Nehodlám opakovat staré pravdy a jiné výroky, které byly proneseny v souvislosti s bezpečnostní kampaní, která byla pokusem využít moderních marketingových metod ke zvýšení angažovanosti pilota zdravého rozumu na jeho letecké činnosti. Zda se podařilo uchránit jeden lidský život, či více, nebo žádný, změřit nelze, vycházíme pouze z ohlasů, které jsou vysoce pozitivní a to i ze zahraničí. A navíc sledovanost u každého dílu vysoce překračuje počet registrovaných pilotů, to rovněž svědčí o tom, že otázka: „Doletíš!?!“, není lhostejná nikomu z nás. A mohu Vás ubezpečit, že připravujeme další blok, ale o tom až zase za rok. Doufám, že bude stejně úspěšný, jako ty předcházející.

Laserové útoky na dopravní letadla

Medializace celé kauzy byla dostatečná a Česká republika se díky úzké spolupráci státní správy (od ÚCL, MD, MO až po MV), ŘLP ČR, s.p. a hlavních provozovatelů zařadila mezi státy, kde je ochrana před laserovými incidenty ošetřena zákonem a právně vynutitelná. Výsledkem je skoková změna a za měsíce 12/2010 a 01/2011 registrujeme jediný útok na letadla.

Kauza L-13 Blaník

Rovněž na toto téma bylo řečeno již téměř vše, zájemci, kteří se zajímají o podrobný vývoj celého případu si mohou na následujících stránkách pročíst rekapitulaci z pohledu ÚCL. Úřad jasně ukázal svůj přístup k prodloužení a několikaměsíčního udržení létání s L-13 Blaník a vyčerpal všechny své možnosti. Tento případ však dokladuje, že změnou doby a životního stylu se dostáváme do fáze, kdy jsou letadla certifikovaná v kategorii cvičné a zejména akrobatické využívána jinak, než bylo předpokládáno před několika desítkami let v době jejich certifikace. Tento problém si myslíme bude celosvětový a není znám jednoduchý a levný recept, který by zajišťoval uspokojivou úroveň bezpečného provozu.

Vážené kolegyně a kolegové, na závěr mi dovolu, abych Vám poděkoval za spolupráci během minulého roku a věřím, že bude stejně úspěšná i v roce 2011.

Ing. Josef Rada
generální ředitel ÚCL

struktura úřadu





Ing. Josef Rada

generální ředitel



Ing. Petr Navrátil

ředitel sekce letové a provozní



Ing. Pavel Matoušek

ředitel sekce technické



Ing. Vítězslav Hezký

ředitel sekce letových standardů

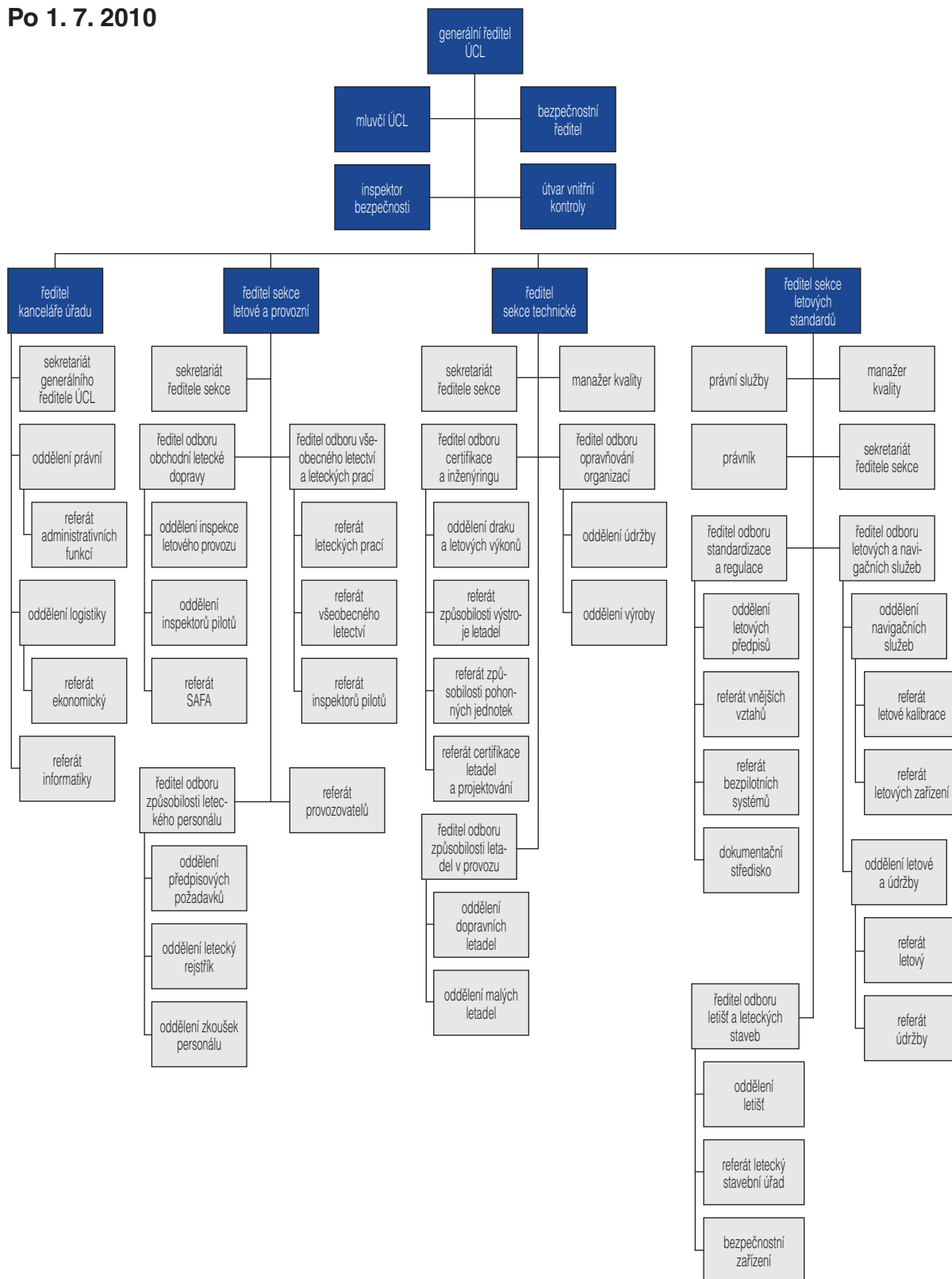


Ing. David Jágr

ředitel kanceláře úřadu
bezpečnostní ředitel

organizační struktura úřadu

Po 1. 7. 2010



Bezpečnostní kampaň **Doletíš!?!**

Citace úvodního slova generálního ředitele

Vážené pilotky, piloti, dámy a pánové,

prosím Vás, abyste věnovali svoji pozornost dalšímu pokračování bezpečnostní kampaně pod názvem „Doletíš“.

Ve svém úvodním slově Vás v žádném případě nechci nudit, ale přál bych si, abyste ho dočetli do konce, protože je určeno hlavně Vám - uživatelům vzdušného prostoru. Nejráději bych vám to všechno ale řekl přímo do očí.

Asi se většinou shodneme na tom, že létání pro mnohé z nás je ta nejkrásnější věc na světě. Zřejmě někteří namítnete, že byste tu pro nás nejkrásnější věc doplnili ještě o sex. Musím ale zdůraznit, že zatímco sex patří mezi nejobecnější lidské činnosti, s létáním už to tak není a pro toto století ani nebude.

Současné letectví je přímo zavaleno celou řadou předpisů, zákonů, nařízení a takhle bych mohl pokračovat dál, ale také řadou neoficiálních nepsaných leteckých zákonů, které byly zaplacené lidskou krví. Jestliže v normálním životě platí, že chytrý člověk se učí z chyb druhých a hloupý ze svých, tak pro letectví to platí dvojnásobně.

Jakémukoliv letadlu a fyzikálním zákonům je totiž úplně jedno, zdali jste starý a zkušený, nebo mladý a nezkušený, chudý anebo bohatý, generální ředitel anebo kluk po vyučení, ke každému z Vás se budou chovat stejně spravedlivě. Letecké nehody, ať chceme a nebo nechceme, byly, jsou a zřejmě budou, tomu se nevyhneme i přes snahy jejich počet a důsledky maximálně minimalizovat. Příčiny, které vedly a vedou k leteckým nehodám se sice mění, ale od začátku letectví však jedna vyniká, a dokonce v posledním desetiletí je naprosto nejvýznamnější. Je to tzv. „lidský činitel“, tedy jinými slovy selhání člověka, pilota.

To, že každý z nás občas udělá chybu, zmýlí se, nebo zareaguje nevhodně, je přirozené a zabránit tomu nebude možné nikdy. Důsledným vzděláváním, výcvikem, zaváděním sofistikovanějších postupů je možné snížit počet lidských chyb a zmírnit jejich důsledky a tímto postupem připravit piloty na ty nestandardní situace, které jim jejich letecký život občas přinese.

Bohužel pořád je mezi námi dost takových, kteří si sami svým přístupem k létání vytváří podmínky pro novou leteckou tragédii, ať již svou přehnanou sebejistotou, podceňováním meteorologických podmínek, přeceňováním svých schopností, ignorováním po léta zavedených zvyklostí a postupů, o takové „drobnosti“, jakou je nedodržování předpisů, ani nemluvě.

První díl kampaně je věnován letecké nekázni. Dovolil jsem si dopředu ukázat tento díl některým Vaším kolegům pilotům jak malých, tak velkých letadel. Ohlas od nich byl velice pozitivní a radili mi, abych na závěr každého případu dal jednu tázací větu, cituji: „A čím přispěješ Ty!?“

Letecká nehoda je v první řadě obrovská tragédie pro nejbližší pozůstalé, vím o čem mluvím, pak je to senzace pro novináře a nakonec záznam do statistiky. Když se jen namátkou podívám do tabulek, tak pro ČR v roce 2007 to bylo 22 záznamů a v roce 2008 to bylo 19.

Kolik to bude letos a kolik v letech následujících, záleží jen na nás.

Nevím, jak naše bezpečnostní kampaň „Doletíš“ bude úspěšná, to se bude těžko posuzovat. Věřím ale, že mnoha pilotům přinese náměty k zamyšlení a diskuzím, ale hlavně také přispěje změně přístupu k létání, abyste právě Vy nebyli tím dalším záznamem ve statistice.

A vo tom to je...

Ing. Josef Rada

Slovo autorů

Bezpečnost všeobecného letectví je hlavním cílem nejen Úřadu pro civilní letectví (ÚCL), ale zájmem nás všech, točících se kolem letišť a letadel. Přes všechny změny systémů práce a činností v civilním letectví, které by měly zvyšovat jeho bezpečnost, počet leteckých nehod, a to zejména zcela zbytečných nehod, v oblasti všeobecného letectví neklesá. Téměř všichni sledujeme, jak se z letectví ztrácí respekt k létání a přibývá situací, které začínají připomínat dění na našich silnicích.

Připravili jsme pro Vás několikadílný seriál krátkých videí o jednotlivých aspektech bezpečnosti v létání se zaměřením na oblast všeobecného letectví. Jednotlivé díly budeme publikovat zhruba v měsíční periodě. Spoléháme na elektronickou komunikaci a předpokládáme, že každý (nebo téměř každý) z pilotů má na internet přístup. Adresně pomocí e-mailu chceme oslovit každého pilota s anoncí na každý díl a motivovat k návštěvě internetové stránky ÚCL. Shromáždit údaje o el. adresách jednotlivých pilotů nebylo jednoduché a nelze předpokládat, že naše databáze je úplná a zůstane aktuální po celou dobu kampaně. Proto bychom si dovolili vás všechny požádat o spolupráci při jejím doplnění a aktualizaci, včetně toho, že své kamarády z letiště, kteří nám z nějakého důvodu z databáze vypadli, upozorníte na možnost, že se mohou na těchto webových stránkách sami registrovat a aktivně se tak kampaně zúčastnit.

Každý díl budeme věnovat jednomu tématu, oblasti, která je zdrojem příčin leteckých nehod. Mezi prvními bude letecká nekázeň, neprovádění povinných úkonů, narušení vzdušných prostorů ... V každém díle jsou dokumentární záběry z leteckých nehod, které se již staly a které jsou uveřejněné se souhlasem ÚZPLN. Jsou zde i hrané scény, které mohou připomínat konkrétní nehodu, nebo různé nehody (a věřte, že při prohledávání archivů za léta zpět jsme našli řadu opakování stejných chyb). Videá však nikdy nejsou přesnou rekonstrukcí žádné konkrétní nehody ani situace.

Projekt „Doletíš“ není metodickou pomůckou pro výuku létání nebo letecké teorie. Nesnaží se dát návod, „jak na to“, naopak, má být jakousi pověstnou „Cimmanovou slepou uličkou a ukázat, kudy ne“. Nesnažili jsme se vyčerpávajícím způsobem popsat konkrétní činnost v konkrétním stroji, nebo konkrétní situaci. Hledali jsme to, co je pro všechny druhy létání společné, z čeho se mohou poučit všichni piloti.



Projekt „Doletíš“ není výukovým filmem, po jehož shlédnutí bude pilot komplexně připraven k letu a rozhodně nemůže nahradit konzultace s instruktory. Nemá ani ambici nahradit pravidelné zimní školení, ale být jeho součástí, podpořit snahu o samostudium a sebevzdělávání každého pilota.

Projekt „Doletíš“ by měl vést piloty více přemýšlet o létání a jeho bezpečnosti. Měl by pomoci všem pilotům učit se z chyb jiných. Neboť v letectví zejména platí: „uč se z chyb jiných, nebudeš žít tak dlouho, abys je všechny stačil udělat a poučit se z nich sám.“

autoři projektu

Kauza **L-13 Blaník**

Počátek kauzy začíná katastrofou kluzáku L-13, ke které došlo 12. 6. 2010 v Rakousku. Nehodu začal šetřit rakouský úřad pro šetření nehod, který konstatoval, že došlo k ulomení křídla.

Na základě toho byl informován v souladu s platnými evropskými postupy výrobce-držitel typového osvědčení Aircraft Industries a.s. (AI) a Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA), která je v EU kompetentním úřadem v oblasti typových certifikací včetně vydávání příkazů k zachování letové způsobilosti (PZZ).

EASA následně požádala ÚCL, aby v rámci platného kontraktu mezi EASA a ÚCL vstoupil do kontaktu s AI, které mají jako držitel typového osvědčení za povinnost na podobné případy neprodleně reagovat.

Výsledkem šetření ÚCL s AI byl návrh PZZ, který EASA doplnila dalším omezením a následně byl vydán PZZ, jehož účinnost byla později rozšířena novým PZZ i na model L-13A.

Na základě reakce některých leteckých úřadů (zejména USA a Kanady), které konstatovaly, že mnoho kluzáků, vedených v jejich rejstříku, nemá k dispozici úplné záznamy o provozu tak, aby bylo možné stanovit bezpečný provoz, přestože je výrobce AI ve své dokumentaci požaduje, EASA vydala další PZZ s rozšířeným omezením pro provoz kluzáku.

Jednání zástupců AI, EASA a ÚCL konané 30. 8. 2010 konstatovalo, bez názna zastavení provozu kluzáků, že je nutné neprodleně zahájit ze strany AI práce pro získání metody bezpečně prokazující, že konstrukce draku kluzáku nemá únavové trhliny, 3. 9. 2010 EASA překvapivě vydala další PZZ, kterým byl zastaven provoz všech kluzáků L-13 a L-13A.

Tento PZZ je publikován na EASA webových stránkách a pro zajištění maximální bezpečnosti byl prostřednictvím ÚCL předán každému známému provozovateli/vlastníku kluzáku dotčeného typu zapsaného v leteckém rejstříku ČR. Provádění příkazů k zachování letové způsobilosti je požadováno Nařízením EK 2042/2003. Pokud provozovatel nebo vlastník PZZ neprovede, letadlo ztrácí letovou způsobilost a let takového letadla je v rozporu s § 12 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.



Vzhledem k tomu, že závěrečnou fází vydání PZZ EASA uskutečnila bez jakéhokoliv kontaktu s ÚCL, byl ze strany ÚCL požádán o stanovisko držitel typového osvědčení Aircraft Industries a.s. ohledně upřesnění možných dalších postupů řešení vzniklé situace včetně možnosti povolit provoz alespoň některých kluzáků podle stanovených kritérií udělením výjimky. Následně ÚCL za podpory AI vypracoval postup, podle kterého mohli čeští provozovatelé/vlastníci letadel žádat o udělení výjimky.

Na základě těchto postupů byly v souladu s Nař. 216/2008 uděleny výjimky pro 100 Blaníků (z celkového počtu 244 registrovaných na LR) na dobu dvou měsíců.

Po uplynutí platnosti výjimek, ÚCL znovu ve spolupráci s AI přepracoval postupy pro vydání nových výjimek.

Na základě těchto postupů byly uděleny výjimky pro 76 Blaníků (z celkového počtu 244 registrovaných na LR) na dobu 5 měsíců a v souladu s Nař. 216/2008 musely být oznámeny OCL-MD přes zastoupení ČR v Bruselu EK, EASA a členským státům EU (i když mají platnost pouze na území ČR). EK má právo je posoudit a pokud rozhodne pomocí svého výboru, že výjimka není v souladu se základními bezpečnostními požadavky, bude je muset ČR v souladu s Nař. 216/2008 zrušit.

První reakce ze strany EASA a EK na výjimky jako reakce na dopis OCL-MD, kde byla poprvé popsána možnost řešení situace formou udělení výjimek, byly silně negativní.

ÚCL reagoval na stanovisko EASA rozsáhlým dopisem, kde odůvodnil svůj postoj k udělení výjimek.

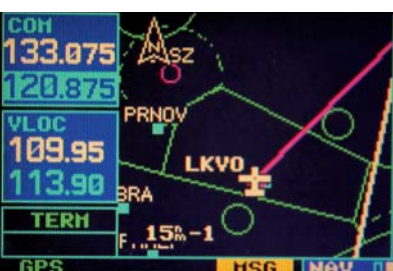
OCL-MD potvrdil EK stanovisko uvedené v dopise ÚCL na EASA.

Další reakce ze strany EK nejsou ke konci roku 2010 známy.

K tomuto řešení se přistupovalo na základě nepřiměřené reakce EASA, i když je třeba vnímat, že kompetence ve věci typové způsobilosti letadel na území členských států EU patří EASA. Podle názoru ÚCL nebylo nutné uzemnit celou flotilu, a na základě skutečnosti, že záznamy o provozu letadel českých provozovatelů jsou v souladu s požadavkem výrobce. Řešení formou výjimek je však třeba chápat jako značně nestandardní vzhledem ke stanoveným postupům EU a ÚCL si byl vědom, že udělené výjimky mohou vyvolat ze strany EASA popřípadě EK značnou kritiku, současně však bylo vnímáno, že někteří naši provozovatelé/majitelé kluzáků byli rozhodnutím EASA poškozeni. Vzhledem k tomu, že je povinnost zasílat opakované výjimky členským státům EU, je možno říci podle obsahu zaslaných výjimek z jiných členských států, že ČR je první stát v EU, který tuto zvláštní situaci s EK a EASA takto dlouhodobě řeší.

K otázce dokumentů v jazyce anglickém je třeba si uvědomit, že dorozumívacím jazykem v letectví je angličtina, veškerá průvodně technická dokumentace je vyhotovována taktéž v anglickém jazyce. Rozhodnutí publikovat PZZ pouze v anglickém jazyce bylo učiněno Správní radou EASA. Tato skutečnost je leteckou veřejností automaticky respektována na mezinárodním poli. Cesta překladů do češtiny by představovala další výdaje ať už ze státního rozpočtu nebo z kapsy majitelů letadel, popřípadě i zastavování provozu do doby pořízení oficiálního českého překladu. Požadavek ČR na překlady do českého jazyka by degradoval dobré jméno českého letectví ve světě.

kancelář úřadu



Kancelář úřadu

Rok 2010 se nesl ve znamení zvýšení komfortu klienta přímo na ÚCL. Došlo k rekonstrukci vestibulu, která byla vynucena požadavky požárních předpisů, při té příležitosti byla zvolena koncepce vstupních prostor, které odpovídají současnému trendu. Cíl byl jednoduchý – zvýšit kapacitu a komfort prostor pro přípravu před zkouškou, zavést zásuvky pro použití notebooků a byly vybudovány 4 terminály pro volné využití veřejností, neboť v budoucnu se mj. počítá s on-line systémem rezervace zkoušek. Přestavbou recepcie není vyloučena její další modifikace při rozšiřování tzv. front-desk služeb.

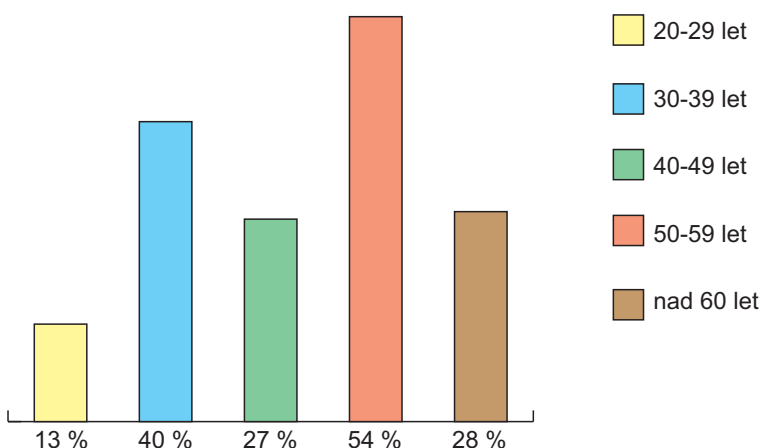
Optimalizace nákladů a restrukturalizace ÚCL

Pokračoval trend optimalizace nákladů ÚCL, které meziročně poklesly o 6%, přičemž příjmy ÚCL (tj. příjem státního rozpočtu) byly meziročně zvýšeny o 8,5%.

