

HLAVA 1 – DEFINICE

Když jsou následující výrazy použity v tomto předpisu, mají následující význam:

Bezpečnost (Safety)

Stav, při kterém jsou rizika spojená s leteckými činnostmi souvisejícími s provozem letadel nebo jej přímo podporujícími snížena a řízena na přijatelné úrovni.

Bezpečnostní riziko (Safety risk)

Předpokládaná pravděpodobnost a závažnost následků nebo výsledků nebezpečí.

Cíl výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety performance target)

Plánovaný či zamýšlený cíl ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti státu nebo poskytovatele služby za dané období, který koresponduje s cíli bezpečnosti.

Dohled (Surveillance)

Činnosti státu, jejichž prostřednictvím stát proaktivně ověřuje pomocí kontrol a auditů, že držitelé průkazů způsobilosti, osvědčení, oprávnění a schválení v oblasti letectví neustále splňují stanovené požadavky a funkce na úrovni odborné způsobilosti a bezpečnosti požadované daným státem.

Dozor nad bezpečností (Safety oversight)

Funkce vykonávaná státem, jejímž cílem je zajistit, že jednotlivci a organizace vykonávající činnosti v oblasti letectví splňují národní zákonné normy a předpisy týkající se bezpečnosti.

Incident (Incident)

Událost jiná než letecká nehoda, spojená s provozem letadla, která ovlivňuje nebo by mohla ovlivnit bezpečnost provozu.

Poznámka: Druhy incidentů, které mají zvláštní význam pro zpracování rozborů bezpečnosti, zahrnují incidenty uvedené v Dodatku C Předpisu L 13.

Informace vztahující se k bezpečnosti (Safety information)

Údaje o bezpečnosti zpracované, uspořádané nebo analyzované v dané souvislosti tak, aby byly užitečné pro účely řízení bezpečnosti.

Letadlo (Aircraft)

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

Letecká nehoda (Accident)

Událost spojená s provozem letadla, která se, v případě pilotovaného letadla, stala mezi dobou, kdy jakákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let, a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, nebo která se, v případě bezpilotního letadla, stala mezi dobou, kdy letadlo je připraveno k pohybu pro účely letu, a dobou, kdy zastaví na konci

tohoto letu a hlavní pohonná soustava je vypnuta, a při které:

a) některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:

- přítomnosti v letadle, nebo
- přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
- přímým působením proudu plynu (vytvořených letadlem), s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem, nebo způsobila-li si je osoba sama nebo bylo způsobeno druhou osobou, nebo jestliže šlo o černého pasažéra ukryvajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo

b) letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak, že poškození:

- nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a
- vyžádá si větší opravu nebo výměnu poškozených částí,

s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jestliže toto poškození je omezeno pouze na jeden motor (včetně jeho příslušenství nebo motorových krytů); vrtulí (rotorových listů), okrajových částí křidel, antén, snímačů, lopatek, pneumatik, brzd, podvozku, aerodynamických krytů, palubní desky, krytů přistávacího zařízení, čelních skel, potahu letadla (jako jsou malé vrypy nebo proražení) nebo nevýznamná poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, přistávacího zařízení a těch poškození, která jsou zapříčiněna krupobitím nebo střetem s ptákem (včetně poškození krytu radarové antény na letadle); nebo

c) letadlo je neznámé, nebo je na zcela nepřístupném místě.

Poznámka 1: Pro jednotnost statistik, zranění mající za následek smrt do 30 dnů od data nehody je organizací ICAO klasifikováno jako smrtelné.

Poznámka 2: Letadlo je považováno za neznámé, jestliže pátrání bylo úředně (oficiálně) ukončeno a trosky nebyly nalezeny (lokalizovány).

Poznámka 3: Typ bezpilotního letadla, u kterého se má zjišťovat příčina letecké nehody, je uvedený v ust. 5.1 Předpisu L 13.

Poznámka 4: Návod ke stanovení poškození letadla naleznete v Dodatku E Předpisu L 13.

Letoun (Aeroplane)

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

Nebezpečí (Hazard)

Stav nebo předmět, který má potenciál způsobit nebo být jednou z příčin incidentu nebo nehody letadla.

Oborové sbírky pravidel (Industry codes of practice)

Poradenský materiál vytvořený oborovým sdružením pro konkrétní odvětví leteckého průmyslu tak, aby splňoval standardy a doporučené postupy ICAO, další požadavky letové bezpečnosti a nejlepší postupy považované za vhodné.

Poznámka: Některé státy přijímají a odkazují se na oborové sbírky pravidel při vytváření směrnic ke splnění požadavků ICAO Annex 19 a zpřístupňují zdroj oborových sbírek pravidel a způsob, jak je získat.

Provozní personál (Operational personnel)

Personál zapojený do leteckého provozu, který se nachází na pozici, ve které podává hlášení o informacích vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka: Takový personál zahrnuje, ale není omezen na, letové posádky, řídící letového provozu, operátory leteckých stanic, techniky údržby, palubní průvodčí, letové dispečery a personál na odbavovací ploše.

Stát projekce (State of Design)

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

Stát provozovatele (State of Operator)

Stát, ve kterém má provozovatel hlavní sídlo podniku nebo stát, ve kterém je registrován, nemá-li takové hlavní sídlo podniku.

Stát výroby (State of Manufacture)

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

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

Integrovaný soubor pravidel a činností zaměřený na zvyšování bezpečnosti.

System řízení bezpečnosti (SMS) (Safety management system (SMS))

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

Těžké zranění (Serious injury)

Zranění, které utrpěla osoba při letecké nehodě a které:

- a) vyžaduje hospitalizaci delší než 48 hodin, započaté do 7 dnů od vzniku zranění; nebo
- b) mělo za následek zlomeninu jakékoli kosti (s výjimkou jednoduchých zlomenin prstů na ruce, na noze nebo zlomení nosu); nebo
- c) způsobilo tržnou ránu mající za následek silné krvácení, poškození nervů, svalů nebo šlach; nebo
- d) způsobilo vnitřní zranění některého orgánu; nebo
- e) způsobilo popáleniny druhého nebo třetího stupně, nebo jakékoli popáleniny zahrnující více než 5 % povrchu těla; nebo
- f) způsobilo prokazatelné vystavení se infekčním látkám nebo nebezpečné radiaci.

Ukazatel výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety performance indicator)

Parametr založený na údajích použitý pro sledování a vyhodnocení výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

Údaje o bezpečnosti (Safety data)

Definovaný soubor skutečností nebo soubor bezpečnostních hodnot sebraných z různých zdrojů souvisejících s letectvím, který je využíván k udržování nebo zlepšování bezpečnosti.

Poznámka: Tyto údaje o bezpečnosti jsou shromažďovány z proaktivních nebo reaktivních činností souvisejících s bezpečností, které kromě jiného zahrnují:

- a) odborné zjišťování příčin leteckých nehod nebo incidentů;
- b) bezpečnostní hlášení;
- c) hlášení o zachování letové způsobilosti;
- d) sledování provozní výkonnosti;
- e) kontroly, audity, průzkumy; nebo
- f) bezpečnostní studie a posouzení.

Vrtulník (Helicopter)

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

Poznámka: Některé státy používají výraz „rotorové letadlo“ jako alternativní výraz pro „vrtulník“.

Výkonnost v oblasti bezpečnosti (Safety performance)

Dosažené výsledky státu nebo poskytovatele služeb dle definovaných cílů bezpečnosti a ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO