



ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

SEKCE LETOVÁ

ODBOR PROVOZU LETADEL

Č. j.: 3034-25-301

PROTOKOL

o kontrole

provedené na základě ustanovení § 90 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví ve znění pozdějších předpisů ve spojení s Přílohou II (Část ARO) nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (dále jen „nařízení Komise (EU) č. 965/2012“). Protokol je vyhotovený podle ustanovení § 12 zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů (dále jen „kontrolní řád“).

Druh kontroly: Průběžná kontrola způsobilosti držitele AOC CZ - 3

Kontrolovaná osoba:

Provozovatel:

Smartwings, a.s.

název provozovatele

Jménem kontrolované osoby jednal:

[REDACTED]

Jménem kontrolujícího (ÚCL) jednal:

[REDACTED]

Místo a čas provedení kontroly:

Místo kontroly: K Letišti 1068/30, 160 08 Praha 6 (sídlo společnosti) a ÚCL ČR

První kontrolní úkon: Předložení pověření ke kontrole Datum: **5. 5. 2025**

Poslední kontrolní úkon: Vyhodnocení zaslaných kopií OFP, ATL Datum: **2. 6. 2025**

Čas výkonu kontroly na místě: 4 hod.

Předmět kontroly:

Kontrolní list ÚCL ČR:

- ☐ Omezení doby letu, doby ve službě a požadavky na minimální doby odpočinku G06A_SCH
- ☐ Provozní a letové záznamy G07

Zjištěné nálezy úroveň 1:

1. Posádka letadla OK-TVH, velitel letadla [REDACTED] dne 11. 4. 2025 na letu TFS – SID (číslo letu TVS4106C) překročila maximální možné prodloužení základní denní doby letové služby (dále jen „FDP“) o 25 minut. Posádka zahájila letovou službu na letišti PRG v 7:20 LT (PRG) s plánovaným jedním letovým úsekem (PRG-SID) a maximální denní limit FDP byl stanoven v souladu s ustanovením ORO.FTL.205(b)(1) nařízení Komise (EU) č. 965/2012 na 13 hodin. Posádka v průběhu letu TVS4106 z důvodu závady přeplánovala let na náhradní letiště TFS, kde přistála. S využitím pravomoci velitele letadla (dále jen „rozhodnutí velitele letadla“ nebo

„Commander's Discretion“) po konzultaci s Provozním dispečinkem posádka naplánovala prodloužení FDP z důvodu nepředvídatelných okolností v letovém provozu a pokračování do cílového letiště (SID). Posádce bylo přiděleno pro pokračování letu do cílového letiště náhradní letadlo (OK-TVH). S využitím pravomoci velitele letadla lze neplánovaně prodloužit dobu letové služby, v souladu s požadavky ustanovení ORO.FTL.205(f) a AMC1 ORO.FTL.205(f) výše uvedeného nařízení a toto prodloužení FDP je pro základní posádku omezeno na maximální celkovou dobu prodloužení 2 hodiny, v tomto případě bylo možné prodloužit maximální denní limit FDP na 15 hodin tzn. do 22:20 LT PRG (20:20 UTC). V přípravě na pokračování letu do cílového letiště (TFS-SID) byla v OFP vypočítána letová doba na 2 hod. 21 min. V tomto případě by posádka musela provést vzlet z letiště TFS nejpozději v čase 17:55 UTC (letový čas + taxi time na letišti SID - 2 hod. 25 min.) Posádka i přesto zahájila pojiždění v čase 18:15 UTC, kdy jí muselo být zřejmé, že překročí maximální povolený limit FDP, a to včetně povoleného maximálního prodloužení na základě rozhodnutí velitele letadla. Vzlet provedla posádka v čase 18:31 UTC. V uvedeném případě byla skutečná celková FDP posádky v délce trvání 15 hodin a 25 minut.

K uvedenému zpoždění podal velitel letadla následující vysvětlení:

Comments and details:

Before departure from TFS, we were aware that our FDP end at 20:20 UTC. Prior to takeoff, the planned FDP was within this limit. During the flight, the flight time increased due to strong headwinds and frequent speed reductions caused by turbulence at cruise level. Additionally, due to traffic, we were assigned runway 01, which requires a longer approach. After landing, we had to wait for marshaller signals before proceeding to the stand.

Pracovní překlad ÚCL:

Před odletem z TFS jsme věděli, že naše FDP končí v 20:20 UTC. Před vzletem bylo plánované FDP v rámci tohoto limitu. Během letu se doba letu prodloužila kvůli silnému protivětru a častým snížením rychlosti způsobeným turbulentami v cestovní výšce. Navíc jsme kvůli provozu dostali přidělenou dráhu 01, která vyžaduje delší přiblížení. Po přistání jsme museli čekat na pokyny pozemního personálu, než jsme mohli pokračovat na stání.

Velitel letadla uvádí v Oznámení o nepravidelnostech v letovém provozu **nereálné vysvětlení o důvodu zpoždění:**

- v souladu s výše uvedenými skutečnostmi nemohla být maximální FDP vypočítána posádkou v době vzletu v povoleném limitu (v době zahájení pojiždění v TFS v 18:15 UTC bylo zřejmé překročení FDP – konec ve 20:45 UTC a v době vzletu ve 20:31 UTC byl předpokládán čas ukončení FDP ve 22:56 UTC – překročení limitu o 36 minut),
- i přes silný proti vítr a prodloužení příletové tratě došlo ke zkrácení vypočítané letové doby letu podle OFP o 10 minut,
- vzhledem k době trvání pojiždění 4 minuty na letišti SID (zapsaném posádkou v ATL), nelze odůvodnit překročení FDP dobou čekání na pozemní personál.

Ředitel letového úseku odsouhlasil tyto nereálné údaje a zaslal je Úřadu pro civilní letectví ČR (doručeno ÚCL ČR datovou schránkou dne 28. 5. 2025, evidováno pod č. j. 3348-25-301).

2. Posádka letadla OK-SWI, velitel letadla [REDACTED] dne 26. 5. 2025 na plánovaném letu BTS – SZG (číslo letu TVS441P), na základě předložené dokumentace (loadsheets) neuvedla v nákladovém listu 6 členů letového personálu (Deadhead crew) přemísťovaných na letu BTS – SZG (TVS441P) a není tedy zřejmé, jaké bylo jejich rozmístění v kabině cestujících. Z tohoto důvodu nebyl proveden správný výpočet těžiště letounu pro vzlet a rozmístění osob na palubě, a nebylo postupováno v souladu s provozní příručkou OM-B. Dále posádka na plánovaném letu SZG – BTS (číslo letu TVS463P) na základě předložené dokumentace (loadsheets) nerozmístila 6 členů přepravované posádky (Deadhead crew) v souladu s požadavky provozní

ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ, Sekce letová, Odbor provozu letadel

K letišti 1149/23, 161 00 Praha 6 • telefon: +420 225 421 111 • e-mail: podatelna@caa.gov.cz • DS: v8gaaz5 • www.caa.gov.cz

dokumentace provozovatele OM-A kap. 8.7.1.2. Vzhledem k této skutečnosti a při dodržení postupu uvedeného v kapitole 8.7.1.5 OM-A se posádka dopustila ohrožení bezpečnosti na palubě tím, že osoby sedící v oddíle E by nemohly v případě nouzové situace opustit bezpečně letadlo, protože nouzové východy 2L a 2R v zadní části letadla nebyly zaarmovány a tudíž by při jejich otevření nedošlo k aktivaci evakuačních skluzů a tyto východy by se tak staly v případě nouzové evakuace letadla nepoužitelnými.

ÚCL ČR požaduje v souladu s ustanovením ARO.GEN.350 d)1) nařízení Komise (EU) č. 965/2012, aby provozovatel přijal v souvislosti s nálezy okamžitou nápravu, která zabrání porušování bezpečnostních letových norem týkajících se zejména maximální doby letové služby a dodržování postupů při neobchodních letech prováděných v souladu s kapitolou 8.7 OM-A a její provedení neprodleně doložil v souladu s termíny stanovenými ÚCL ČR:

1. S letovými posádkami bude proveden rozbor nálezů a jejich proškolení vzhledem ke zjištěným nálezům. Do doby provedení rozboru a školení členů posádky dotčených letů nebudou vykonávat letovou činnost. Termíny budou oznámeny e-mailem na adresu: [REDAKCE] Těchto rozborů a školení se zúčastní zástupce ÚCL ČR.
Termín do: 13. 6. 2025
2. Provozovatel vydá Informační buletin o povinnosti dodržování kapitoly 8.7 na neobchodních letech společnosti, s důrazem na důslednou přípravu a kontrolu dokumentace k neobchodním letům a přepravě neaktivních členů společnosti.
Termín do: 10. 6. 2025
3. Provozovatel provede revizi postupů provozní příručky OM-A kap. 8.7 týkajících se neobchodního provozu držitelů AOC. Revizi vydá jako dočasnou změnu postupů k OM-A kap. 8.7 (Temporary revision). **Termín do: 19. 6. 2025.** Tuto revizi následně zařadí jako řádnou změnu provozní příručky.

Provozovatel u těchto nálezů vlastním šetřením důsledně vyhodnotí postupy a odpovědnosti jednotlivých zainteresovaných osob včetně stanovení příčin, které uvede v Příloze 1 v souladu se Směrnicí CAA-SL-049-n-17, publikovanou na webu ÚCL ČR, a provede podle potřeby další nutná opatření, která oznámí ÚCL ČR.

Zjištěné nálezy úroveň 2:

- bez nálezů

Seznam převzatých materiálů:

- ATL k letům TVS4106 a TVS4106C
- Oznámení o nepravidłnostech v provozu za měsíc duben 2025
- ATL k letům TVS455P, TVS4390L
- Oznámení o nepravidłnostech v provozu za měsíc březen 2025
- ATL k letům TVS3292 a TVS3293
- ATL k letům SEJ5, SEJ12A, SEJ12
- ATL k letům TVS1212 A TVS1213
- ATL k letům EWG268, EWG269
- ATL k letům TVQ6627 A TVQ6626
- ATL k letům letounu OK-SWI sne 26. 5. 2025 a nákladové listy k letům TWS441P a TVS463F
- Záznamy všech členů uvedené posádky týkající se doby letu, doby služby a dob odpočinku (Personal Crew Schedule Report)

Seznam příloh protokolu:

- NIL

Závěr - požadavek na odstranění nálezů: ANO / NE*

*nehodící se škrtněte

Pro realizaci nápravné činnosti za účelem odstranění nálezů postupuje provozovatel v souladu s požadavky ORO.GEN.150 a ARO.GEN.350 nařízení (EU) č. 965/2012 v platném znění pokud úřad nestanovil jinak a v souladu se směrnicí CAA-SL-049-n-17, která je publikována na webu ÚCL ČR.

Poučení:

Za den seznámení se s obsahem protokolu se považuje den doručení protokolu o kontrole.

Podle ustanovení § 13 kontrolního řádu může kontrolovaná osoba podat námitky proti kontrolnímu zjištění uvedenému v tomto protokolu o kontrole ve lhůtě **15** dnů ode dne doručení protokolu o kontrole. V případě, že kontrolovaná osoba neuplatní námitky proti kontrolnímu zjištění, je kontrola ukončena v souladu s ustanovením § 18 písm. a) kontrolního řádu. Pokud kontrolovaná osoba nesplní povinnost uvedenou v ustanovení § 10 odst. 2 kontrolního řádu, může se dopustit přestupku dle ustanovení § 15 kontrolního řádu.

Námitky se podávají Úřadu pro civilní letectví, a musí z nich být zřejmé, proti jakému kontrolnímu zjištění směřují a musí obsahovat odůvodnění nesouhlasu s tímto kontrolním zjištěním. O námitkách se rozhoduje podle ustanovení § 14 kontrolního řádu.

Inspektoři OPL ÚCL ČR v Praze dne 5. 6. 2025