Jako reakce na redukci mzdových prostředků ve státní správě bylo nezbytné provést razantní redukci celkového počtu zaměstnanců o 14 míst k 31. 12. 2010 (resp. 1. 2. 2011) tj. počet míst definovaných organizačním řádem je v roce 2011 roven 155 zaměstnancům.

Personální struktura

Věková struktura zaměstnanců úřadu



Z celkového počtu zaměstnanců je:

- 27 % žen
- 67 % pracovníků s vysokoškolským vzděláním

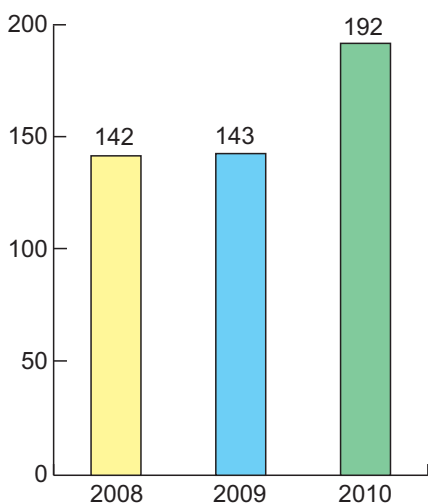
Pokračující elektronizace úřadu

Ačkoli elektronizace státní správy nepokračuje tempem, jakou umožňují technologie, tak ÚCL se snaží být na čele pelotonu a probíhají stále práce na optimalizaci agend vnitřních informačních systémů. Praktickým dopadem je pokles spotřeby kancelářského papíru. Svou roli rovněž hraje již rutinní provoz systému datových schránek, který umožňuje bezpapírovou komunikaci mezi klienty a úřady.

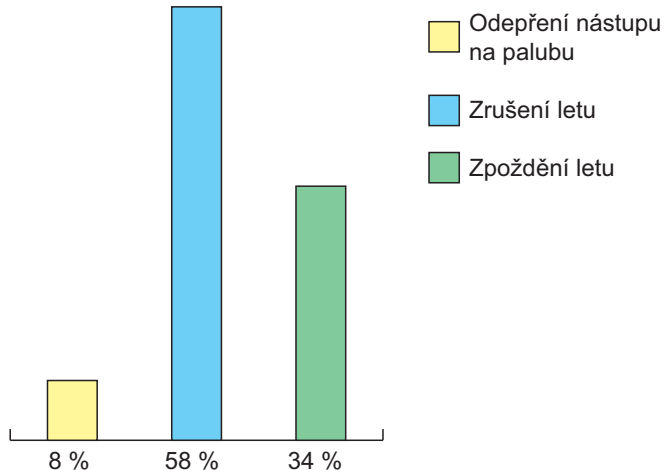
Stížnosti cestujících týkající se odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu

Agendu vyřizování stížností podle nařízení 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, zajišťuje od 1. 1. 2009 Oddělení právní Kanceláře úřadu. V roce 2010 obdržel ÚCL celkem 192 stížností týkajících se nařízení 261/2004. Z celkového počtu 192 obdržených stížností jich bylo 33 předáno k vyřízení úřadu jiného členského státu, který byl dle místní příslušnosti stanovené nařízením oprávněn stížnost řešit. V 43 již uzavřených případech oprávněných stížností byla cestujícím ze strany leteckého dopravce vyplacena finanční kompenzace (ať již v podobě vyplacení nákladů spojených s nedostatečnou asistencí dopravce cestujícímu na letišti, vyplacení pořizovací ceny letenky nebo vyplacení kompenzace za zrušení nebo zpoždění letu). Co se týče poměru stížností dle druhu incidentu, celkem 112 stížností se týkalo zrušení letu (z toho 38 stížností souviselo s uzavřením vzdušného prostoru z důvodu vulkanické činnosti sopky v ledovci Eyjafjallajökull na Islandu); 65 stížností se týkalo zpoždění letu; 15 stížností se týkalo odepření nástupu cestujícího na palubu. ÚCL v roce 2010 neobdržel žádnou stížnost týkající se změny cestovní třídy cestujícímu dopravcem. Poměr jednotlivých stížností dle druhu incidentu je zobrazen v následujícím grafu.

Stížnosti podle nařízení 261/2004

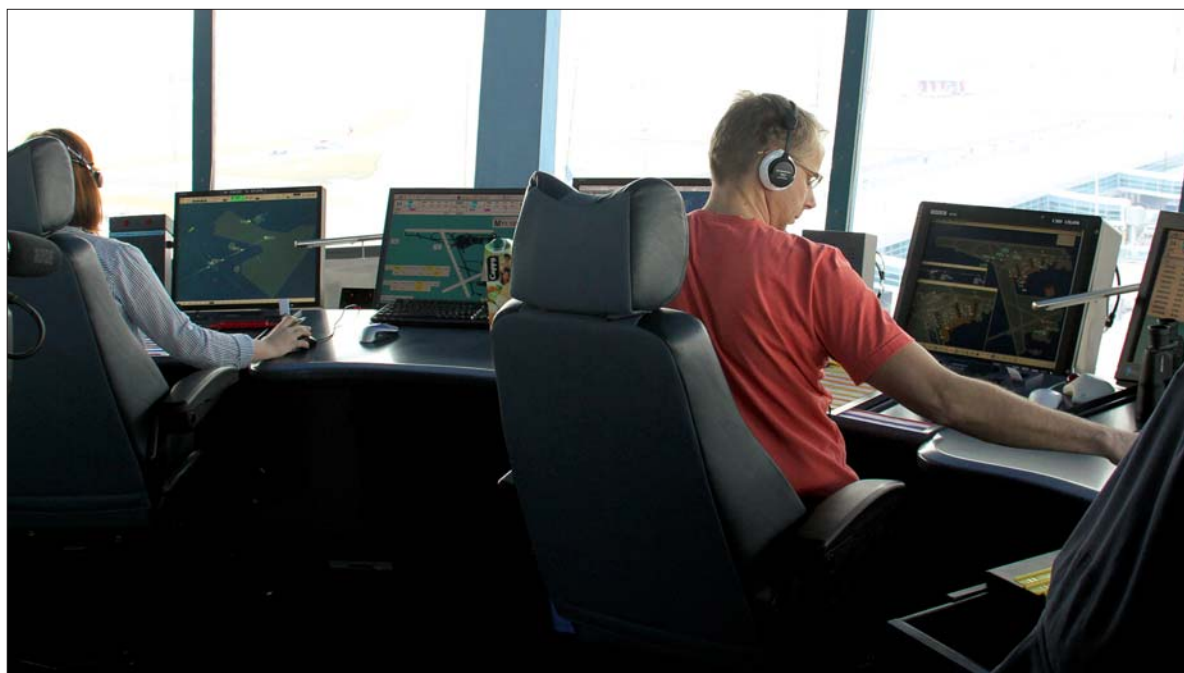
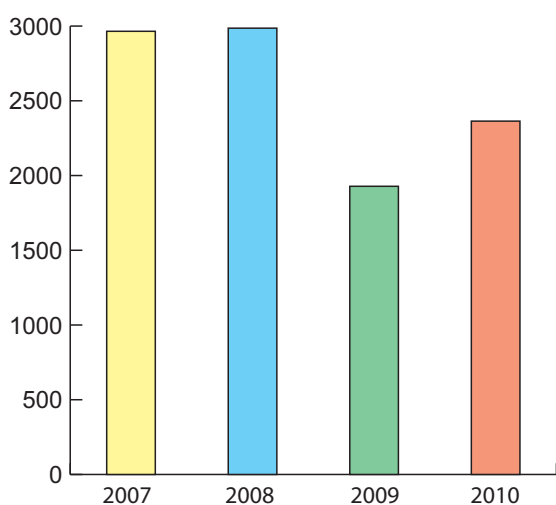


Poměr stížností dle druhu incidentu - rok 2010



Ověřování spolehlivosti

V roce 2010 bylo vystaveno 2364 potvrzení o ověření spolehlivosti. Z důvodu nesplnění podmínky bezúhonnosti podle zákona o civilním letectví nebylo v roce 2010 potvrzení vydáno 9 žadatelům. Dne 1. 1. 2010 nabyt účinnosti zákon č. 301/2009 Sb. (tj. novela zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů), který stanovil, že u osob, které jsou ve služebním poměru, se ověřování spolehlivosti neprovádí, neboť spolehlivost takových osob se považuje za ověřenou podle zákona o civilním letectví. Navzdory tomu nedošlo v roce 2010 k poklesu počtu žadatelů o ověření spolehlivosti – naopak, počet žadatelů byl ve srovnání s rokem 2009 výrazně vyšší. Zvýšený počet žadatelů v roce 2010 byl spojen zejména s koncem platnosti dokladů o bezpečnostní způsobilosti vydaných Národním bezpečnostním úřadem před tím, než byla agenda ověřování spolehlivosti zákonem svěřena Úřadu pro civilní letectví.



sekce letová a provozní

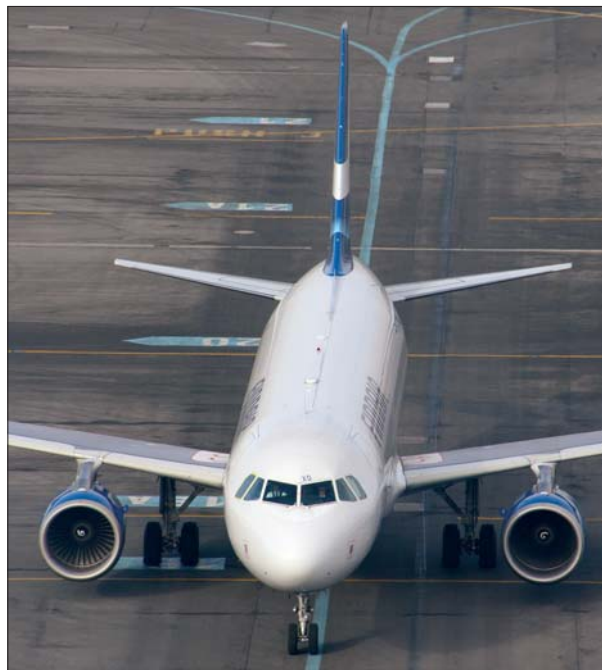


Odbor obchodní letecké dopravy (OOLD)

Odbor obchodní letecké dopravy prováděl v průběhu roku 2010 státní dozor nad posádkami a provozovateli obchodní letecké dopravy provozované podle Přílohy III k nařízení Rady č. 3922/1991 (EU OPS), JAR-OPS 3, JAR-FCL 1 a dalších souvisejících nařízení EU.

Veškerá kontrolní činnost inspektorů odboru v roce 2010 vycházela z požadavků zákona o civilním letectví č. 49/1997, ICAO Doc. 8335, JAA-AGM Section Four Operations a Příručky inspektora, jejíž součástí je roční plán kontrol a auditů prováděných oddělením inspektorů pilotů a oddělením inspekce letového provozu. V roce 2010 bylo zaměstnáno v odboru OLD včetně jeho ředitele celkem 14 inspektorů.

Dnem 1.1.2010 byl nově ustanoven Referát SAFA. Svou pracovní činnost vykonává referát na základě směrnice Komise 2008/49/ES, která novelizovala směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/36/ES, a dále na základě poradenského materiálu EASA – SAFA Ramp Inspection, který vyšel rozhodnutím výkonného ředitele EASA č. 2009/001/S, a poradenského materiálu EASA – Qualification of SAFA Inspectors, který vyšel rozhodnutím výkonného ředitele EASA č. 2008/001/S. Při své činnosti dále postupuje v souladu s nařízením Komise (ES) č. 768/2006, nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 a nařízením Komise (ES) č. 351/2008 a v souladu s § 91a zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.



Odbor OLD vykonával v roce 2010 státní dozor nad následujícími provozovateli obchodní letecké dopravy:

- České aerolinie
- Travel Service
- ABS Jets
- Grossmann Jet
- JOB Air - CCA
- DSA(A)
- Silesia Air
- Aerotaxi
- Time Air
- Silver Air
- LR Airlines
- Aero-taxi OKR
- VAN Air
- Alfa-Helicopter
- DSA(H)

Mimo stávající provozovatele obchodní letecké dopravy OOLD zpracovával podklady pro vydání Osvědčení leteckého provozovatele (AOC) pro následující žadatele:

- CCA Charter – AOC vydáno 29. 7. 2010
- Seagle Air – v průběhu řízení žádost stažena
- Eurovia Air – v průběhu řízení žádost stažena
- CTR Flight Services – AOC vydáno 13. 9. 2010
- Air Prague – AOC vydáno 14. 5. 2010
- Holidays CSA – AOC vydáno 8. 10. 2010

Oddělení inspektorů pilotů (OIP)

V oddělení inspektorů pilotů odboru OLD bylo v roce 2010 zaměstnáno včetně vedoucího celkem 5 inspektorů pilotů a jedna inspektorka palubních průvodčích. Vzhledem k úsporám státního rozpočtu někteří inspektoři jsou zaměstnáni pouze na částečný úvazek. Toto oddělení vykonávalo státní dozor nad posádkami a provozovateli obchodní letecké dopravy podle požadavků EU OPS a předpisu JAR-FCL 1 v souladu s postupy uvedenými v Příručce inspektora část B.

Inspektoři-piloti spolupracovali s inspektory oddělení inspekce letového provozu odboru OLD při provádění kontrol a auditů za účelem vydání nebo prodloužení platnosti AOC a ostatních kontrol provozovatele, které vycházely z Příručky inspektora část A.

Státní dozor byl prováděn nad provozem následujících typů letounů:

- Airbus A310, 320
- Boeing B737 300-900
- ATR 42/72
- Saab 340
- L-410
- Cessna Citation 510, 525, 550, 560, 680, Bravo
- Embraer Legacy
- PA32, PA34, PA42
- Learjet 60
- Beechcraft C90, 200, 350
- Hawker 900XP

Zajištění státního dozoru bylo prováděno systémem plánovaných a neplánovaných kontrol, které byly prováděny oddělením inspektorů pilotů odboru OLD v následujících oblastech civilního letectví:

Státní dozor za letu byl zaměřen na kontrolu celého průběhu letu od příchodu posádky do služby, přes provádění přípravy na let, převzetí letounu, provedení letu, výkon činností po letu včetně provedení poletového rozboru velitelem letounu. V rámci poletového rozboru inspektor pilot odboru OLD provedl s kontrolovanou posádkou rozbor veškerých činností souvisejících s letem s ohledem na dodržování postupů popsanych v Provozní příručce provozovatele a případné nedostatky byly zaznamenány do příslušného protokolu. Zvláštní důraz v této oblasti byl kladen na způsob získávání traťových a letištních kvalifikací s ohledem na požadavky ustanovení OPS 1.975, zejména při letech do oblastí s náročnými klimatologickými nebo terénními podmínkami.

Státní dozor nad prováděním výcviků byl zaměřen na provádění typových výcviků k získání typové kvalifikace ve výcvikových zařízeních TRTO podle požadavků předpisu JAR-FCL 1 a na kontroly výcviků letových posádek provozovatele podle požadavků EU OPS, hlava N. Hlavním úkolem těchto kontrol bylo dbát na jednotné uplatňování veškerých požadavků EU OPS a předpisu JAR-FCL 1 při výcviku pilotů ze strany výcvikového personálu (TRI/SFI) zařízení TRTO. Řádné provádění těchto kontrol podstatnou měrou přispělo ke zvýšení bezpečnosti provádění letů v obchodní letecké dopravě.

Státní dozor nad prováděním přezkušování byl zaměřen na provádění zkoušek dovednosti pro získání typových kvalifikací, přezkušování odborné způsobilosti pro prodloužení typových a přístrojových kvalifikací a přezkušování odborné způsobilosti provozovatelem podle požadavků předpisu JAR-FCL 1 a EU OPS Hlava N. V rámci těchto kontrol byly prováděny kontroly pověřených examinátorů s důrazem na dodržování příslušných ustanovení předpisu JAR-FCL 1 a EU OPS a dodržování standardizačních požadavků stanovených v Příručce pověřeného examinátora.

Další oblastí bylo vydávání a prodloužování platnosti pověření examinátorů TRE/SFE (A) (Examiner Authorisation Acceptance Test). V průběhu roku 2010 prováděli inspektoři-piloti OIP vydávání a prodloužování pověření examinátorů TRE/SFE(A) a veškerá nová pověření byla vydávána na základě předcházejícího souhlasu úřadu s výcvikem pro tuto funkci, což umožnilo odboru OLD regulovat počet examinátorů. V této oblasti se dařilo standardizovat pověřené examinátory na vysoké úrovni. V roce 2010 bylo nově vydáno či prodlouženo celkem 23 pověření TRE/SFE(A) a 4 oprávnění SFI(A).

V rámci státního dozoru se oddělení inspektorů pilotů podílelo na provádění těchto dalších činností:

- nepravdivé kontroly letových posádek před letem
- účast inspektorů pilotů OIP s oddělením inspekce letového provozu při provádění auditů u provozovatelů OLD
- dozor nad provozovateli a certifikace STD (TRTO ČSA, TRTO Let's Fly, FTO Letov Simulátory)
- vydávání Oprávnění SFI(A)
- schvalování Provozních příruček provozovatelů OLD
- změny do Příručky inspektora část B
- změny do Příručky pověřeného examinátora
- kontroly odbavení letadel (Ramp Check)

Dva inspektoři-piloti si udržují plné kvalifikace na letounech L-410 a A320 výkonem letecké činnosti a absolvováním předepsaných přezkoušení, všichni inspektoři-piloti si udržují kvalifikaci na simulátorech příslušného typu.

Přehled kontrol provedených oddělením inspektorů pilotů:

■ SD Předletová příprava FC	(Pre-flight preparation)	26
■ SD Kontrola na trati FC	(En-route inspection)	24
■ SD Kontrola výcviku FC	(FC Training)	25
■ SD Kontrola přezkušování FC	(FC Checking)	42
■ SD Kontrola výcviku CC	(CC Training)	6
■ SD Kontroly CC za letu	(CC en-route inspection)	17
■ SD Přezkoušení examinátorů CC	(CC examiner checking)	14

Provádění státního dozoru nad činností a výcvikem palubních průvodčích, instruktorů a pověřených examinátorů, včetně provádění státního dozoru bylo prováděno v souladu s příručkou inspektora CC.

Odborné posuzování a schvalování výcvikových programů pro palubní průvodčí bylo prováděno v souladu s EU OPS, Hlava O.



Oddělení inspekce letového provozu (OILP)

V roce 2010 bylo v oddělení inspekce letového provozu zaměstnáno 5 inspektorů včetně vedoucího. Toto oddělení provádělo v roce 2010 státní dozor v civilním letectví nad všemi provozovateli obchodní letecké dopravy v ČR. Při výkonu státního dozoru byla věnována pozornost plnění požadavků EU OPS a předpisu JAR-OPS 3 jednotlivými provozovateli obchodní letecké dopravy. Tato činnost byla prováděna v souladu s postupy, které jsou uvedeny v Příručce inspektora část A na základě ročního plánu inspekcí provozovatelů a v závislosti na okamžitých provozních potřebách.



Činnost pozemních inspektorů oddělení ILP byla v roce 2010 zaměřena na následující oblasti:

- Provádění státního dozoru formou pravidelných, nepravidelných, ohlášených, neohlášených tuzemských i zahraničních pozemních kontrol u provozovatelů OLD v souladu se zákonem o civilním letectví č. 49/1997, ICAO Doc. 8335, JAA AGM Section Four Operations a Příručkou inspektora částí A za účelem nepřetržitého sledování jejich způsobilosti pro provoz letadel v souladu s EU OPS a předpisem JAR-OPS 3. Sledování a vynucování provádění nápravných opatření k nálezům z provedených kontrol.

Celkový počet kontrol státního dozoru provedených oddělením ILP:

Provozovatelé OLD - letouny:

České aerolinie	6	Aerotaxi	3
Travel Service	6	Time Air	4
ABS Jets	6	Silver Air	3
Grossmann Jet Service	3	LR Airlines	3
JOB Air - CCA	5	Aero-taxi OKR	3
DSA (letouny)	5	VAN Air Europe	3
Silesia Air	3		

Žadatelé o vydání AOC pro OLD - letouny:

CCA Charter	7	CTR Flight Services	4
Seagle Air	0	Air Prague	4
Eurovia Air	0	Holidays CSA	3

Provozovatelé OLD - vrtulníky:

Alfa-Helicopter	9
DSA (vrtulníky)	7

- Provádění státního dozoru nad přepravou nebezpečného zboží a výcvikem provozovatelů OLD, zabývajících se přepravou nebezpečného zboží. Odborné posuzování a schvalování výcvikových programů pro přepravu a rozpoznání nebezpečného zboží v souladu s EU OPS Hlavou R.
- V oblasti speciálních provozů bylo posuzováno:

7 žádostí o B-RNAV	6 žádostí o RVSM	3 žádosti o P-RNAV
1 žádost o ETOPS	2 žádosti o GNSS RNP App.	2 žádosti o LVO
- Vydání povolení k provozu EFB – 3x.
- Posuzování žádostí o změnu provozní specifikace k AOC – 36x.
- Zpracování odborných stanovisek k žádostem o vydání / prodloužení AOC – 16x, z nichž ve 14 případech bylo žadateli vyhověno.
- Zpracování Změny 3 druhého vydání Příručky inspektora část A (Inspection / Audit Manual) pro provádění státního dozoru v souladu s novou legislativou.
- Zpracování nových a úpravy stávajících kontrolních listů pro zlepšení standardizace provádění státního dozoru.
- Zpracování nových postupů pro schvalování vedoucích pracovníků provozovatelů OLD.
- Odborné posuzování správnosti obsahu změn a nových vydání provozních příruček dílů A, B, C a D provozovatelů OLD v souladu s EU OPS a předpisem JAR-OPS 3. V roce 2010 bylo vyřízeno 15 žádostí o akceptaci nového dílu provozní příručky a 96 žádostí o změnu.
- Posuzování nápravných opatření na základě šetření incidentů v letovém provozu provozovatelů OLD a nálezu kontrol SAFA na letadlech zapsaných v LR ČR.
- Zpracování odborných připomínek ke změnám předpisů, které jsou vydávány formou NPA (Notice for Proposed Amendments), zákonů a vyhlášek, k překladům materiálů EASA, EU.
- Poradenská činnost pro zavádění SMS a SSP v ČR pro MD ČR, zpracování poradního materiálu SMS pro ÚCL, zastupování ÚCL v pracovní komisi MD ČR.
- Zpracování odborných posudků ÚCL k pronájmům letadel zapsaných v LR ČR.



