

I. IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE

Název práce:	Nástroje ke zvyšování profesní úrovně palubního personálu
Jméno autora:	Bc. Michal Svoboda
Typ práce:	diplomová
Fakulta/ústav:	Fakulta dopravní (FD)
Katedra/ústav:	Ústav letecké dopravy
Oponent práce:	Ing. Miloš Strouhal, Ph.D.
Pracoviště opONENTA práce:	Odborný asistent na ČVUT v Praze; Výkonný ředitel let.úseku, Travel Service a.s.

II. HODNOCENÍ JEDNOTLIVÝCH KRITÉRIÍ

Zadání	lehčí
<i>Hodnocení náročnosti zadání závěrečné práce.</i>	

Splnění zadání	nesplněno
<i>Posuďte, zda předložená závěrečná práce splňuje zadání. V komentáři případně uveďte body zadání, které nebyly zcela splněny, nebo zda je práce oproti zadání rozšířena. Nebylo-li zadání zcela splněno, pokuste se posoudit závažnost, dopady a případně i příčiny jednotlivých nedostatků.</i>	
Dle mého názoru obsah DP kvalitativně nevyhovuje zadanému tématu. Podrobněji v kapitole „Celkové hodnocení“.	

Zvolený postup řešení	nesprávný
<i>Posuďte, zda student zvolil správný postup nebo metody řešení.</i>	
DP je psána zmateně, povrchně, bez větší odborné přípravy. Podrobněji v celkovém hodnocení.	

Odborná úroveň	F - nedostatečně
<i>Posuďte úroveň odbornosti závěrečné práce, využití znalostí získaných studiem a z odborné literatury, využití podkladů a dat získaných z praxe.</i>	
Odborná úroveň práce je nedostačující. Podrobněji v kapitole „Celkové hodnocení“.	

Formální a jazyková úroveň, rozsah práce	A - výborně
<i>Posuďte správnost používání formálních zápisů obsažených v práci. Posuďte typografickou a jazykovou stránku.</i>	
Nemám závažnějších výhrad.	

Výběr zdrojů, korektnost citací	C - dobře
<i>Vyjádřete se k aktivitě studenta při získávání a využívání studijních materiálů k řešení závěrečné práce. Charakterizujte výběr pramenů. Posuďte, zda student využil všechny relevantní zdroje. Ověřte, zda jsou všechny převzaté prvky řádně odlišeny od vlastních výsledků a úvah, zda nedošlo k porušení citační etiky a zda jsou bibliografické citace úplné a v souladu s citačními zvyklostmi a normami.</i>	
Dle výsledku DP, použití zdrojů informací nebylo rozhodně optimální.	

Další komentáře a hodnocení	
<i>Vyjádřete se k úrovni dosažených hlavních výsledků závěrečné práce, např. k úrovni teoretických výsledků, nebo k úrovni a funkčnosti technického nebo programového vytvořeného řešení, publikačním výstupům, experimentální zručnosti apod.</i>	
Vložte komentář (nepovinné hodnocení).	

III. CELKOVÉ HODNOCENÍ, OTÁZKY K OBHAJOBĚ, NÁVRH KLASIFIKACE

Shrňte aspekty závěrečné práce, které nejvíce ovlivnily Vaše celkové hodnocení. Uveďte případné otázky, které by měl student zodpovědět při obhajobě závěrečné práce před komisí.

Dle mého názoru a názoru paní Ing. Aleny Javůrkové (Inspektor - Flight Safety, Inspektor – Palubní průvodčí v ČSA), obsah DP a kvalita jejího zpracování nespĺňuje zadání tématu. V DP s tímto zadáním by neměly chybět následující informace, které autor buď úplně vypustil, nebo se o nich zmiňuje velice okrajově:

- Legislativní požadavky na palubní průvodčí a jejich výcvik, zmínit rozdíly USA, Evropa, zbytek světa. Bylo by určitě záhodno se zmínit i o ICAO, EASA ve vztahu k výcviku PP. Uvést nařízení a předpisy, které stanoví minimální požadavky na výcvik palubního personálu. Na základě těchto požadavků zpracovává každá letecká společnost vlastní výcvikový program pro PP, který schvaluje příslušný letecký úřad. Je uveden v části D provozní příručky. V DP není toto rozebráno.