Referát SAFA

Referát SAFA je tvořen 3 zaměstnanci s tím, že jedna pozice je na zkrácený úvazek.

Svou pracovní činnost vykonává referát na základě směrnice Komise 2008/49/ES, která novelizovala směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/36/ES, a dále na základě poradenského materiálu EASA – SAFA Ramp Inspection, který vyšel rozhodnutím výkonného ředitele EASA č. 2009/001/S, a poradenského materiálu EASA – Qualification of SAFA Inspectors, který vyšel rozhodnutím výkonného ředitele EASA č. 2008/001/S. Při své činnosti dále postupuje v souladu s nařízením Komise (ES) č. 768/2006, nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 a nařízením Komise (ES) č. 351/2008 a v souladu s § 91a zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví.



- Za rok 2010 provedl SAFA referát celkem 203 kontrol zahraničních dopravců na odbavovací ploše, většinu na letišti LKPR, na letištích LKMT-1x, LKPD-6x, LKKV-2x, LKTB-4x.
- V rámci provedených SAFA kontrol bylo nalezeno celkem 169 nálezů, 73-CAT 1, 66-CAT 2 a 30-CAT 3 (příčemž CAT 3 jsou nejzávažnější nálezy), což je reálný přínos referátu v oblasti „safety“ vyjádřený v číslech.
- Z celkového počtu provedených SAFA kontrol bylo 31 prioritních, to znamená provedeno na letedlech prioritních dopravců v souladu s nařízením 351/2008.
- Na všechny zjištěné nálezy prováděl SAFA referát „follow up process“, vedoucí k odstranění nedostatků, komunikoval se zahraničními provozovateli a jejich úřady státního dozoru, vyhodnocoval a akceptoval způsob nápravných opatření, zasílal průběžné měsíční zprávy o uzavření následného procesu na EASA, vedl o tomto agendu.
- SAFA referát nese odpovědnost rovněž u českých provozovatelů za schválení způsobu odstranění nedostatků zjištěných při SAFA kontrolách v zahraničí. Vede komunikaci s provozovateli a zahraničními úřady. Tímto se podílí na státním dozoru českých provozovatelů obchodní letecké dopravy.

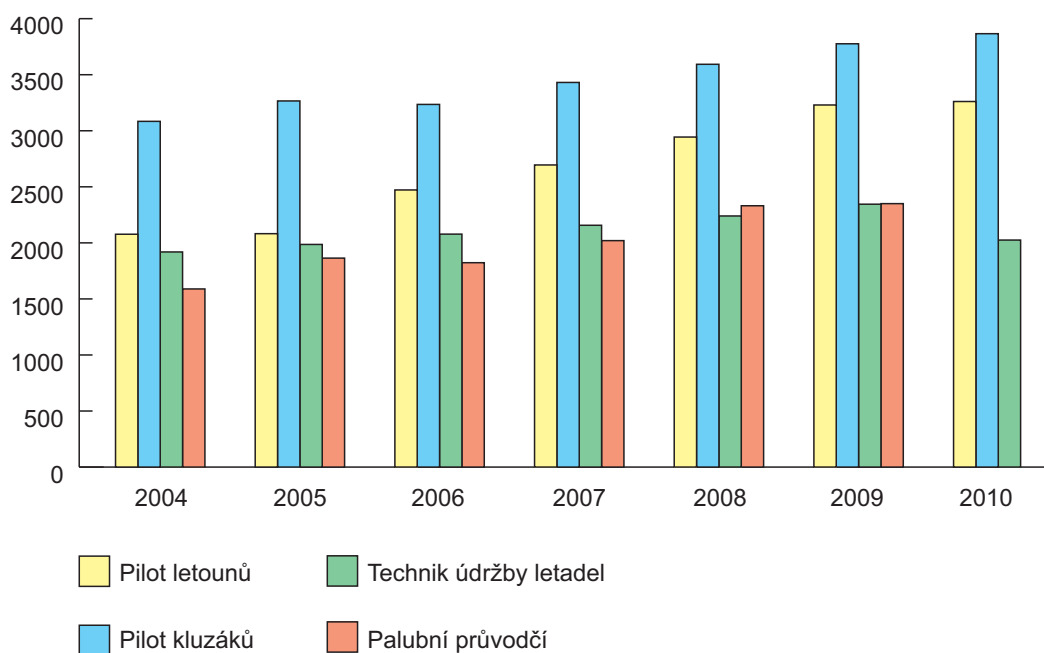
Další vedlejší činnost referátu v roce 2010:

- Organizování mezinárodního výcviku pro SAFA inspektory – Teoretický a praktický výcvik a On the job training, celkem 14 dnů v lednu a únoru 2010.
- 16. – 19. 2. 2010 proběhl EASA audit, příprava na audit, tvorba nových postupů a veškeré dokumentace v souvislosti se vznikem nového SAFA referátu, vedení auditu za ÚCL, odstraňování zjištěných nedostatků, uzavření auditu.
- Tvorba SAFA manuálu, elektronické SAFA databáze a další dokumentace, zavedení celého systému archivace činnosti SAFA referátu.
- Organizování mezinárodního výcviku pro SAFA inspektory v červnu 2010 – On the job training.
- Účast na mezinárodních jednáních SAFA koordinátorů ESSG v Bruselu, v Paříži a ve Vídni. Aktivní účast na připomínkování nové legislativy atd.
- Opakovací školení SAFA inspektorů na základě nových informací z ESSG a Training Bulletin proběhlo v listopadu 2010.

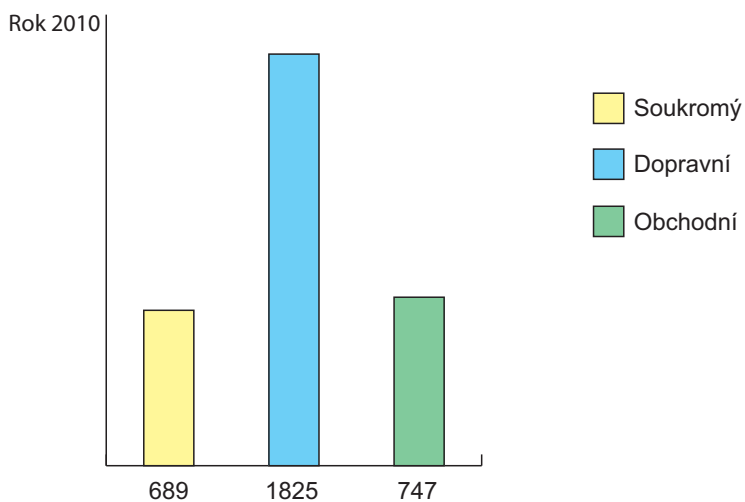
Odbor způsobilosti leteckého personálu (OZLP)

- 2010: v důsledku novely leteckého zákona zrušeno 2350 průkazů způsobilosti palubních průvodčích.
- Po odečtení vlivu PZ palubních průvodčích pokles celkového počtu průkazů způsobilosti o 3,6 % proti roku 2009.
- Trend nárůstu počtu průkazů způsobilosti pilotů zůstal zachován.
- Významný pokles počtu průkazů způsobilosti techniků údržby letadel.

Průkazy způsobilosti leteckého personálu - celkem 9952 v roce 2010



Průkazy způsobilosti pilotů letounů



Teoretické zkoušky leteckého personálu – počty jednotlivých zkoušek z jednotlivých předmětů

PPL

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prospěl	1479	1394	1039	1814	2687	2575	1982
Neprospěl	1630	1795	1745	1206	468	296	849

ATPL

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prospěl	1037	1145	1190	1267	1285	1340	1540
Neprospěl	772	803	871	959	556	310	620

Angličtina

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Prospěl	212	245	302	313	252	121	175
Neprospěl	107	129	179	185	134	82	68



Průkazy způsobilosti leteckého personálu

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Vydání PZ	558	878	825	986	922	1085	883	673
Zápis kvalifikace	796	950	1509	1592	1603	1315	1094	854
Uznání PZ	20	26	328	20	96	236	42	12

Počet organizací pro výcvik leteckého personálu

	Celkem	Z toho nových v roce 2009	Z toho nových v roce 2010
FTO	23	1	3
TRTO	4	1	0
RZ PPL	149	7	3
MTO L1	9	1	1
MTO 147	14	0	3





Vyhledávání vlastníků letadel pro jiné státní orgány

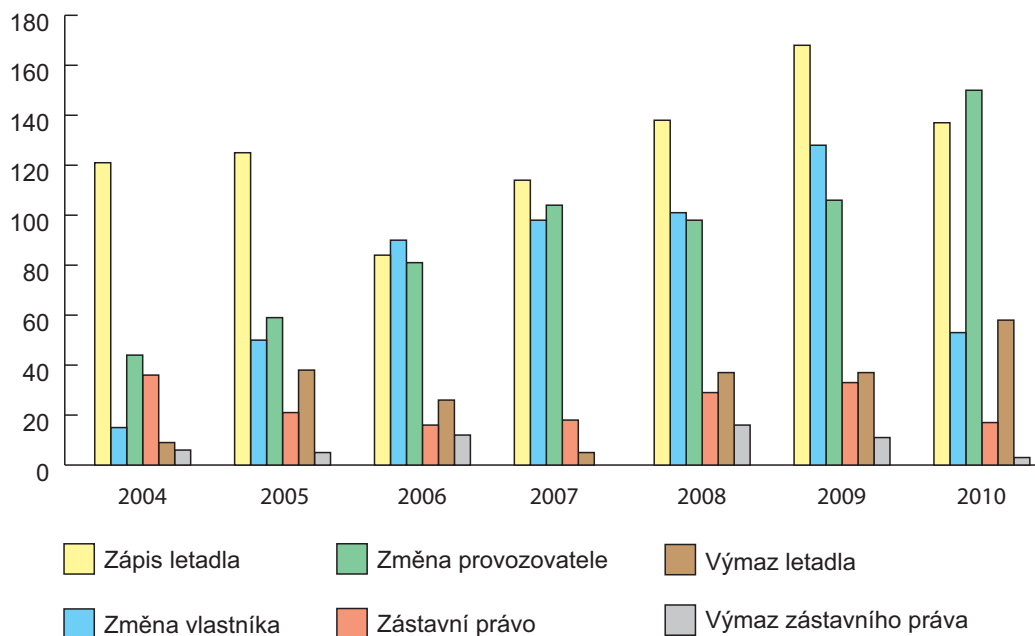
2002	76
2003	93
2004	115
2005	226
2006	275
2007	314
2008	286
2009	296
2010	235

Standardizace způsobilosti leteckého personálu - počet vydaných a spravovaných postupů

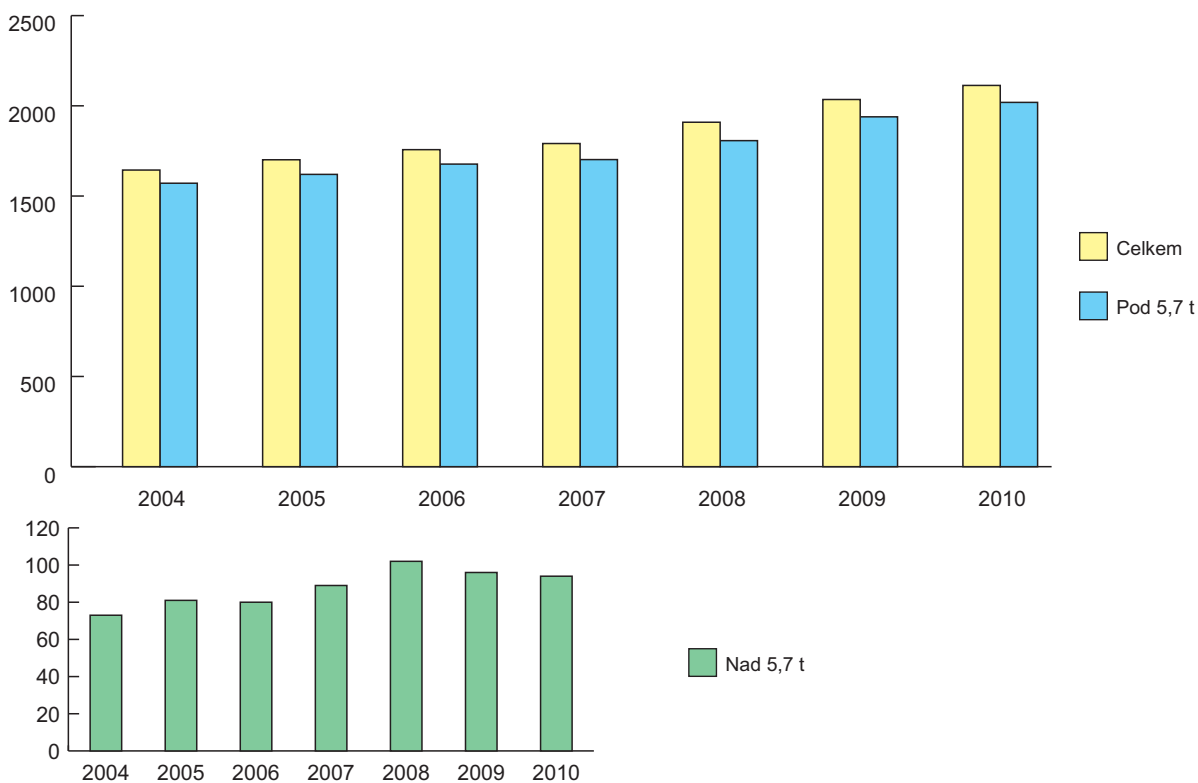
2003	17
2004	17
2005	19
2006	25
2007	32
2008	33
2009	33
2010	34

Letecký rejstřík (LR)

Zápisy letadel v leteckém rejstříku – 418 správních řízení za rok 2010



Počet letadel v leteckém rejstříku



Odbor všeobecného letectví a leteckých prací (OVLP)

Hlavní náplní odboru všeobecného letectví a leteckých prací je vykonávat státní dozor v civilním letectví zejména nad:

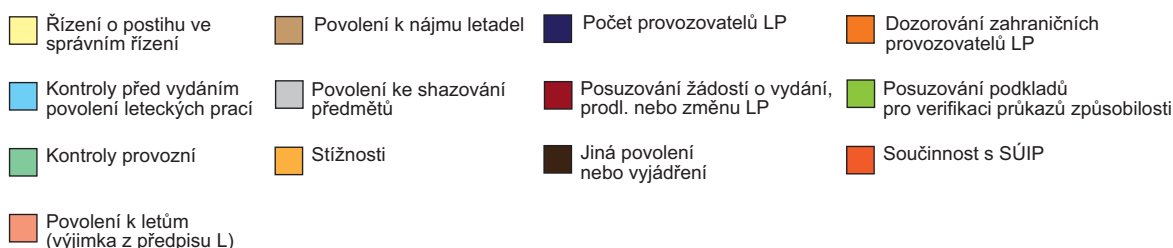
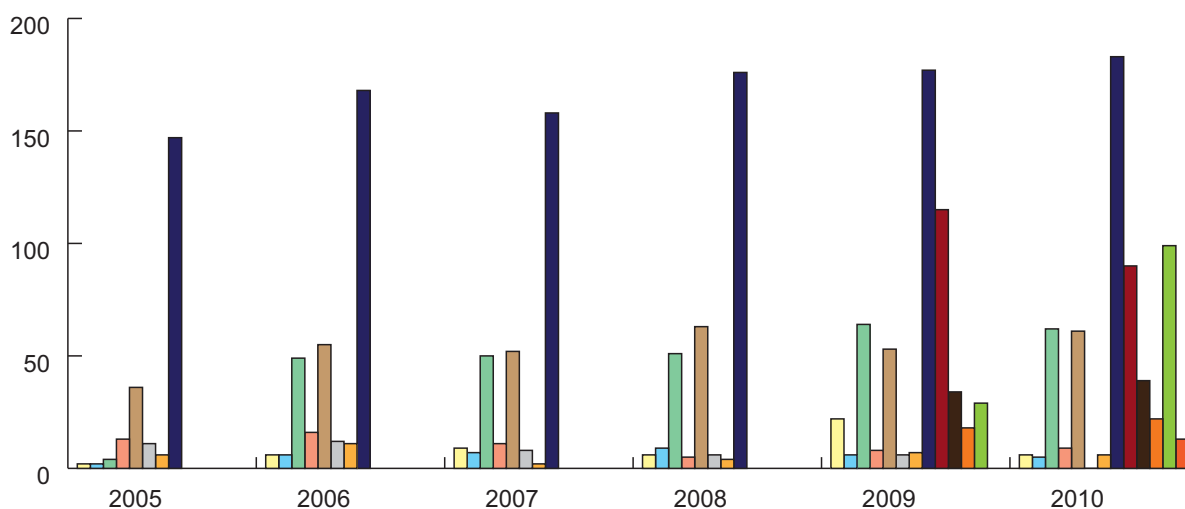
- provozem civilních letadel provozovatelů leteckých činností pro vlastní potřebu a leteckých prací
- užíváním letadel pro rekreační a sportovní létání
- provozováním leteckých veřejných vystoupení a leteckých soutěží
- činností instruktorů (CRI, FI, IRI) dle požadavků předpisu JAR-FCL 1 a JAR-FCL 2 a instruktorů ostatních kategorií letadel
- výcvikem pro získání a obnovu průkazů způsobilosti a kvalifikací na jednopilotních letounech, vrtulnících a dalších kategoriích letadel v součinnosti s odborem způsobilosti leteckého personálu
- činností pověřených examinátorů (CRE, FE, IRE, FIE) v souladu s požadavky předpisu JAR-FCL 1 a JAR FCL 2 a inspektorů v souladu s předpisem L1 včetně výkonu státního dozoru nad prováděním zkoušek dovednosti a přezkoušením odborné způsobilosti

Odbor všeobecného letectví a leteckých prací se dělí na tři referáty:

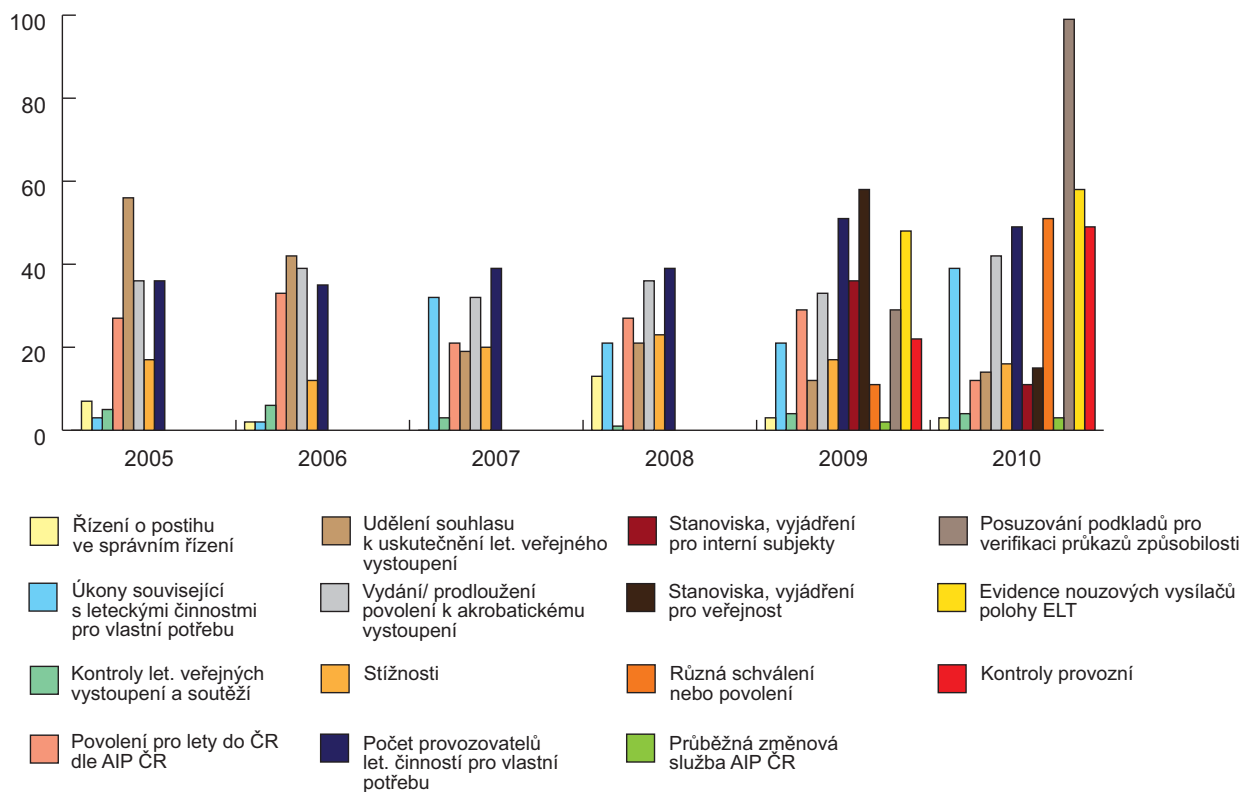
- referát leteckých prací
- referát všeobecného letectví
- referát inspektorů pilotů

Přehled hlavních činností odboru za rok 2010 a srovnání s předchozími roky je znázorněno v následujících grafech (členěno po referátech):

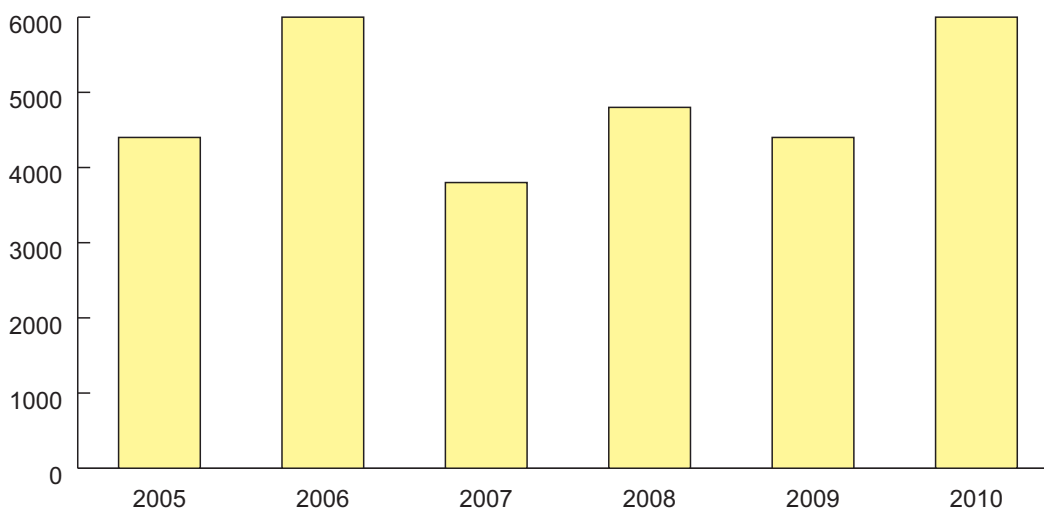
Referát leteckých prací (RLP)



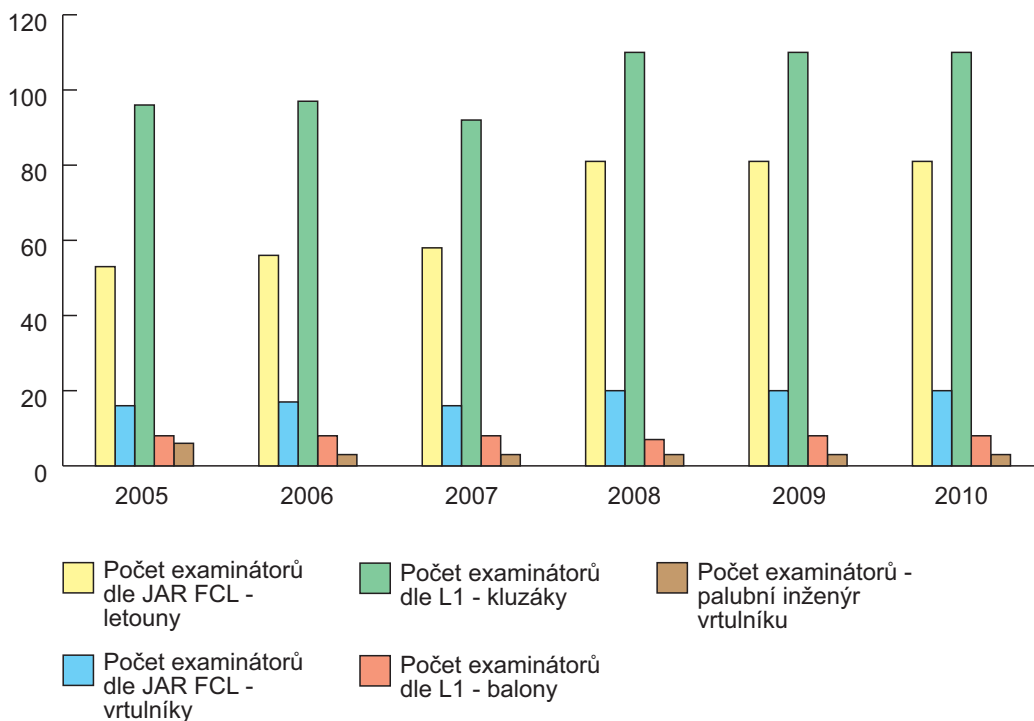
Referát všeobecného letectví (RVL)



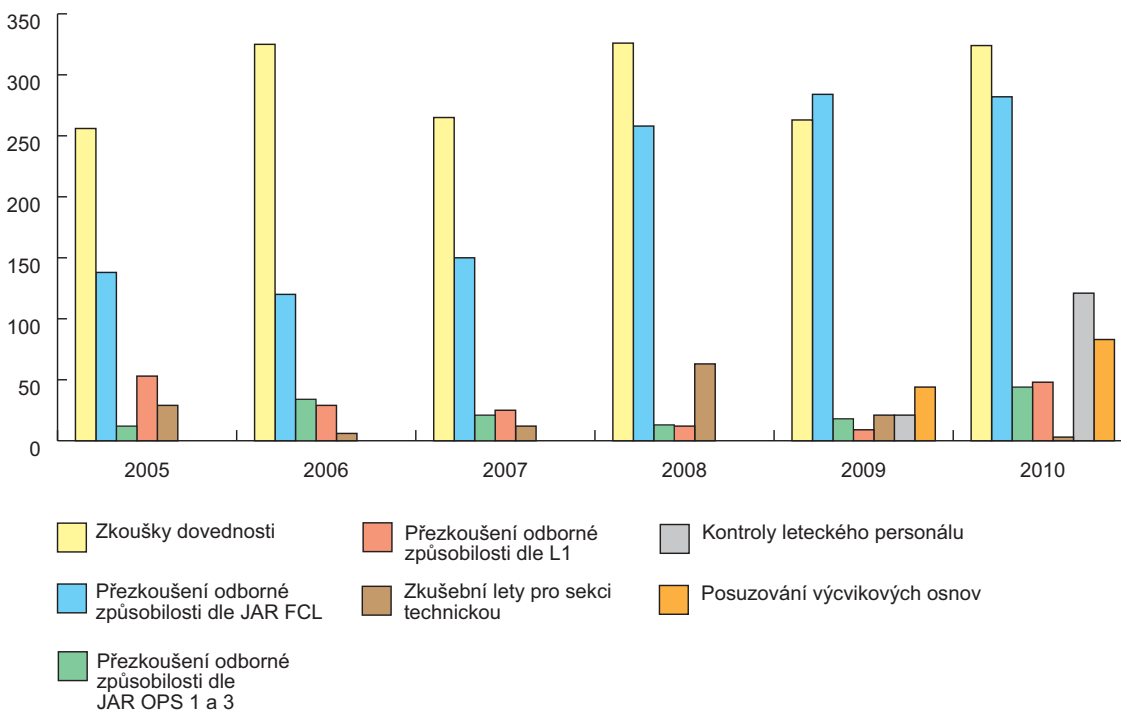
Výše vybraných správních poplatků (od roku 2005 zrušeny) a poplatků dle vyhlášky č. 108/1997 Sb.



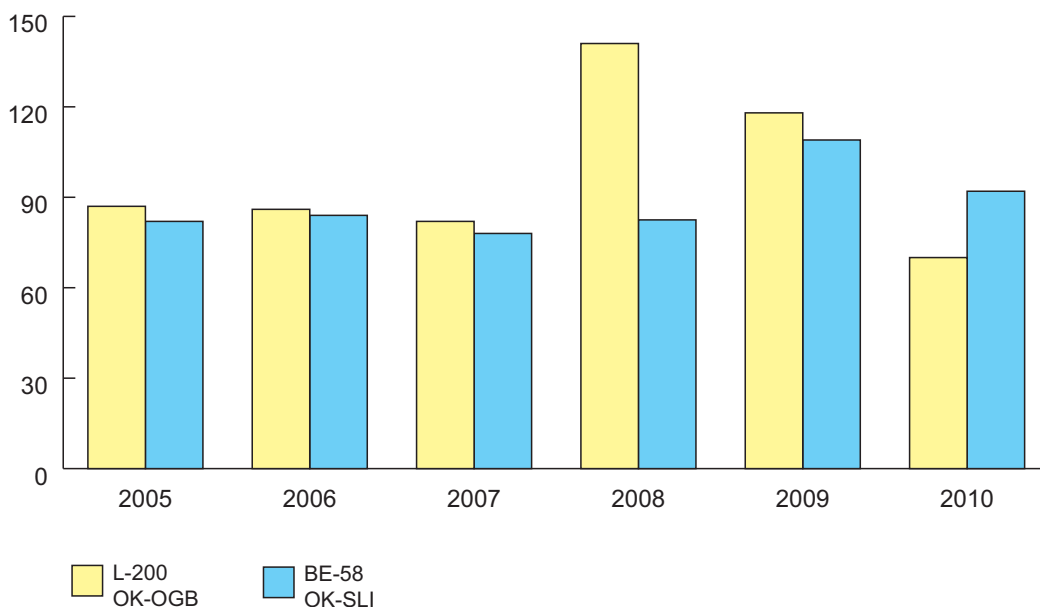
Referát inspektorů pilotů (RIP)



Referát inspektorů pilotů



Nálet na letadlech ÚCL



Pracovníci odboru se také namátkově zúčastnili 8 zimních školení u provozovatelů, kde byly prováděny rozbory nehod a seznámení se s novými předpisy.

Referát provozovatelů (RPR)

Referát provozovatelů zabezpečuje tyto činnosti:

- vydávání osvědčení leteckého dopravce, leteckých prací, leteckých činností pro potřeby státu a pro vlastní potřebu podle ustanovení zákona o civilním letectví
- vydává licence k provozování obchodní letecké dopravy
- uděluje souhlas právnické nebo fyzické osobě k poskytování odbavovacích služeb a rozhoduje o jeho odnětí
- zajišťuje problematiku související s plněním článku 83bis Úmluvy o mezinárodním civilním letectví
- vydává souhlasy s pronájmy letadel v obchodní letecké dopravě

Referát provozovatelů v rámci správního řízení vydal v roce 2010 celkem 227 rozhodnutí:

- osvědčení leteckého dopravce – AOC
- letecké práce – LPR
- letecké činnosti pro vlastní potřebu – VLP
- licence k provozování obchodní letecké dopravy – LI
- souhlas k poskytování odbavovacích služeb – ODS
- souhlas s pronájmy letadel – PRL

Změna provozních specifikací u leteckých provozovatelů a dopravců za rok 2010 **celkem 139 úkonů**.

Referát provozovatelů v roce 2010 vydal **17 souhlasů s pronájmy letadel** v obchodní letecké dopravě.

sekce technická



Sekce technická vykonává činnosti kompetentního úřadu členského státu EU v oblasti letové způsobilosti podle příslušné evropské legislativy, dále činnosti spočívající ve schvalování údajů pro letovou způsobilost transferovaných letadel na základě kontraktu podepsaného s EASA a činnosti za účelem dozoru nad letovou způsobilostí netransferovaných (annexovaných) letadel podle národní legislativy. Vlastní rozbor činnosti ST za rok 2010 je popsán podle jednotlivých odborů a zakončen krátkým hodnocením z pohledu řízení jakosti.

Odbor způsobilosti letadel v provozu (OZL)

Vedle standardních činností se činnost odboru soustředila hlavně na prohloubení a zdokonalení systému namátkových kontrol dle bodu M.B.303 nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 Část M. To znamenalo přepracování vnitřních postupů a systému archivace dle zkušeností z provádění namátkových kontrol v předešlém roce. Pracovníci OZL se podíleli na provádění auditů v organizacích s oprávněním CAMO podle Part M hlava G Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 a to jak u nově vzniklých organizací, tak u stávajících. Dále pak se vytvořily legislativní podmínky pro provádění kontrol oprávněných pracovníků a kontrolorů letové způsobilosti v CAMO. Změny ze září 2009 v oblasti GA se vzhledem ke kvalifikovanému přístupu a nasazení inspektorů povedly zvládnout. Opět se často naráželo na problém neexistence jasných výkladových materiálů k jednotlivým nařízením EASA. Tato skutečnost znesnadňuje pracovníkům OZL situaci z hlediska uplatňování příslušných požadavků vůči dozorovaným subjektům a zvyšuje časovou náročnost při vysvětlování jednotlivých požadavků. Stále pokračuje faktické udržování dvou systémů pro letadla transferovaná do EASA a letadla netransferovaná. Udržování systému EASA a národního systému je náročné jak po časové, tak i po odborné stránce. Při auditu EASA v únoru 2010 nebyly na OZL zjištěny žádné zásadní nálezy.

V roce 2010 došlo k redukci dvou pracovních míst v OZL, což mělo za následek snížení počtu kontrol dle M.B.303 v oddělení dopravních letadel a v dalším období to může vést k případnému snížení intenzity některých činností. I přes vysoké nároky na odbornost a praxi pracovníků OZL, možnosti státního rozpočtu a redukci počtu pracovníků se daří všechny požadavky a úkoly kladené na celý odbor plnit.



Oddělení dopravních letadel (DL)

K hlavním činnostem oddělení DL v roce 2010 patřilo: vydávání ARC a s ním spojené kontroly letadel případně vystavování ARC na základě doporučení příslušně oprávněné organizace CAMO, vystavování povolení k letu např. v případě poškození letadel, sledování technických incidentů, schvalování programů údržby, MEL, technických deníků a jejich změn, schvalování výjimek z programů údržby a prodlužování lhůt položek MEL, schvalování podmínek provozu ETOPS, manuálů ETOPS a jejich změn, schvalování a změny manuálů WBM, posuzování žádostí o vydání AOC a jejich změn po technické stránce, změny a opravy na letadlech na základě dodaných podkladů dle systému EASA a případně vystavování výjimek z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 nebo 3922/1991 atd.

Dovozy a vývozy letadel kladly i nadále zvýšené nároky na inspektory jak po odborné tak i po organizační stránce. Důvodem je problematické plánování těchto akcí vzhledem k častým změnám v termínech ze strany provozovatelů (vlastníků) letadel. Zvýšil se počet vývozů letadel a to i s požadavky na vydání EOLZ. Zpracovávaly se urychleně i požadavky na technická stanoviska k leasingům letadel jednotlivých provozovatelů. Další činností bylo připomínkování a tvorba změn směrnic ÚCL a připomínkování změn dokumentů EASA a ICAO.

Pracovníci oddělení se účastnili několika kontrol SAFA a poskytli konzultace k řešení nálezů SAFA na letadlech českých provozovatelů.

Další činností v roce 2010 byla příprava a prezentace činností při standardizačním auditu EASA týkajícího se Části M a Části 145 včetně z toho vyplývajících dalších úkolů.

Podporou činnosti inspektorů byly odpovídající administrativní a dokumentační činnosti v oddělení DL (knihovna, technicko-provozní dokumentace, předpisy, směrnice a postupy atd). Činnost zahrnuje i celý systém sledování a vydávání ADs a sledování dalších EASA a FAA, případně jinými úřady, zasílaných dokumentů pokračující způsobilosti.

V průběhu roku byly prováděny namátkové kontroly letadel dle bodu M.B.303 Nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 Část M včetně úpravy příslušné směrnice. Tato činnost bude pokračovat i v roce 2011 a bude tvořit, z hlediska své administrativní a časové náročnosti, jednu z hlavních náplní kontrolní činnosti v terénu. Bude provedeno vyhodnocení této činnosti za rok 2010 s případnými úpravami podkladů dle nabytých zkušeností z prováděných kontrol i vzhledem k dosud nevydaným detailním prováděcím postupům ze strany EASA.

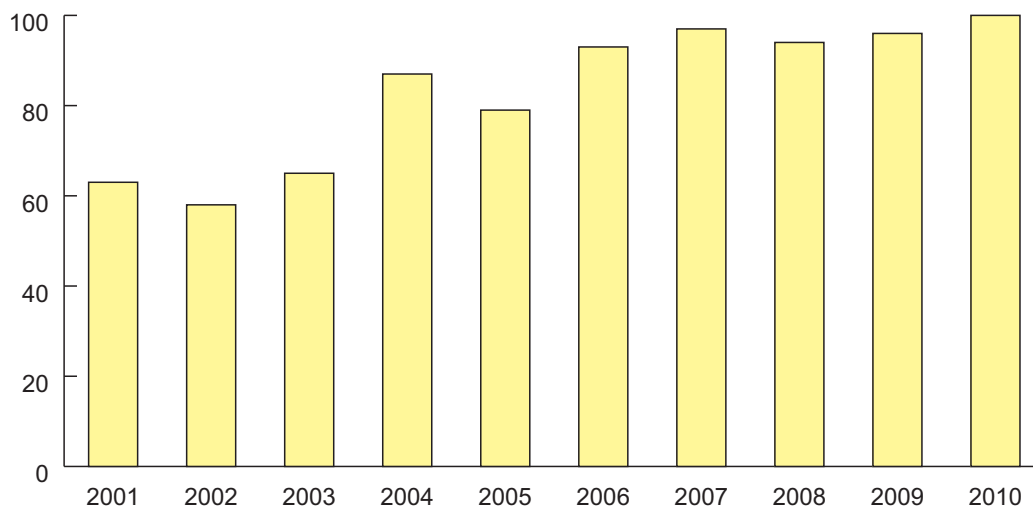
Dále inspektoři DL řešili dotazy od provozovatelů na výklad nejasně formulovaných bodů v jednotlivých nařízeních Komise, včetně příslušných výkladových materiálů a to především z hlediska použití v praxi. Nejčastější dotazy byly z oblasti schvalování podmínek pro vydávání povolení k letu a změny v Nařízeních (ES) č. 2042/2003 Část M a 1702/2003. Zároveň byla uskutečněna řada konzultací z hlediska podmínek dovozu letadel.

Následuje sumarizace jednotlivých činností:



Sumarizace jednotlivých činností:

Celkový počet osvědčení letové způsobilosti

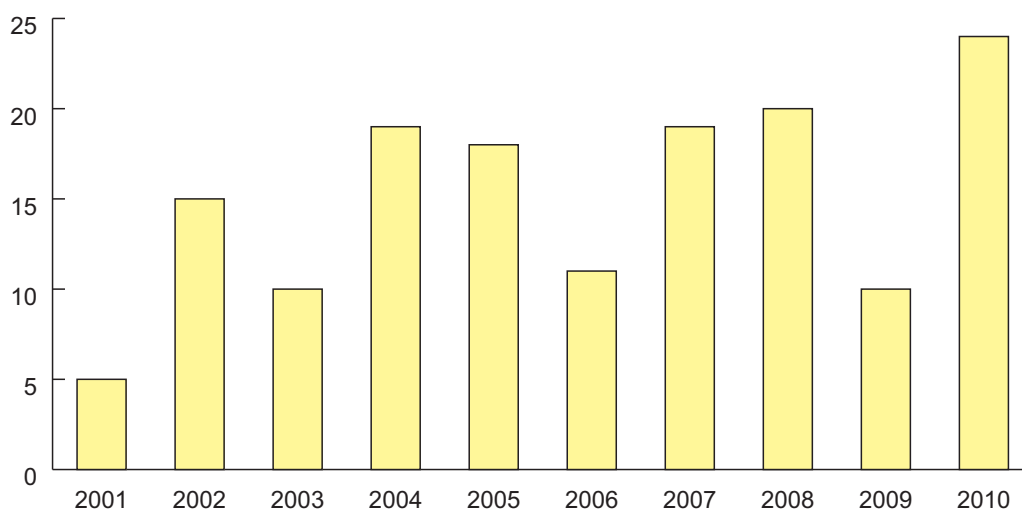


Celkový počet osvědčení letové způsobilosti

Osvědčení letové způsobilosti (ARC) - suma za rok	
2001	63
2002	58
2003	65
2004	87
2005	79
2006	93
2007	97
2008	94
2009	96
2010	100



Počet osvědčení hlukové způsobilosti



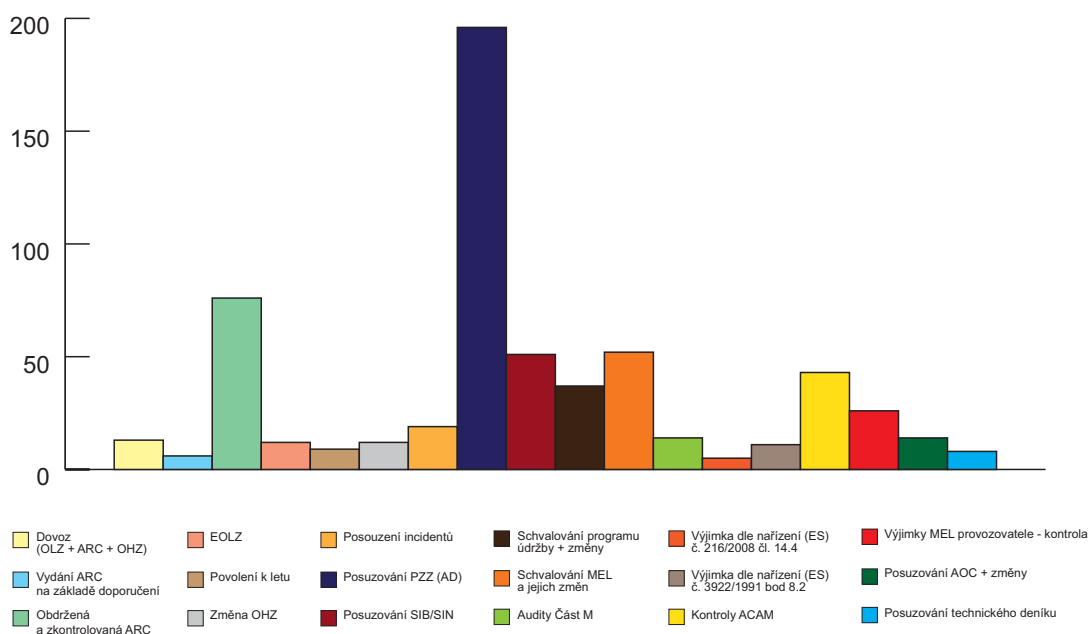
Počet OLZ, ARC a OHZ

OLZ, ARC, OHZ, EOLZ a PtF za rok 2010	
ARC vydaná při dovozu	13
ARC vydaná na základě doporučení	6
ARC vydaná a prodlužovaná provozovatelem	76
OLZ vydaná při dovozu	13
EOLZ	12
Povolení k letu	9
Vydání a změna OHZ	24