- Požadované výcviky PP nejsou řádně specifikovány (počáteční, opakovací, udržovací). Rovněž není detailně popsána jejich náplň a obsah. V DP není zmínka, že existují různé druhy přezkoušení – teoretické, praktické; namátkové, plánované (ověřování znalostí v rámci předletové přípravy PP). Kontrola znalostí přeci také zvyšuje profesní úroveň zaměstnanců.

Další informace, které bych v DP očekával, a které v ní nejsou nebo jsou zmíněny jen okrajově:

- Výcvikový a přezkušující personál - jaké nároky musí splnit, co se od nich očekává.

- Vyhodnocování znalostí PP - práce s informacemi získanými při přezkušování a průzkumu.

- Metodika dalšího výcviku - výcviky na simulátorech, v učebnách, praktický výcvik za letu, výukový materiál.

Letecké společnosti musí zajistit, aby jejich PP splňovali legislativní požadavky pro výcvik. Výcviky jsou finančně i časově náročné, proto někdy obsahují jen to, co stanovují minimální předpisové požadavky. Zde by byl tedy prostor pro autora, aby navrhl doplňující výcvik, který by zvýšil znalosti a úroveň poskytovaných služeb PP. Třeba právě pro Travel Service a.s. Výcvik nouzové pilotáže letadla PP, o kterém se autor detailně v DP zmiňuje, a který uvádí jako potřebný, není myslím úplně to, kam by se navržený doplňující výcvik měl ubírat. Doplňující manuál na toto téma mi připomíná dobu, kdy po inkriminované nehodě letadla společnosti Helios vyšel v bulvárním periodiku na dvojstraně návod, jak bezpečně přistát s letadlem v případě inkapacity FC. Pozn. Inkapacity FC je nedílnou součástí všech evropských výcviků, jak počátečních, tak i každoročních opakovacích.

Připomínky k jednotlivým kapitolám:

Autor DP na str. 14 velmi povrchně popisuje předletový briefing, přičemž nejdůležitější část z hlediska tématu jeho DP zcela opomíjí - totiž jak mohou letecké společnosti využít briefing k ověřování znalostí PP, což jako člen PP u TVS musí znát z vlastní zkušenosti. Zbytek kapitoly 1.1 (popis předletové přípravy) s tématem DP nijak nesouvisí.

1.2. je obsahově v pořádku, ale nelze uvést "...evropského předpisu č. 1178/2011 (upraveného předpisem č. 290/2012)," V DP by mělo být celé a správné označení "toho předpisu" tedy, Nařízení Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008. Správné uvádění informací, v tomto případě zákonů, by mělo být standardem při výstupech vysokoškolsky vzdělané osoby.

1.3. - Tento bod je předmětem DP. Bohužel informace zde obsažené měly být dále rozvinuty a měly tvořit nosnou část DP. Pouhých 7 řádků je opravdu málo. Navíc uvedením dalšího "evropského předpisu", tentokrát č. 965/2012 v daném kontextu a v návaznosti na předchozí kapitolu autor přiznává, že evropské letecká legislativa mu k srdci nepřirostla – diplomaticky řečeno.

Kapitola 2 - úvod. To, co z dotazníku (odpovědí) skutečně vyplývá, že daní PP nesplňují ani minimální požadavky na kvalifikaci PP stanovené výše citovanými předpisy, a že by dané společnosti (zpravidla typu low cost) měly projít nějakým na výcvik zaměřeným auditem. Kromě toho otázky v dotazníku postrádají souvislosti, řada z nich vůbec nesouvisí s tématem DP a výsledek se tedy spíše hodí jako pokračování publikace "Jak blufovat v letadle" než pro použití v DP. Nicméně dotazník a celý průzkum sám o sobě není špatný, bohužel neodpovídá tématu DP. Zarážející je i skutečnost, že autor DP sice uvádí výsledky průzkumu, ale jak sám píše, hodnocení a vyvozování závěrů ponechává na čtenářích.

Krajně nevhodná pro téma DP v daném pojetí je např. otázka č. 10. Účelem této otázky bylo zjistit, zda se letecké společnosti (a jejich plánovací oddělení) snaží plánovat posádkám rozpis letových služeb (roster) tak, aby nedocházelo k častému střídání denních a nočních směn. Pokud se autor chtěl tímto tématem zabývat, měl si zvolit zavedení "Fatigue Risk Management" u leteckých spol. a ne zvyšování profesní úrovně PP.