Celkový počet úkonů způsobilosti za rok 2010

Úkon	Počet
Dovoz (OLZ + ARC + OHZ)	13
Vydání ARC na základě doporučení	6
Obdržená a zkontrolovaná ARC	76
EOLZ	12
Povolení k letu	9
Změna OHZ	12
Posouzení incidentů	19
Posuzování PZZ (AD)	196
Posuzování SIB/SIN	51
Schvalování programu údržby + změny	37
Schvalování MEL a jejich změn	52
Audity Část M	14
Výjimka dle nařízení (ES) č. 216/2008 čl. 14.4	5
Výjimka dle nařízení (ES) č. 3922/1991 bod 8.2	11
Výjimky MEL provozovatele – kontrola	26
Kontroly ACAM	43
Posuzování AOC + změny	14
Posuzování technického deníku	8

Počty úkonů za rok 2010



Oddělení malých letadel (ML)

Oddělení ML provádělo v roce 2010 činnosti stanovené organizačním řádem ÚCL a Příručkou inspektora OZL (Směrnice ÚCL-S-054-n/02) a to zejména v činnostech:

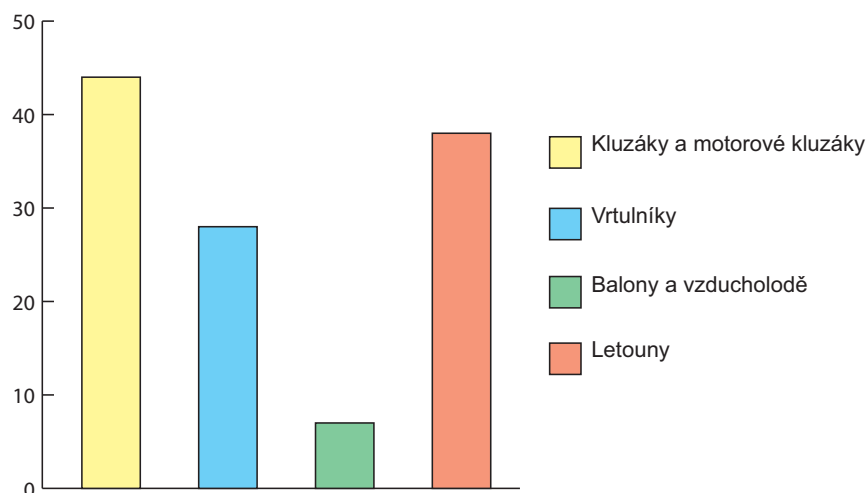
Zajišťování pokračující letové způsobilosti letadel všeobecného letectví (MTOW < 5700 kg)

Počet letadel v kompetenci ML v roce 2010 dosáhl počtu celkem 2013 letadel všeobecného letectví, z toho 93 vrtulníků a 13 letounů L-410 (nad 5700 kg), celkem ve 205 různých typech.

Kontroly letové způsobilosti dovážených letadel

V roce 2010 bylo do ČR dovezeno celkem 117 letadel, z toho 44 kluzáků a motorových kluzáků, 28 vrtulníků, 7 balonů a vzducholodí, 38 motorových letounů. Vzhledem k negativním zkušenostem z technického stavu letadel dovážených ze členských států EU inspektoři ML při převydávání OLZ a ARC u těchto dovážených letadel nad rámec stanovených požadavků prováděli kontroly letové způsobilosti, resp. kontroly dle M.B.303.

Kluzáky a motorové kluzáky	44
Vrtulníky	28
Balony a vzducholodě	7
Letouny	38
Celkem	117

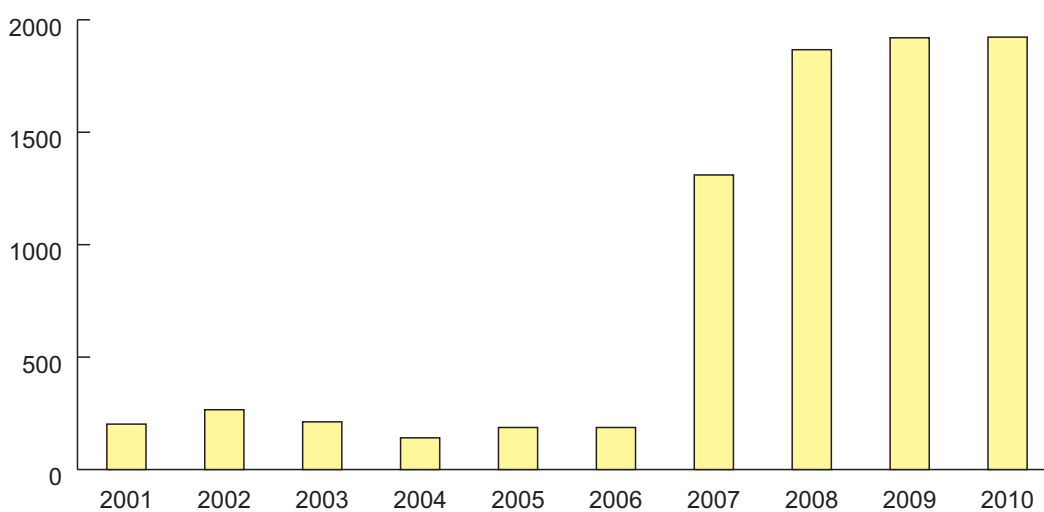


Vydávání osvědčení letové způsobilosti a osvědčení kontroly letové způsobilosti (OLZ a ARC)

Počet vydaných/vložených ARC (OLZ)

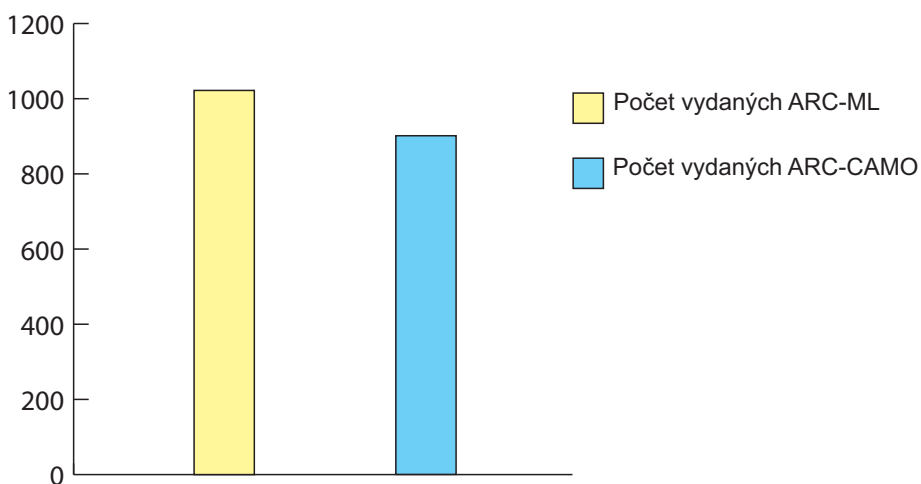
2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
202	266	212	141	187	193	1310	1867	1920	1923

Počet OLZ + ARC vydaných, prodloužených a vložených ML



Rozdělení ARC dle vydání - rok 2010

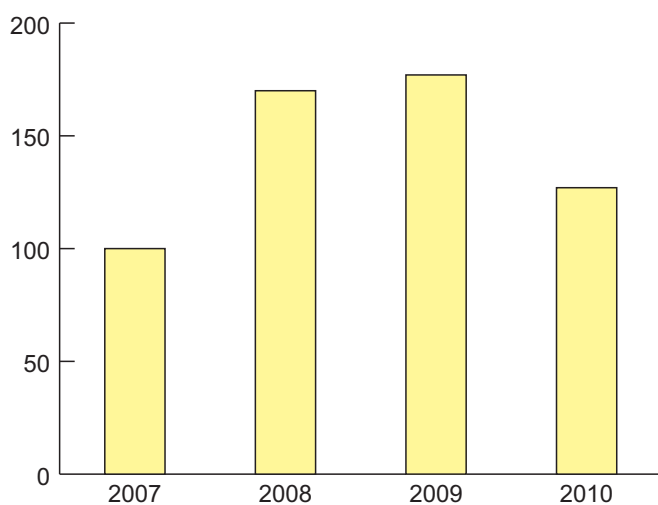
Počet vydaných ARC	1923
Počet vydaných ARC-ML	1022
Počet vydaných ARC-CAMO	901



Vydávání povolení k letu (Permit to Fly) a zvláštního OLZ (PtF a ZOLZ)

Počet vydaných PtF

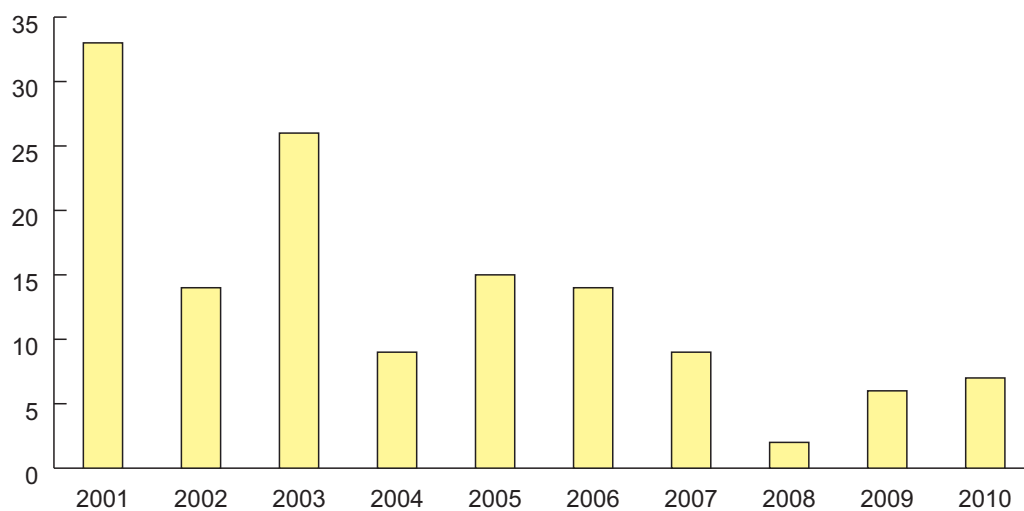
2007	2008	2009	2010
100	170	177	127



Vydávání exportního osvědčení letové způsobilosti (EOLZ)

Počet vydaných EOLZ

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
33	14	26	9	15	14	9	2	6	7

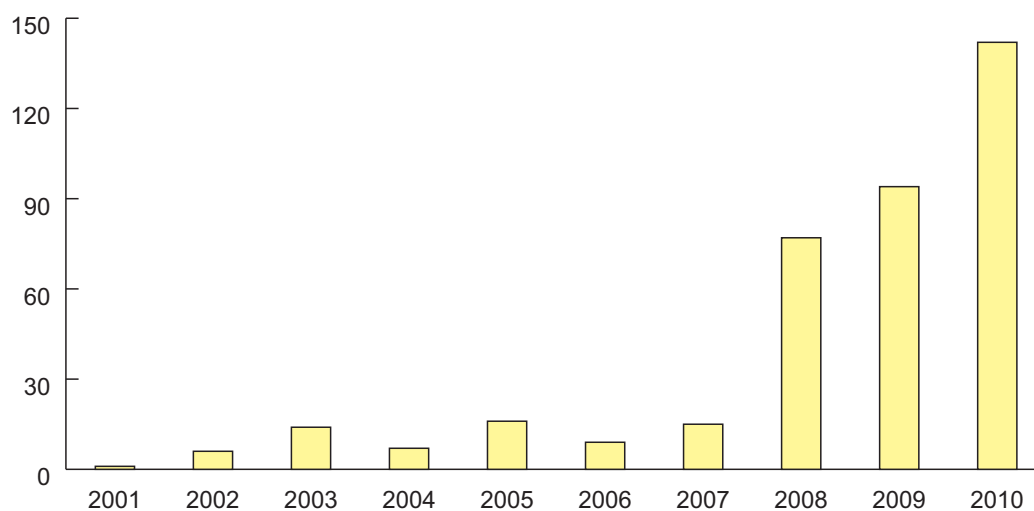


Vydávání osvědčení hlukové způsobilosti (OHZ)

Osvědčení hlukové způsobilosti

2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1	6	14	7	16	9	15	77	94	142

Počet OHZ vydaných ML

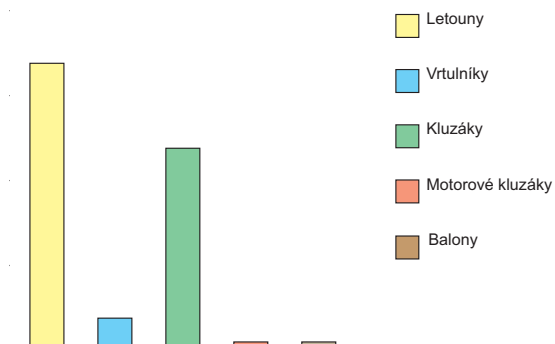


Kontroly letadel dle M.B.303, tzv. Fleet monitoring (ACAM)

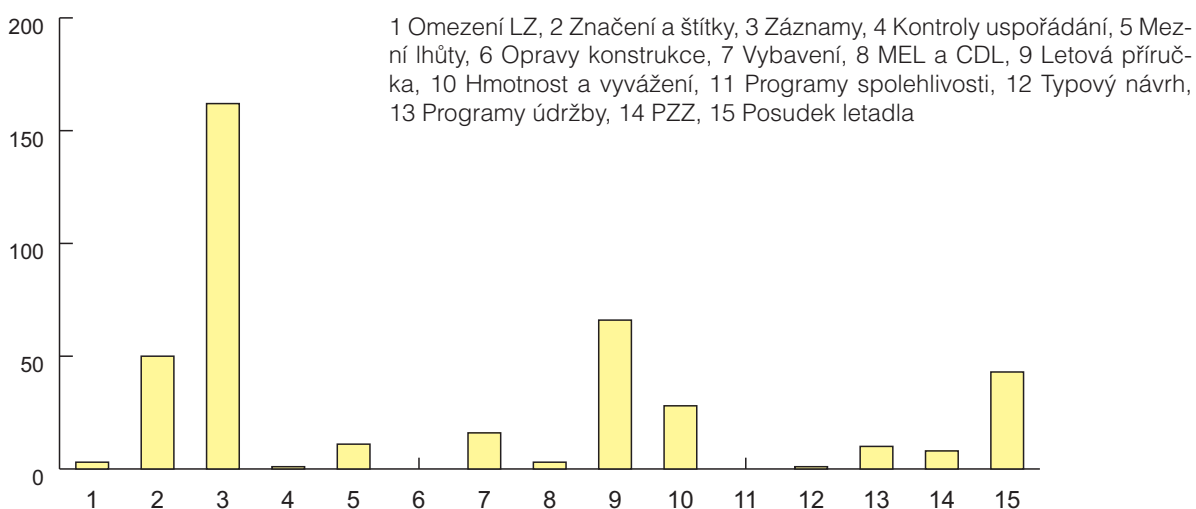
V souvislosti s plnou platností Části M od 28. 9. 2009, v jejíž souvislosti došlo k přesunu většiny kontrol letové způsobilosti do pravomoci CAMO, přenesli inspektoři ML hlavní část své působnosti na kontroly stavu letadel podle ustanovení M.B.303 Část M.

Kontroly M.B.303	Počet	Procent
Letouny	169	53,31 %
Vrtulníky	19	5,99 %
Kluzáky	119	37,54 %
Motorové kluzáky	5	1,58 %
Balony	5	1,58 %
Celkem	317	100,00 %

Kontroly dle M.B.303



Rozložení zjištěných KRE u letadel GA



Výjimky z AD EASA 2010-0185-E, L-13 Blaník a L-13A Blaník

S cílem zajistit požadavky provozovatelů na dokončení letové sezóny byly inspektory ML, zpočátku i nad rámec pracovní doby, zpracovávány výjimky udělené ST; první výjimky byly ST uděleny na 2 měsíce, následně výjimky byly uděleny na 5 měsíců (do 4. dubna 2011).

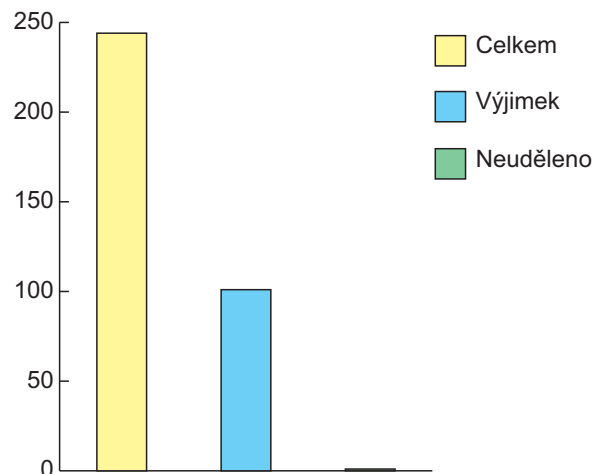
L-13 Blaník

Registrovaných v LR	244	
Počet výjimek:		
Září 2010	100	65/35
Pod 4000 hod.	65	
Nad 4000 hod.	35	
Nevydáno	1	

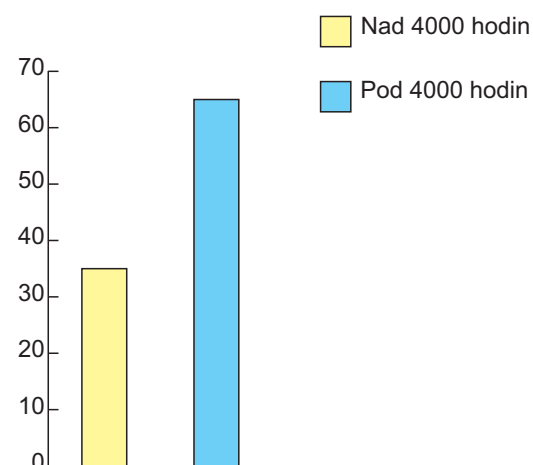
Opakované 11/2010	77	47/30
Pod 4000 hod.	47	
Nad 4000 hod.	30	
Nevydáno	3	

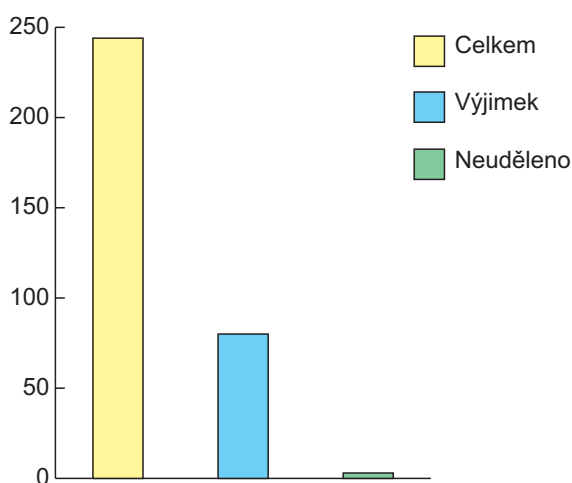
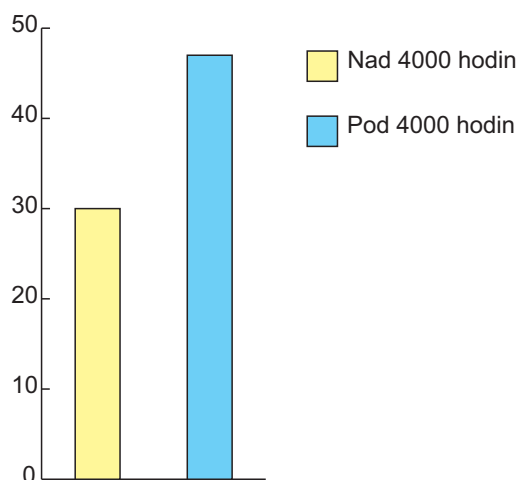


Výjimky pro L-13 (9/2010)



Rozložení dle náletu hodin (v 9/2010)



Opakované výjimky L-13 (11/2010)**Rozložení dle náletu hodin (v 11/2010)****Posuzování a schvalování provozní technické dokumentace letadel v obchodní letecké dopravě, leteckých pracích a dalších provozních činnostech**

- v obchodní letecké dopravě:
 - Minimum Equipment List – MEL (6x)
 - Technical Log Book – TLB (2x)
 - stanoviska k vydávání a prodlužování osvědčení leteckého dopravce – AOC (21x)
- v leteckých pracích a dalších provozních činnostech - LPR (76x)
 - žádosti o schválení a prodloužení leteckých prací a činnosti pro vlastní potřebu včetně schvalování Příruček pro řízení údržby
- vlastníkům/provozovatelům a CAMO organizacím:
 - programy údržby (cca 120x), vč. schvalování změn a zakládání PÚ (změn) zpracovaných CAMO
 - výklady organizací CAME (cca 10x)

Kooperace s inspektory OOO/ÚDR

- účast na auditech v CAMO organizacích (cca 50x).
- inspektoři ML se s inspektory OOO/ÚDR zúčastňovali plánovaných auditů v organizacích CAMO za účelem podpory auditorů v oblasti pokračující letové způsobilosti a ověřování stavu letadel a jejich provozně-technické dokumentace (včetně provádění kontrol dle M.B.303 – Fleet Monitoring).

Zpracovávání, resp. revidování příslušných směrnic a poradních oběžníků souvisejících s rozvojem činností OZL/ML

Pro podporu činnosti inspektorů ML při kontrolách externích pracovníků podílejících se na zajištění pokračující letové způsobilosti (kontroloři LZ CAMO, Oprávnění pracovníci ELA 1 a Pověření pracovníci) byla zpracována Směrnice CAA-ST-111-n/10 a kontroly dle této směrnice byly neprodleně zahájeny.

Mimořádné činnosti ML

Odborné poradenství a osvěta letecké veřejnosti v oblasti všeobecného letectví při tzv. Fleet Monitoringu prováděného na leteckých závodech a vystoupeních přinesla mimořádnou odezvu z řad letecké veřejnosti a to jak ve změně pohledu na činnost ÚCL, tak především prostřednictvím hromadného přehlašování kluzáků z německých a rakouských (i jiných) registrací (poznávacích značek) na registrace (pozn. značky) české.

Odbor opravňování organizací (OOO)

V roce 2010 pokračoval proces stabilizace v oblasti organizací k řízení zachování způsobilosti (CAMO), kdy je možno konstatovat, že překotný nárůst počtu těchto organizací, související se změnou evropské legislativy, byl zvládnut a situace se postupně stabilizuje a stává přehlednější.

I přes to, že hlavní nápor těchto nových organizací připadal na rok 2009, došlo během roku 2010 k dalšímu výraznému navýšení počtu organizací dozorovaných odd. UDR, a proto bylo nutno přistoupit k vnitřní reorganizaci odboru a došlo k přesunu jednoho pracovníka z odd. VYR do odd. UDR.

Vzhledem k tomu, že na konci roku došlo, v souvislosti se změnami financování státní správy, ke snížení počtu pracovníků OOO o jednoho, je nutno konstatovat, že v současné době se odbor nachází na hranici možného vytížení a jakékoliv další výrazné zvýšení počtu dozorovaných organizací, ať už ve výrobě nebo v údržbě, povede nutně ke snížení intenzity a kvality dozoru.

I v tomto roce prošla část odboru (odd. UDR) standardizačním auditem EASA. Výsledek je nutno hodnotit velmi pozitivně, především s ohledem na minimální množství nálezů a jejich úroveň, a je tak možno konstatovat, že dozor v této oblasti je na úrovni srovnatelné s vyspělými evropskými zeměmi.

Oddělení výroby (VYR)

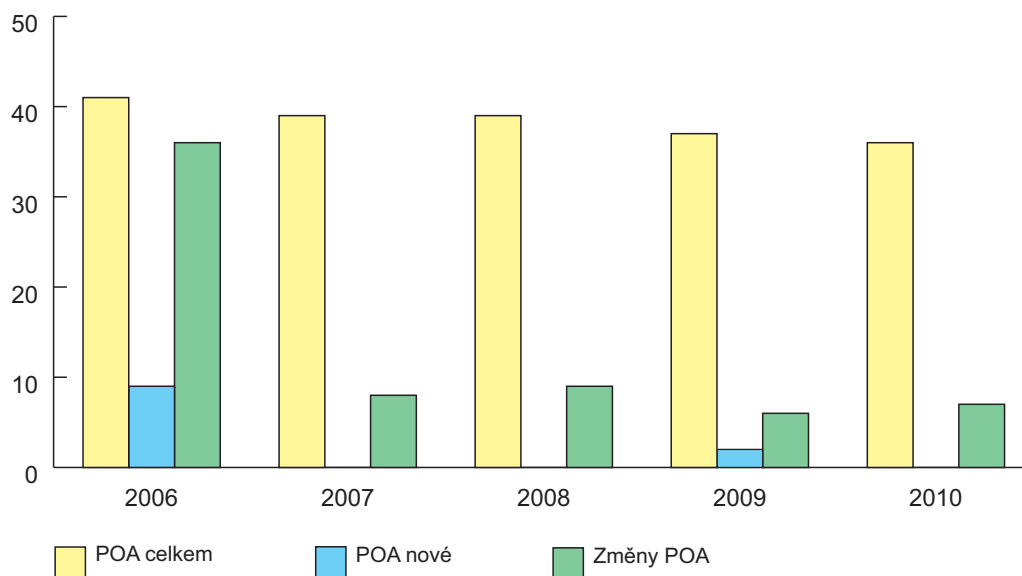
V roce 2010 došlo k nárůstu nově podaných žádostí (celkem 3, z toho jeden finalista), což je nutno hodnotit jako velmi pozitivní signál. Jedním z žadatelů je i firma vyrábějící letoun v kategorii LSA, který v současné době prochází certifikačním procesem EASA. Tato žádost jednoznačně ukazuje, že i výrobci LSA mohou pracovat ve standardním prostředí, které jim má co nabídnout, a tím jsou odstraňovány nerovné podmínky pro podnikání ve srovnání s výrobci standardních malých letadel.

Během roku došlo k převodu výroby mezi dvěma organizacemi, i přes důkladné plánování se proces ve výsledku ukázal značně náročnější a tudíž vyžadoval zvýšený dohled ze strany úřadu.

Mimo uvedených aktivit byla poskytnuta pomoc NAA Řecka při implementaci standardizačních požadavků EASA, NAA Holandska při auditování pobočky holandské firmy na našem území a FAA při auditu subdodavatele z České republiky. Oddělení rovněž udržuje úzkou vazbu na EASA a vysílá pracovníky do EASA standardizačních týmů. V tomto roce se jeden pracovník zúčastnil EASA standardizační inspekce NAA ve Slovinsku.

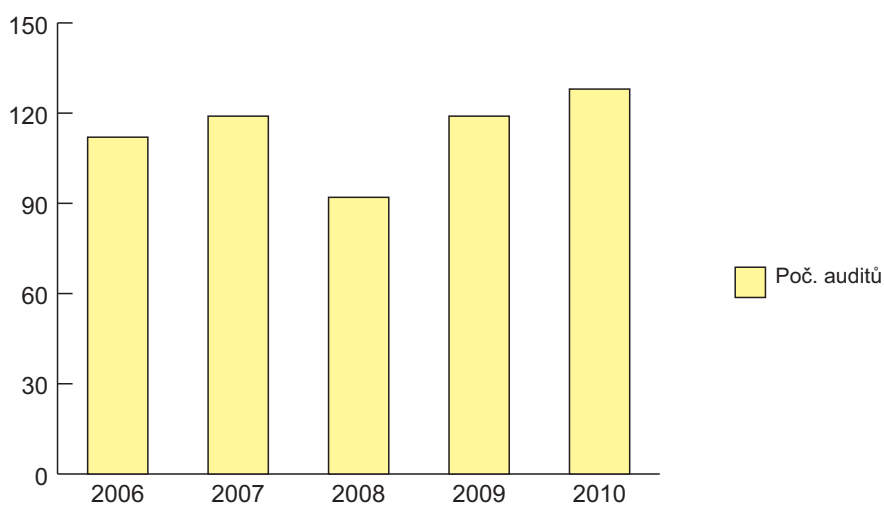


Přehled oprávnění výrobních organizací v letech 2006 až 2010



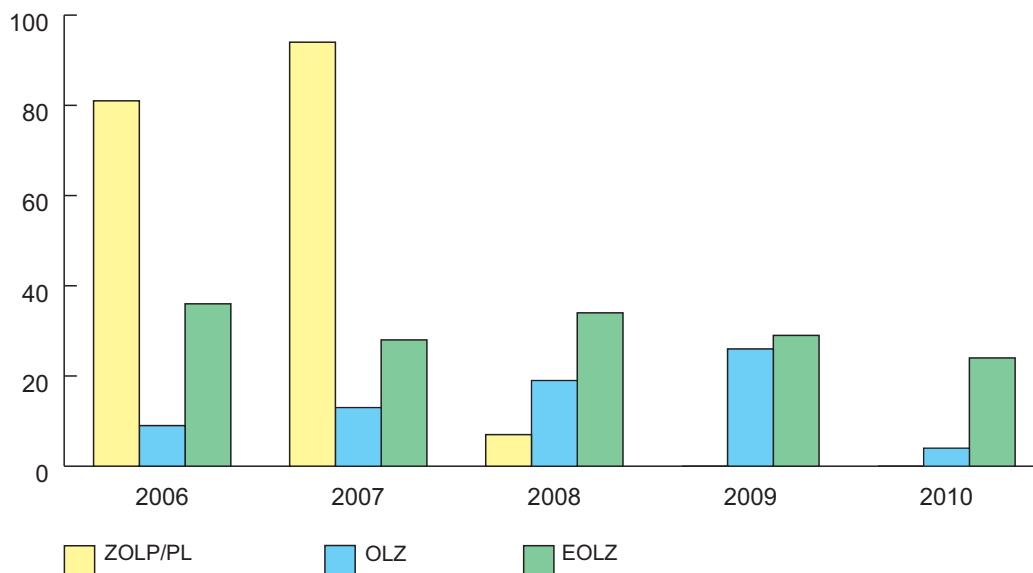
Rok	2006	2007	2008	2009	2010
POA celkem	41	39	39	37	36
POA nové	1	0	0	2	0
Změny POA	2	8	9	6	7

Přehled provedených auditů žadatelů/držitelů POA/jejich subdodavatelů v letech 2006 až 2010



Rok	2006	2007	2008	2009	2010
Poč. auditů	112	119	92	119	128

Přehled vydaných osvědčení letové způsobilosti nově vyrobeným letadlům v ČR v letech 2006 až 2010



Rok	2006	2007	2008	2009	2010
ZOLZ/PL	81	94	7	0	0
OLZ	9	13	19	26	4
EOLZ	36	28	34	29	24



Oddělení údržby (ÚDR)

Kromě standardního dozoru bylo během roku nutno řešit i některé výjimečné úkoly, mezi které bezesporu patří restrukturalizace ČSA zahrnující vznik nové oprávněné organizace k údržbě a organizace oprávněné k řízení zachování letové způsobilosti nebo podobné rozdělení společnosti JOB AIR na dceřiné společnosti.

Mezi obvyklou činností lze v posledních letech rovněž zahrnout vedení správních řízení o různých postizích s organizacemi, které neplní své povinnosti. Jedná se o činnost, jejíž výsledek je velmi závislý na kvalitní interní právní podpoře inspektorů ÚDR.

Pracovníci oddělení jsou rovněž začleněni do pracovní skupiny EASA, která vypracovává úpravu AMC pro Část 145 z nařízení (ES) č. 2042/2003 a účastní se standardizačních inspekcí v týmech EASA.

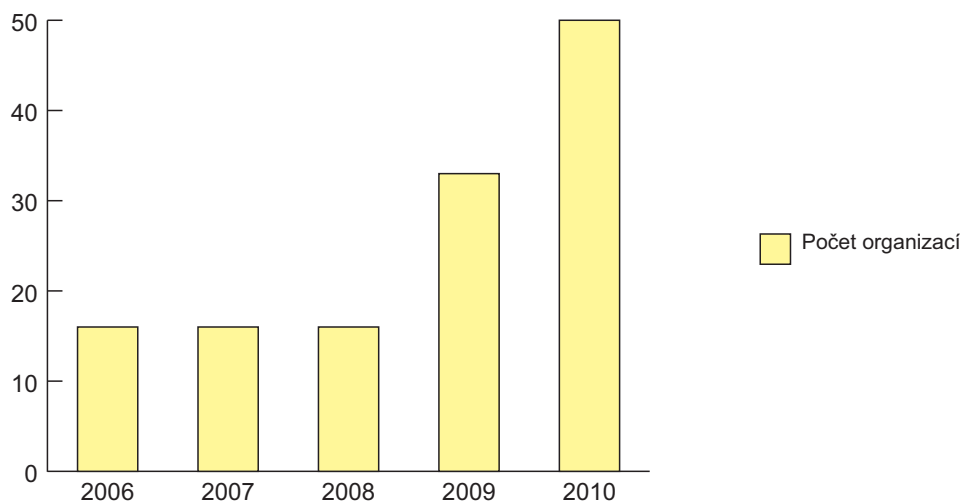
Sumarizace činností oddělení:

Organizace schválené v roce 2010 dle nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 - příloha I - Část M, hlava G

V roce 2010 bylo schváleno 11 organizací.

Celkový počet organizací dle Části M, hlava G nařízení (ES) č. 2042/2003 v posledním znění

	2006	2007	2008	2009	2010
Počet organizací	16	16	16	33	50

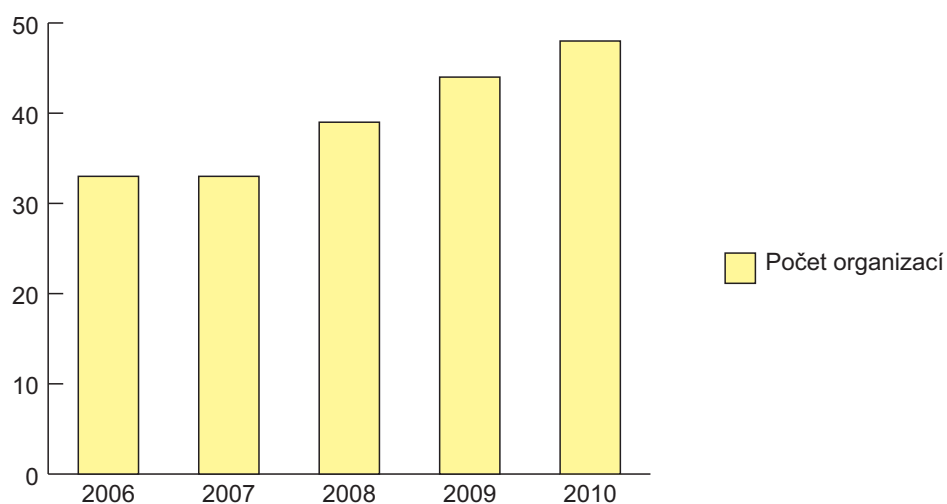


Organizace schválené v roce 2010 dle nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 - příloha II - Část 145

V roce 2010 bylo nově schváleno 6 organizací.

Počet organizací údržby dle Části 145

	2006	2007	2008	2009	2010
Počet organizací	33	33	39	44	48

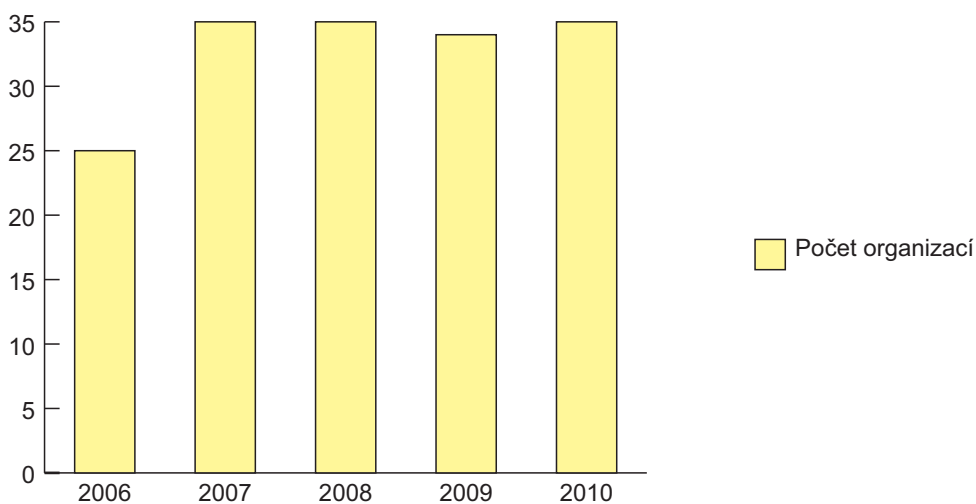


Organizace schválené v roce 2010 dle nařízení Komise (ES) č. 2042/2003 - příloha I - Část M, hlava F

V roce 2010 byly schváleny 2 organizace.

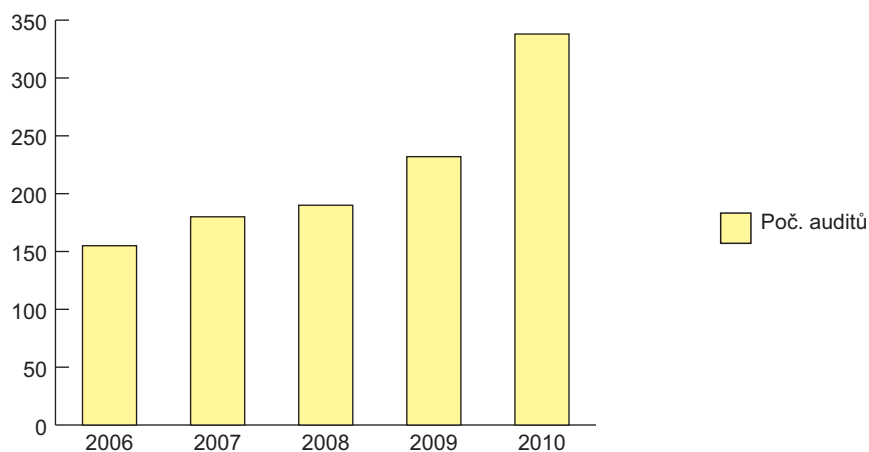
Počet organizací dle Části M, hlava F

	2006	2007	2008	2009	2010
Počet organizací	25	35	35	34	35



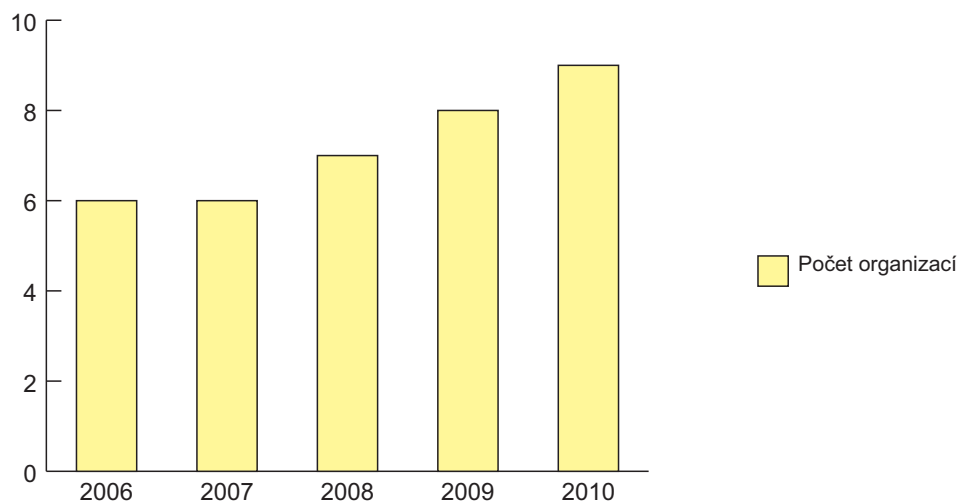
Počet realizovaných auditů

	2006	2007	2008	2009	2010
Počet auditů	155	180	190	232	338



Celkový počet pracovníků oddělení údržby

	2006	2007	2008	2009	2010
Počet pracovníků	6	6	7	8	9

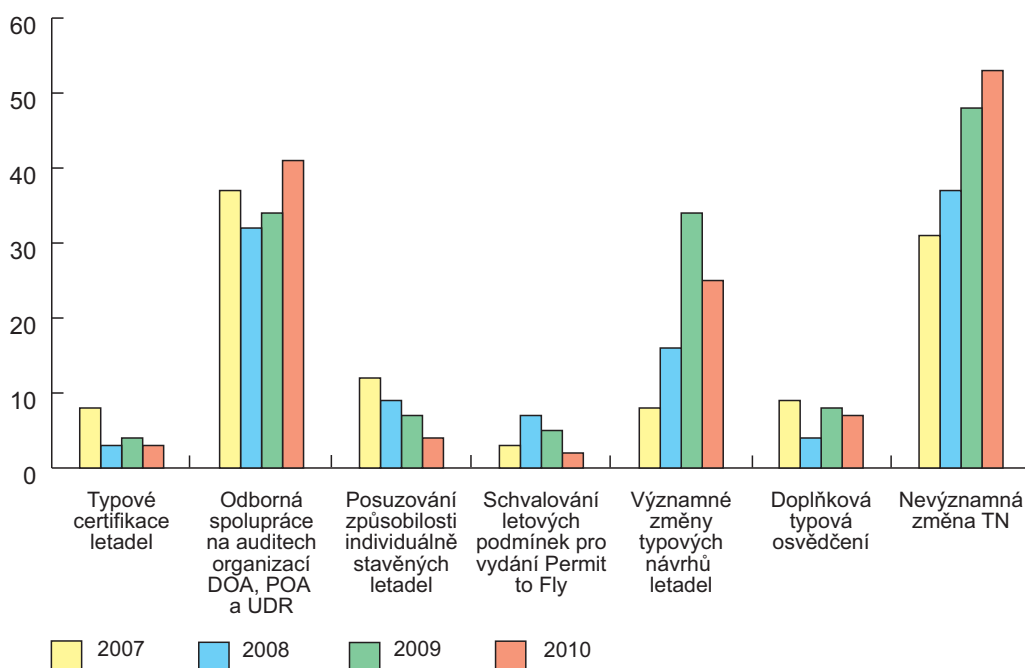


Odbor certifikace a inženýringu (OCI)

Na konci roku 2010, v rámci vládních úspor, byl zredukován počet pracovníků OCI na celkový počet 15, což se dotklo referátů pohonných jednotek a referátů výstroje letadel.

Hlavní obsah práce OCI (viz tabulka 1, diagr. 1.a přehled 1.) spočíval v posuzování počáteční způsobilosti letadel, výrobků a vybavení, a to jak pro letadla a výrobky transferované pod EASA, tak na letadla dle Annexu 2 nařízení EK 216/2008. Některé z uvedených činností jsou vykonávány v rámci alokovaných úkolů od EASA podle sjednaného kontraktu, platného nejméně do roku 2013. V rámci tohoto kontraktu byla za aktivity, prováděné pracovníky OCI, účtována za rok 2010 o 38% větší částka (včetně cestovného) než v roce 2009 a o 68% větší částka než v roce 2008.

Činnosti		Rok									
Rámcově	Podrobně	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Činnost v týmech ST při:	Typové certifikace letadel	Viz rozbor OCV					10	8	3	4	3
	Odborná spolupráce na auditech organizací DOA, POA a UDR	Viz rozbor OCV a OZL					21	37	32	34	41
	Posuzování způsobilosti individuálně stavěných letadel	Viz rozbor OCV a OZL					9	12	9	7	4
	Schvalování letových podmínek pro vydání Permit to Fly	Neprovádělo se						3	7	5	2
	Významné změny typových návrhů letadel, STC	Viz rozbor OCV a OZL					6	8	16	34	25
	Doplňková typová osvědčení	Viz rozbor OCV a OZL					9	9	4	8	7
	Nevýznamná změna TN	Viz rozbor OCV a OZL					20	31	37	48	53



Typová certifikace		
Nově přijaté žádosti	EASA	Domácí
Rok 2009	0	2
Rok 2010	1	0
Probíhající projekty	EASA	Domácí
Rok 2009	2	2
Rok 2010	2	1

Počet typových certifikací zcela nových výrobků letecké techniky je obecně malý. Během roku 2010 nedošlo u projektu VUT 100 prakticky k žádnému významnému posunu. Projekt certifikace kluzáku firmy HpH G304S, kterým se ÚCL zabýval od roku 2004, byl koncem roku 2009 internalizován EASA. Žadatel však dosud typové osvědčení od EASA nezískal. Proti tomu narůstá počet změn, prováděných na výrobcích letecké techniky, buď jako významné nebo nevýznamné změny typového návrhu nebo formou doplňkových typových osvědčení. Například zatímco v minulých letech byly počty změn typového návrhu na motorech a vrtulích relativně malé, letos bylo řešeno samostatně referátem pohonných jednotek celkem 12 změn. Další oblastí činností, která přináší rostoucí zapojení specialistů OCI je provádění a účast na auditech pokračujícího dozoru organizací oprávněných k projektování, jak těch, které spadají pod EASA, tak národních držitelů, jejichž počet, i při velmi malé oblasti jejich působnosti (pouze na letadla netransferovaná pod EASA), neklesá.

Další činnosti OCI jsou patrné z grafických příloh (viz následující tabulka). V roce 2010 se výrazně zvýšil objem zapojení specialistů OCI do řešení problémů pokračující typové způsobilosti (CAW) leteckých výrobků transferovaných EASA. Zvláště závažný je případ kluzáku L-13 Blaník, vztahující se k únavové životnosti křídla, kdy EASA po několikrát opakované revizi havarijního příkazu k zachování letové způsobilosti zastavila provoz všech kluzáků tohoto typu, jako následek letecké nehody kluzáku L-13 v Rakousku. Vzhledem k tomu, že ÚCL dlouhodobě vykonával úlohu státu konstrukce pro zachování letové způsobilosti, na základě těchto znalostí vypracoval OCI základní podmínky pro možné udělení výjimky pro kluzáky L-13 Blaník, u kterých byly doloženy výrobcem stanovené záznamy o provozu. Udělené výjimky tak umožnily doletat sezónu na tomto typu v českých aeroklubech.



Činnosti		Rok									
Rámcově	Podrobně	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Motory, vrtule, APU-Typové certifikace, validace, změny	Typové certifikace motory/APU	0	0	3	0	1	2	3	1	2	1
	Typové certifikace vrtule	1	1	4	2	6	3	2	0	0	2
	Validace čs. TC motorů /APU cizím LÚ	2	3	2	0	1	2	2	0	3	0
	Validace čs. TC vrtulí cizím LÚ	2	3	2	0	0	2	4	1	2	0
	Vydávání EOLZ pro motory a vrtule	-	-	-	-	49	47	40	37	32	30
Další specifické činnosti	Souhlas s použitím výrobku v civilním letectví/TSO/ETSO	105	164	143	30	56	8	2	2	2	1
	Souhlas ke zkušebnímu létání	28	42	14	14	16	18	14	12	7	11
	Letová způsobilost pro zvláštní provoz	1	5	11	31	33	15	10	11	17	29
	Šetření nehod, závad/opatření ze šetření	17	27	29	20	2	9	13	22	26	29
	Účast v týmech EASA a odborných komisích EASA	-	-	-	-	5	9	16	8	12	14

V dalším období proto, aby pokryl široké spektrum činností, bude Odbor certifikace letadel a inženýringu stát před dvěma zásadními úkoly. Jednak nahradit některé specialisty, kteří budou postupně odcházet do důchodu a pro nové i stávající pracovníky zajistit rozsah školení takový, který by pokryl jak oblast jejich technických znalostí, tak i orientaci v administrativních a procesních činnostech a v neposlední řadě také požadované nezbytné jazykové znalosti. Jestliže tento proces bude probíhat plynule a bez vlivu na celkovou schopnost OCI posuzovat letovou způsobilost, je velmi pravděpodobné, že EASA bude nadále využívat zkušeností ÚCL na poli letové způsobilosti, neboť v této oblasti je ze strany EASA ÚCL považován za spolehlivého partnera.

System řízení jakosti na ST (SMJ ST)

V průběhu roku 2010 byly vytvořeny 4 nové směrnice-postupy a provedeny změny 21 stávajících postupů, což bylo vyvoláno doplňky a změnami předpisů.

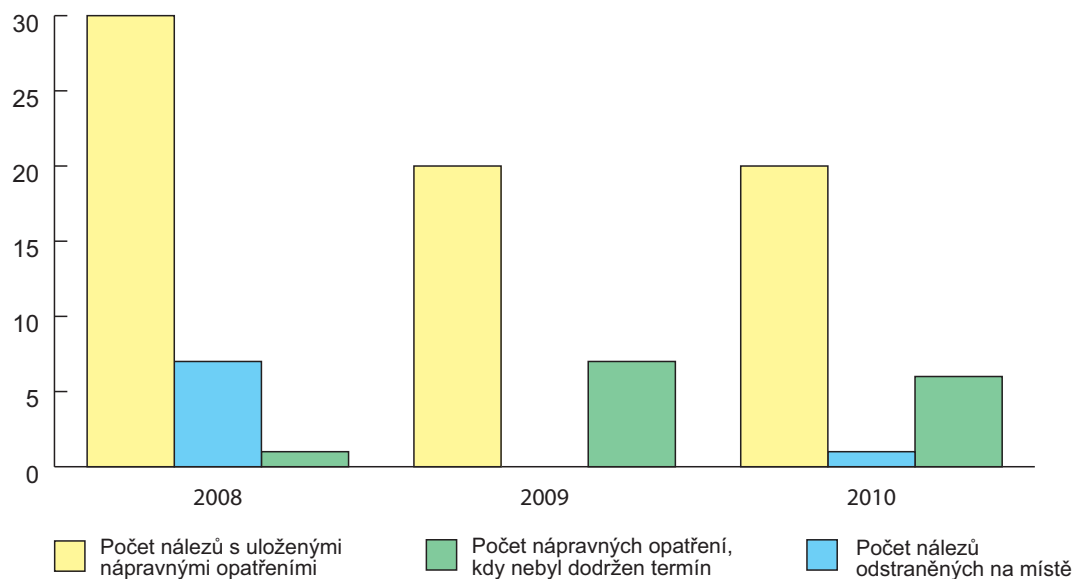
U všech útvarů ST byly v souladu s ročním plánem provedeny interní audity všech prováděných odborných procesů. Celkový počet nálezů s uloženými nápravnými opatřeními z těchto auditů byl 20, žádný nález nebyl povahy, která by vyžadovala okamžitý zásah. Nápravná opatření byla uskutečněna v požadovaném termínu s výjimkou přepracování směrnice postupů DOA. Nápravné opatření pro jeden nález má termín splnění v roce 2011. Od srpna byl snížen stav odd. VYR o jednoho inspektora, který byl převeden na odd. UDR, kde byl stav navýšen. Ke konci roku 2010 a ke konci ledna 2011 dochází k snížení počtu pracovníků ST o pět.

Nápravná opatření plynoucí ze standardizační inspekce IAW uskutečněné EASA v září 2009 byly v roce 2010 splněny v požadovaných termínech. V únoru 2010 provedla EASA standardizační inspekci CAW; akční plán nápravných opatření byl EASA odsouhlasen a je plněn.



Výsledky interních auditů odborných procesů na ST

	2008	2009	2010
Počet nálezů s uloženými nápravnými opatřeními	30	20	20
Počet nápravných opatření, kdy nebyl dodržen termín	7	0	1
Počet nálezů odstraněných na místě	1	7	6



sekce letových standardů



K 1.1. 2010 byla provedena změna struktury sekce, a to za účelem nastavení funkčního vedení sekce a příslušné reakce na druhé rozšíření kompetencí Evropské agentury pro bezpečnost letectví na oblast ATM a letišť. Změna by měla zajistit proveditelnost plnění požadavků novelizovaných nařízení ES a nápravných opatření vyplývajících z příslušných mezinárodních inspekčních aktivit. Bylo rozhodnuto, že funkčnost provedené organizační změny bude průběžně vyhodnocována a v roce 2011 budou přijata opatření z tohoto hodnocení vyplývající.

V rámci sekce jsou vedeny níže uvedené odbory. Mimo ně jsou řediteli sekce podřízeny 2 pozice zajišťující právní služby sekce a spolupráci při řešení správních řízení SLP – leteckého rejstříku. Pracovníci sekce se v roce 2010 také účastnili jednání a testování vlivu laserových zařízení na oblast letectví a letecký provoz.

Odbor letových a navigačních služeb

Odbor je rozdělen na oddělení navigačních služeb a oddělení letové a údržby. Oblastí působnosti oddělení navigačních služeb je výkon státního dozoru v oblasti letových a navigačních služeb, z hlediska zajištění jejich bezpečnosti a efektivity, v souladu s principem zajištění rovného principu jejich využívání všemi uživateli. To vše je třeba aplikovat v úzké návaznosti na evropský projekt SES (Single European Sky – jednotné evropské nebe) a související rozšíření činnosti Evropské agentury pro bezpečnost letectví – EASA na oblast služeb, které řeší odbor v rozsahu vnitrostátního dozorového orgánu (NSA). Oddělení navíc plní současně úlohu meteorologického úřadu v souladu s požadavky ICAO.

Hlavním úkolem pro rok 2010 bylo provedení re-certifikačních auditů podle nařízení (ES) č. 2096/2005 v podniku ŘLP ČR, s.p. a společnosti Letiště Vodochody, a.s. Dále byly provedeny audity plnění požadavků ESARR 3 na implementaci safety management system u všech poskytovatelů služeb specifikovaných výše uvedeným nařízením. Všichni inspektoři oddělení absolvovali teoretickou přípravu se zaměřením na civilní předpisy v rámci kurzů v institutu Eurocontrolu dle jejich zaměření. Vzdělávání inspektorů probíhalo a nadále i musí probíhat v souladu s plněním požadavků nařízení (ES) č. 1315/2007 na způsobilost personálu konajícího odborný dozor.



Aktivity oddělení v roce 2010:

Druh prováděné činnosti	Počet
Certifikace Aero VODOCHODY, a.s. podle Nařízení (ES) č. 2096/2005	1
Audit AIRCRAFT Industries, a.s. podle Nařízení (ES) č. 2096/2005	1
Audit ČHMÚ podle Nařízení (ES) č. 2096/2005	1
Certifikace ŘLP ČR, s.p. podle Nařízení (ES) č. 2096/2005	1
Incidenty v oblasti poskytování navigačních služeb	167
Inspekční činnost na stanovištích ATS	14
- z toho stanoviště pod správou AČR	0
- z toho stanoviště ŘLP ČR, s.p.	10
- z toho sdílené audity s ŘLP ČR, s.p.	0
- z toho stanoviště ATS na továrních letištích (Vodochody, Kunovice)	4
Inspekční činnost při výcviku ATCo	6
Zkoušky leteckého personálu	94
- z toho ATCo	76
Monitoring na stanovištích ATS	91
Zapojení pracovníků do oborových komisí v ČR	
- UAS	1
- EAD AIP	1
- ASM CG	6
- Low Visibility Operations	1
- Runway Safety	1
- Runway Capacity	1
- koordinační porady pořádané DPLR ŘLP ČR, s.p.	6
- mapa překážek	1
Zapojení pracovníků do oborových komisí v zahraničí	
- Evropská komise – Single European Sky	1
- FAB	6
- ECIP – ELCIP	2
- ANT (Air Navigation Team)	2
Vzdělávací kurzy absolvované pracovníky	
- z toho kurzy organizované Eurocontrol	12
- z toho další odborné kurzy	2
Udržení certifikace ISO 9001	1

Referát leteckých zařízení (RLZ) vykonává činnosti týkající se ověřování typové způsobilosti a ověřování provozní způsobilosti leteckých pozemních zařízení (LPZ). Ověřuje způsobilost společností k činnostem prováděným na LPZ. Referát se podílí a koordinuje činnost ÚCL v rámci schvalování syntetických výcvikových zařízení (STD). V rámci přesunu referátu do sekce letových standardů byl referát organizačně umístěn v odboru letových a navigačních služeb, oddělení navigačních služeb. S koncem roku 2010 byla na RLZ převedena činnost v rámci státního dozoru nad bezpečnostními zařízeními. V rámci reorganizace sekce pak dochází k možnosti posílení oblasti leteckých zařízení s vizí rozšíření kompetencí i na oblast satelitních navigačních a komunikačních prostředků.

V roce 2010 byla vydána směrnice SLS „Zásady pro výkon odborného dozoru“ pro činnost odborného dozoru v oblasti LPZ. Byla provedena aktualizace již vydaných interních i externích směrnic a postupů a započata práce na harmonizaci činnosti RLZ s požadavky EU (SES, interoperabilita apod.).

sekce letových standardů

V rámci ověřování typové způsobilosti LPZ referát ověřil celkem 20 zařízení nebo systémů k použití v civilním letectví, z čehož polovina těchto LPZ byly nové produkty. Dále v uplynulém roce vykonával RLZ výkon dozoru nad jednotlivými LPZ v provozu, a to jak u poskytovatelů letových navigačních služeb nebo u poskytovatelů meteorologických služeb, tak i u provozovatelů letišť, kteří některá z LPZ taktéž provozují. U těchto LPZ bylo prováděno ověření způsobilosti v provozu a to jak u stávajících LPZ (prodloužení způsobilosti) nebo bylo provedeno ověření způsobilosti v provozu pro nové LPZ.

V oblasti STD provedl RLZ úspěšnou recertifikaci všech STD provozovaných v ČR. V prvním pololetí roku 2010 provedl svou první certifikaci STD v zahraničí (Slovenská republika). Dále se RLZ a spolupracující složky ÚCL podrobil auditu ze strany EASA v oblasti STD.

RLZ v roce 2010 úspěšně ověřil způsobilost necelých třech desítek společností k výkonu činností prováděných v oblasti LPZ, z nichž jedna pětina byla nově opravňována. Pracovníci RLZ v roce 2010 uspořádali seminář pro osoby pověřené jednak odborným dozorem nad LPZ v rámci opravňovaných činností, tak i odborným dozorem nad LPZ jež slouží k poskytování LPS.

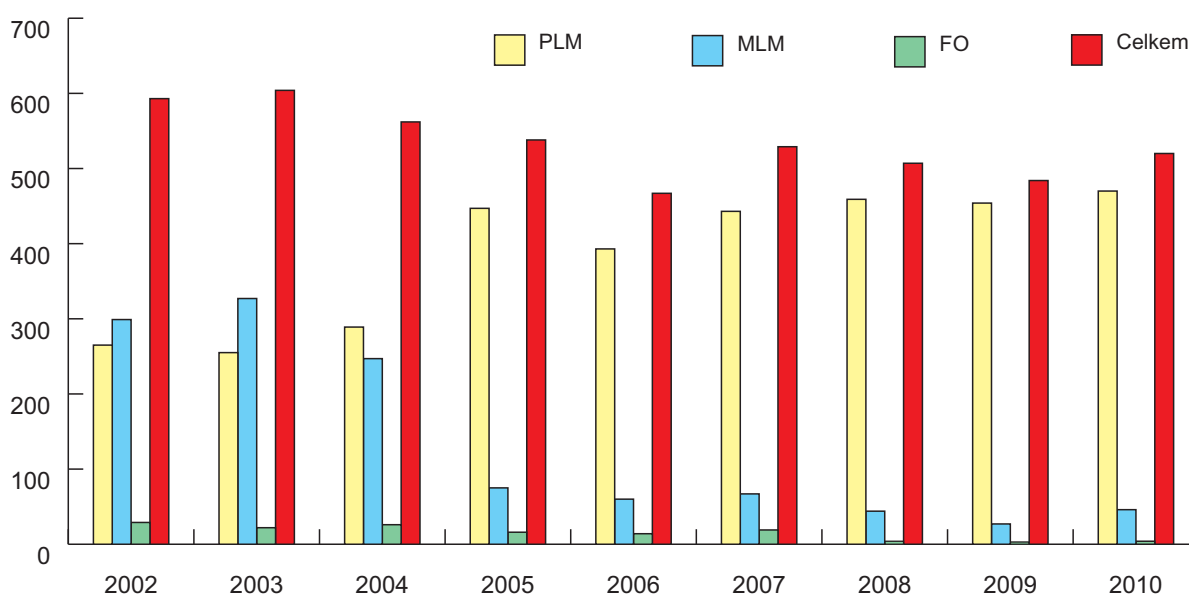
V oblasti bezpečnostních zařízení (BZ) je uskutečňována certifikace zařízení a provozní monitoring na jednotlivých prozozech a seznamování provozovatelů BZ se systémem daným zákonem č. 225/2006 Sb., ve znění pozdějších úprav. Byla také provedena revize postupů ÚCL v této oblasti a k jejímu vyhodnocení bude přistoupeno v roce 2011.

V nové struktuře sekce letových standardů byly složky bývalého odboru letového ověřování začleněny do nového odboru letových a navigačních služeb. Letové ověřování provádí nyní referát letové kalibrace v součinnosti s oddělením letovým a údržby.

Analýza spolehlivosti dozorovaných leteckých zařízení (LZ) umožnila s účinností od 15.9. upravit Závazné opatření CAA-D-004 stanovující intervaly pravidelných letových měření LZ. Došlo ke sjednocení lhůt zařízení VOR a DME a prodloužení u zařízení APAPI.

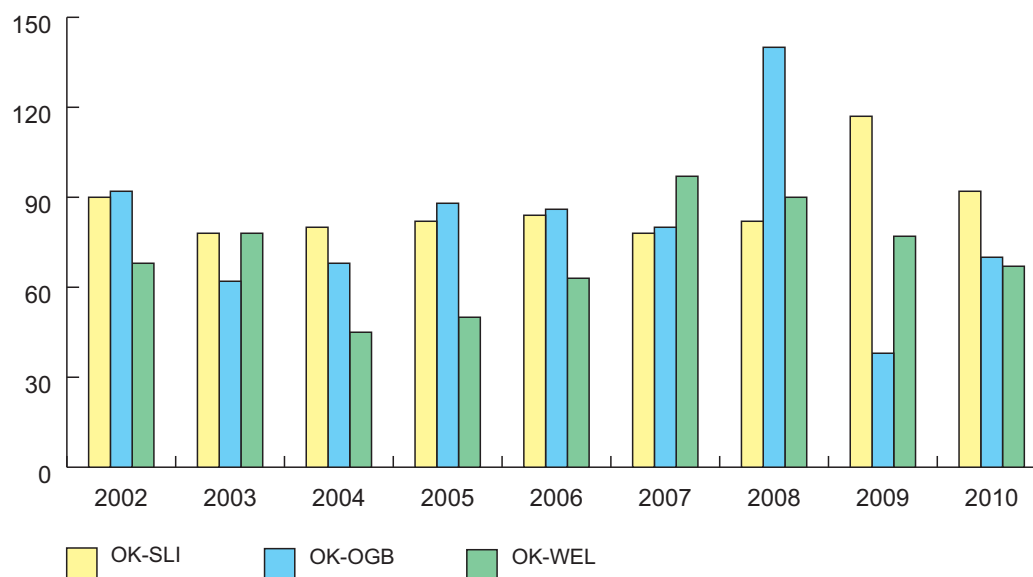
Byly změněny postupy dozoru přehledové infrastruktury Řízení letového provozu ČR, s.p. Po analýze spolehlivosti bylo upuštěno od letového ověřování radiokomunikačních zařízení na VFR letištích poskytujících pouze službu AFIS.

Výkony státního dozoru v oblasti letového ověřování LPZ



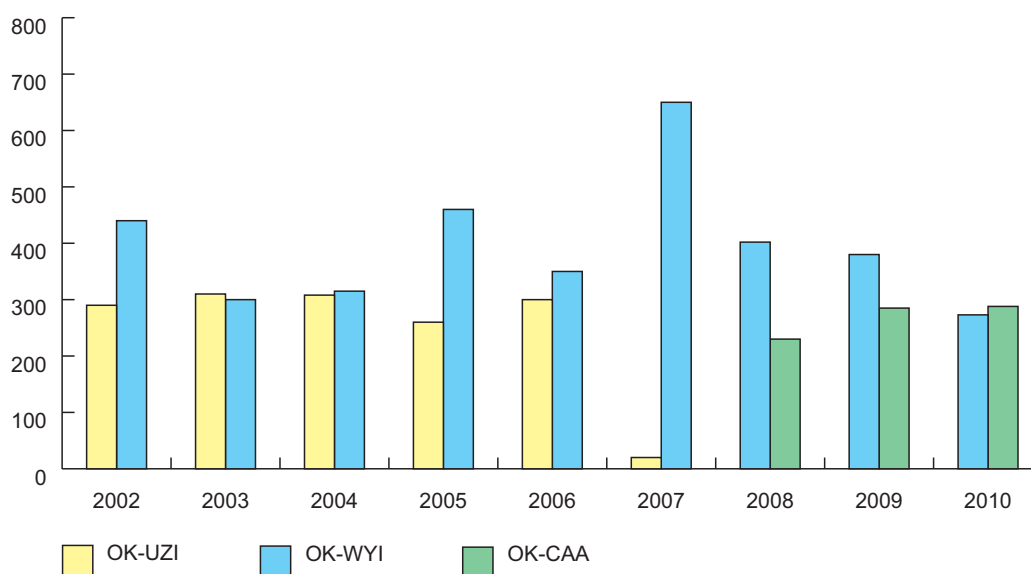
Změna poměru pravidelných letových měření (PLM) a mimořádných (MLM) v roce 2005 je dána změnou zařazení letových ověřování pro AČR mezi pravidelná letová měření. Celkový pokles výkonů je důsledkem prodloužení lhůt mezi letovými ověřováními.

Roční nálet malých letadel v hodinách



Nižší nálet letounu OK-WEL byl způsoben plánovanou střední prohlídkou letounu. Všechny letouny přecházejí do roku 2011 letově způsobilé s předpokladem průměrných nákladů na plánovanou údržbu. Plánované souvislé odstavení v údržbě nepřekročí 10 pracovních dnů u každého jednotlivého letounu.

Roční nálet velkých letadel v hodinách



Oba velké (měřicí) letouny byly odstaveny pouze při plánované údržbě a jsou nově schváleny pro provoz P-RNAV. Předpokládáme vyšší podíl vlastní údržby oproti dodavatelské.

Odbor letiště a leteckých staveb

Odbor je dle nové struktury sekce rozčleněn na oddělení letiště, referát letecký stavební úřad a na pozici bezpečnostní zařízení (viz výše RLZ).

Nejdůležitější oblastí činností oddělení letiště (OL) zůstávají i nadále kontroly v oblasti leteckých staveb a prodloužení vydaných osvědčení u veřejných mezinárodních letiště. Pokud se týká formy činnosti oddělení, je zaveden přechod z inspekcí na audity. S ohledem na novelizaci příslušné legislativy a postupů došlo k upravení standardů povolování leteckých staveb, zařízení a činností v ochranných pásmech. Součinnost s ostatními složkami sekce a státní správy vůbec byla provedena i v rámci úpravy priorit územní ochrany leteckých staveb. Proběhla také úprava legislativy týkající se provozních specifik velkokapacitních letadel v souvislosti s příslušnými regulativy ze strany ICAO.

Oddělení spolupracuje s referátem leteckých zařízení a zajišťuje vydávání Osvědčení typové způsobilosti OTZ na letecká pozemní zařízení spadající do odstavce 3. 1. a 3. 2. Přílohy 1 části A Vyhlášky č. 108/1997 Sb.

Vykonávané činnosti oddělení za rok 2010	
Dotčený orgán státní správy (vyjádření k územním či stavebním řízením)	3561 podání vyřízeno
Inspekční činnost na letištích	77
- z toho veřejná vnitrostátní letiště	41
- z toho neveřejná vnitrostátní letiště	5
- z toho veřejná mezinárodní letiště	21
- z toho neveřejná mezinárodní letiště	5
Následné inspekce u závažných nálezů	5
Účast na místních šetřeních	71
- leteckých staveb	13
- u neleteckých staveb	58
Účast na kontrolních letech ONS	11
Správní řízení vedená dle LZ	24
- z toho Povolení provozovat letiště	2
- z toho Stanovení druhu letiště	2
- z toho Povolení provozovat heliport	1
- z toho Stanovení druhu heliportu	1
- z toho Stavby v/mimo OP	4
- z toho Osvědčení způsobilosti letiště	4
- z toho Osvědčení typové způsobilosti OTZ na LPZ	10
Zapojení pracovníků do oborových komisí v ČR	26
- RWY SAFETY	5
- RWY CAPACITY	7
- LOW VISIBILITY OPERATION	2
- PŘÍPRAVA PŘEDPISU L 14	1
- APRON SAFETY	8
- NEW LARGE AIRCRAFTS	3
Pedagogická činnost pracovníků OL – diplomové práce	7

Referát letecký stavební úřad úzce spolupracuje s oddělením letiště a referátem leteckých pozemních zařízení, které jsou ve smyslu správního řádu dotčenými orgány a jejichž závazná stanoviska jsou podkladem pro rozhodnutí vydávaná LSÚ.

Přehled řízení LSÚ za období 1/10 - 12/10

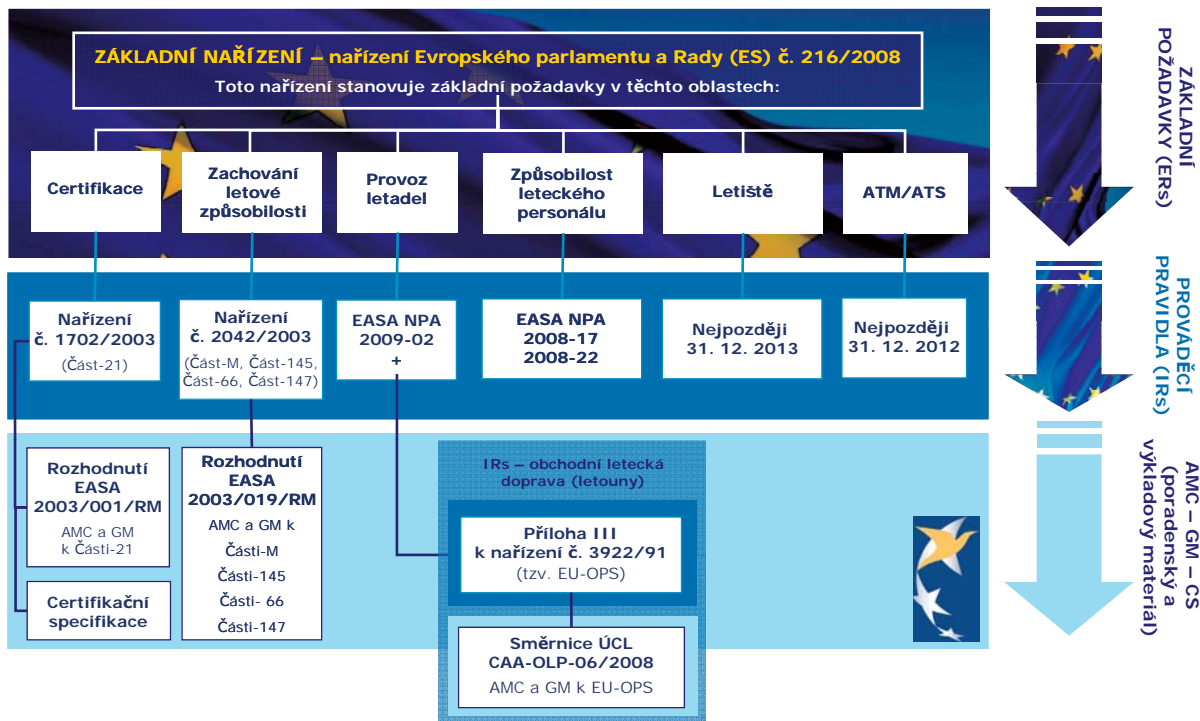
Počet přijatých a vyřízených podání	676
Z toho přijatých	364
Z toho vyřízených	284
Stavební povolení (SP) SP - změna stavby před dokončením Dodatečné stavební povolení	74
Souhlas s provedením ohlášené stavby + Souhlas se změnou užívání ohlášené stavby	30
Kolaudační souhlasy Kolaudační rozhodnutí	22
Předčasné užívání stavby Zkušební provoz	6
Místní šetření a kontrolní prohlídky (celkem)	120
Opatření obecné povahy - zřízeno	6
- žádosti + návrhy	25
Celková hodnota povolených staveb	2 971 mil.
Nově vzniklá plocha staveb	59 238 m ²

**Odbor standardizace a regulace (REG)**

V rámci restrukturalizace Sekce letových standardů k datu 1. 1. 2010 došlo mj. k transformaci bývalého odboru standardizace a leteckých předpisů (OLP) na nový odbor standardizace a regulace (REG). Novou vnitřní strukturu odboru tvoří oddělení leteckých předpisů, referát vnějších vztahů, referát bezpilotních systémů a dokumentační středisko.

Stěžejní činností odboru REG je činnost předpisová, pokrytá z největší části oddělením leteckých předpisů (OLP). Největší objem předpisové činnosti představuje dlouhodobě příprava návrhů textu změn a oprav leteckých předpisů řady L, které jsou následně uveřejňovány Ministerstvem dopravy (MD). V roce 2010 vedla tato činnost k uveřejnění celkem 27 změn a oprav. Významnou část předpisové činnosti představují předpisy připravované Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (EASA). OLP se podílí nejen na přípravě originálních znění těchto předpisů, ale i na jejich projednávání a následné implementaci a zajišťuje celou řadu dalších souvisejících činností. Předpisové i podpůrné činnosti EASA i OLP byly v roce 2010 soustředěny na přípravu prováděcích pravidel pro oblast provozu, způsobilosti leteckého personálu, uspořádání letového provozu, letových navigačních služeb a letišť. Postupné dotváření, optimalizace a následná implementace nového evropského předpisového rámce bude i v příštích letech prioritou EASA i všech evropských leteckých úřadů.

Schéma nové evropské regulace



V roce 2010 připravovalo oddělení OLP jednotná stanoviska ÚCL k celkem 14 návrhům změn předpisů EASA a prostřednictvím webových stránek ÚCL zajistilo veřejnosti přístup k celkem 14 českým zněním rozhodnutí výkonného ředitele EASA. Dle okamžitých možností oddělení OLP zajišťuje také velmi praktická konsolidovaná znění nejen dokumentů EASA, ale i evropských právních předpisů, která nepochybně přispívají ke snadnější orientaci v jinak složitém předpisovém rámci civilního letectví a která jsou mezi ostatními členskými státy stále raritou.



Přehled všech certifikačních specifikací (CS) vydaných EASA, včetně změn

EASA - CERTIFIKAČNÍ SPECIFIKACE (CS)				
Název	První vydání		Změny	
	Označení	Účinnost	Označení (číslo změny)	Účinnost
AMC-20 (Všeobecné přijatelné způsoby průkazu pro letovou způsobilost výrobků, letadlových částí a zařízení)	Rozhodnutí č. 2003/12/RM	05. 11. 2003	Rozhodnutí č. 2006/012/R (1) Rozhodnutí č. 2007/019/R (2) Rozhodnutí č. 2008/004/R (3) Rozhodnutí č. 2008/007/R (4) Rozhodnutí č. 2009/019/R (5) Rozhodnutí č. 2010/003/R (6) Rozhodnutí č. 2010/012/R (7)	29. 12. 2006 26. 12. 2007 02. 05. 2008 05. 09. 2008 23. 12. 2009 26. 07. 2010 23. 12. 2010
CS-22 (Kluzáky a motorové kluzáky)	Rozhodnutí č. 2003/13/RM	14. 11. 2003	Rozhodnutí č. 2008/008/R (1) Rozhodnutí č. 2009/009/R (2)	01. 10. 2008 05. 03. 2009
CS-23 (Letouny kategorie normální, cvičná, akrobatická a pro sběrnou dopravu)	Rozhodnutí č. 2003/02/RM	17. 10. 2003	Rozhodnutí č. 2009/001/R (1) Rozhodnutí č. 2010/007/R (2) Rozhodnutí č. 2010/008/R (3)	12. 02. 2009 09. 09. 2010 28. 09. 2010
CS-25 (Velké letouny) ¹ Uvedené rozhodnutí nemění požadavky CS-25.	Rozhodnutí č. 2003/02/RM	17. 10. 2003	Rozhodnutí č. 2005/006/R (1) Rozhodnutí č. 2006/005/R (2) Rozhodnutí č. 2007/010/R (3) Rozhodnutí č. 2007/020/R (4) Rozhodnutí č. 2008/006/R (5) Rozhodnutí č. 2008/014/R ¹ Rozhodnutí č. 2009/010/R (6) Rozhodnutí č. 2009/013/R (7) Rozhodnutí č. 2009/017/R (8) Rozhodnutí č. 2010/005/R (9) Rozhodnutí č. 2010/013/R (10)	12. 12. 2005 02. 10. 2006 19. 09. 2007 27. 12. 2007 05. 09. 2008 18. 12. 2008 06. 07. 2009 21. 10. 2009 18. 12. 2009 12. 08. 2010 23. 12. 2010
CS-27 (Malá rotorová letadla)	Rozhodnutí č. 2003/15/RM	14. 11. 2003	Rozhodnutí č. 2007/013/R (1) Rozhodnutí č. 2008/009/R (2)	30. 11. 2007 17. 11. 2008
CS-29 (Velká rotorová letadla)	Rozhodnutí č. 2003/16/RM	14. 11. 2003	Rozhodnutí č. 2007/014/R (1) Rozhodnutí č. 2008/010/R (2)	30. 11. 2007 17. 11. 2008
CS-31HB (Horkovzdušné balóny)	Rozhodnutí č. 2009/005/R	05. 03. 2009		
CS-34 (Emise letadlových motorů a únik paliva)	Rozhodnutí č. 2003/03/RM	17. 10. 2003		
CS-36 (Hluk letadel)	Rozhodnutí č. 2003/04/RM	17. 10. 2003	Rozhodnutí č. 2007/007/R (1) Rozhodnutí č. 2009/012/R (2)	03. 04. 2007 07. 09. 2009

Vedle klasické předpisové činnosti se OLP věnuje odbornému posuzování návrhů dokumentace ICAO, EU, EASA, Eurocontrol a dalších organizací a subjektů a přípravě jednotných stanovisek ÚCL k nim. Do této objemné agendy spadá v roce 2010 například odborné posouzení 8 notifikací členských států EU, více jak 800 stran textu návrhů dokumentů regulujících oblast civilního letectví nebo příprava expertních stanovisek pro jednání Ministerstva dopravy v rámci struktur EU.

Přehled všech přijatelných způsobů průkazu (AMC) a poradenských materiálů (GM) vydaných EASA, včetně změn

EASA – PŘIJATELNÉ ZPŮSOBY PRŮKAZU A PORADENSKÝ MATERIÁL (AMC a GM)				
Název	První vydání		Změny	
	Označení	Účinnost	Označení (číslo změny)	Účinnost
CS-APU (Pomocné energetické jednotky)	Rozhodnutí č. 2003/05/RM	17. 10. 2003		
CS-AWO (Provoz za každého počasí)	Rozhodnutí č. 2003/06/RM	17. 10. 2003		
CS-Definice (Definice a zkratky)	Rozhodnutí č. 2003/11/RM	05. 11. 2003	Rozhodnutí č. 2007/016/R (1) Rozhodnutí č. 2010/014/R (2)	14. 12. 2007 23. 12. 2010
CS-E (Motory)	Rozhodnutí č. 2003/09/RM	24. 10. 2003	Rozhodnutí č. 2007/015/R (1) Rozhodnutí č. 2009/018/R (2) Rozhodnutí č. 2010/015/R (3)	03. 12. 2007 18. 12. 2009 23. 12. 2010
CS-ETSO (Evropské technické a normalizační příkazy)	Rozhodnutí č. 2003/10/RM	24. 10. 2003	Rozhodnutí č. 2006/004/R (1) Rozhodnutí č. 2007/017/R (2) Rozhodnutí č. 2008/012/R (3) Rozhodnutí č. 2009/014/R (4) Rozhodnutí č. 2009/015/R (5) Rozhodnutí č. 2010/010/R (6)	18. 07. 2006 25. 12. 2007 28. 11. 2008 21. 10. 2009 08. 12. 2009 21. 12. 2010
CS-P (Vrtule)	Rozhodnutí č. 2003/07/RM	24. 10. 2003	Rozhodnutí č. 2006/009/R (1)	16. 11. 2006
CS-VLA (Velmi lehké letouny)	Rozhodnutí č. 2003/18/RM	14. 11. 2003	Rozhodnutí č. 2009/003/R (1)	05. 03. 2009
CS-VLR (Velmi lehká rotorová letadla)	Rozhodnutí č. 2003/17/RM	14. 11. 2003	Rozhodnutí č. 2008/011/R (1)	17. 11. 2008

Žádoucí posílení mezinárodní spolupráce a komunikace bylo v roce 2010 důvodem vytvoření nového referátu vnějších vztahů. Vedle přípravy a zpracování podkladů pro účely zahraničních jednání zajišťoval referát například analýzy, prezentace a podklady pro výměnu informací mezi domácími a zahraničními subjekty, komunikaci s veřejností, publikační činnost na webových stránkách Úřadu a v rámci odboru také odborné korektury předpisů, resp. jejich návrhů.

V rámci nové struktury odboru pokračoval referát bezpilotních systémů (UAS) v přípravě obecné koncepce regulace a předpisového rámce pro bezpilotní systémy. Pracovníci odboru jsou členy mezirezortní komise při Ministerstvu dopravy pro bezpilotní systémy, aktivně se účastní mnoha jednání, konferencí a pracovních skupin doma i v zahraničí a jejich činnost by měla ve střednědobém horizontu vést k vytvoření vhodně regulovaného prostředí pro bezpečné provozování bezpilotních systémů, a to nejen v ČR. Paralelně s uvedenou činností referát UAS reaguje, s ohledem na aktuální předpisový rámec a možnosti, na žádosti a dotazy veřejnosti související s problematikou bezpilotních systémů. Mezi velmi aktuální situace, které vyžadovaly zvýšenou pozornost referátu kvůli možnému ohrožení bezpečnosti letového provozu, patřilo v roce 2010 například vydávání stanovisek a doporučení k žádostem k činnostem v ochranných pásmech letišť i mimo ně, týkajících se hromadného vypouštění balónků a tzv. lampiónů štěstí, provozu upoutaných vzducholodí a balónů bez pilota na palubě, provozu modelů nebo využívání bezpilotních letadel k leteckým pracím. Referát komunikoval se stávajícími i potenciálními provozovateli bezpilotních systémů, jejich výrobci i prodejci, paralelně s postupným formováním koncepce regulačního rámce ke směřování vývoje bezpilotních aplikací tak, aby při jejich aplikaci nebyl ohrožen ani letový provoz, ani osoby a majetek na zemi. Kromě hlediska bezpečnosti však referát při své činnosti bral v úvahu i jiné aspekty, jako například obavu z možného zneužití bezpilotního systému, ochranu soukromí, ekologické dopady apod. Referát se angažoval při rozboru událostí způsobených bezpilotními systémy s cílem dalšího žádoucího přizpůsobení regulačního rámce a prevence předemných událostí v budoucnu.

Novou službou pro pracovníky Úřadu a především veřejnost je dokumentační středisko, jehož správu pracovníci odboru zajišťují. V dokumentačním středisku je umožněn přístup k leteckým předpisům a k dokumentům ICAO, a to jak k papírovým výtiskům, tak k elektronické formě. Pracovníkům Úřadu jsou zde dále k dispozici přístupy k databázím předpisů a technických norem.

Pracovníci REG v roce 2010 aktivně působili v národních i mezinárodních pracovních skupinách a orgánech. Jako zástupci ÚCL například působili ve Správní radě EASA v pozici poradce a účastnili se jednání poradního výboru AGNA.

Jednou z prioritních činností odboru REG, která nesouvisí vždy pouze s problematikou předpisů, je informování letecké veřejnosti formou webových stránek ÚCL, a to ve vhodném rozsahu a především přehlednou a jasnou formou. Webových stránek využívá odbor REG standardně pro účely veřejných připomínkových řízení k návrhům předpisů, čímž se proces přípravy předpisů stal maximálně transparentním, umožňujícím oslovit nejširší spektrum dotčených subjektů. Funkci šéfredaktora webových stránek zajišťuje již dlouhodobě pracovník REG.

Rok 2010 představoval pro odbor REG příležitost pro další optimalizaci interních procesů a další zvyšování odbornosti personálu s cílem poskytovat kvalitní službu veřejnosti a přispět ke snadnější orientaci klientů v komplikovaném předpisovém rámci a k jeho postupnému zjednodušování. Tato výzva zůstává pro odbor REG aktuální i pro příští období.



poznámky

Úřad pro civilní letectví

Letiště Ruzyně | tel.: 225 421 111 | e-mail: caa@caa.cz
160 08 Praha 6 | fax: 220 561 823 | www.caa.cz