Otázka 11, kterou sám autor DP označuje za nejdůležitější, rovněž s tématem DP nemá moc společného. Navíc vyvozené závěry jsou bez uvedení legislativních rámců a podmínek jednotlivých leteckých spol. mimořádně nepřesné a zavádějící.

2.2. Zabývat se v této DP otázkou „Kdyby bylo v Evropě povinné mít na palubě všech letadel defibrilátor“, ve kterém článku, kterého odstavce, jakého nařízení by toto bylo uvedeno, je poněkud irelevantní. Nehledě na minimálně sporné možnosti defibrilátoru vhodného pro použití za letu jako prostředku k odhalení nesprávně prováděné resuscitace.

Kapitola 3: Největším problémem celé učebnice je 9 naprosto nekompatibilních témat, namátkově vytrhaných z kontextu celé letecké dopravy. Jednotlivá témata jsou navíc zpracována velmi povrchně a bez souvislostí. Již samotný podnadpis „Co vás v kurzu neučili“ je krajně nevhodný. Spíše by měl být ve smyslu „Co nás v kurzu učili, co nejčastěji zapomínáme a možná i něco navíc“.

3.1. Hlavní část DP uvádí, že kapitola je zaměřena především na Cateringové zkratky. Vlastní učebnice pak zahrnuje i zvláštní kategorie cestujících, jako jsou osoby se sníženou pohyblivostí, deportované osoby, zvířata na palubě i členy posádky. V podstatě se jedná o seznam zkratek, jaký bývá součástí každého manuálu pro PP bez jakékoliv přidané hodnoty.

3.2. Chybí základní informace o tom, že složení „doktorské lékárníčky“ (v předpisech je uvedena jako Lékařská souprava první pomoci) je rovněž dáno evropským předpisem. Povinně musí být na palubě

pouze za specifických podmínek (let ve vzdálenosti větší než 60 minut letu od letiště s kvalifikovanou lékařskou pomocí) a léky v ní obsažené mohou poskytovat pouze lékaři, zdravotní sestry a podobně kvalifikované osoby. Musí být vodotěsná a prachotěsná, ale především její obsah se u jednotlivých leteckých spol. bude určitě lišit. Opsat složení jedné z nich nemá v rámci DP ani jako kapitola učebnice pro PP žádnou přidanou hodnotu. Naopak chybí jakákoliv zmínka o lékárnách první pomoci (jejichž počet je odvozen od počtu instalovaných sedadel na každé palubě), chybí specifika letecké dopravy při poskytování první pomoci vzhledem k prostoru. Resuscitace v uličce letadla nebo dokonce na sedadle bude v praxi vypadat úplně jinak než v publikacích, na které autor DP odkazuje.

3.3. Opět vytrženo z kontextu. Citovat Tokijskou úmluvu a pak v jedné větě shrnout, že PP nebudou právně odpovědní, pokud zasáhnou proti osobě porušující zákon, bez upozornění na výhody a nevýhody Úmluvy, související úmluvy, bezpečnostní rizika, příklady osob, proti kterým PP mohou zasáhnout a kdy, je bezpředmětné.

3.4. Kromě Ionizujícího záření existuje i řada dalších zdravotních rizik spojených s prací PP, na které by stálo za to upozornit.

3.5. Kapitola „Když se cestující zeptá“ je skvělá – pro otištění ve víkendové příloze novin. Pokud má autor DP ambice připravit učebnici pro PP, spíše by byla vhodná forma seriózní publikace s využitím odborných pojmů. Míchání teorie letu, technických aspektů provedení letu a celních předpisů v jediné kapitole považují přinejmenším za nešťastné. A pokud se autor v DP odvolává na nehodu letecké společnosti Helios, bylo by vhodné přečíst si závěrečnou zprávu z jejího vyšetřování, zejména tu část, kde jsou uvedeny příčiny nehody. Bez ohledu na „špatně nastavený systém přetlakování“ byla hlavní příčinou skutečnost, že posádka FC nedodržela provozní postupy a neidentifikovala závadu. Spíše než na to, jak naučit PP řídit letadlo by bylo vhodnější zaměřit se v učebnici na to, jak mohou PP rozpoznat příznaky nárůstu kabinové výšky, a jak zabránit tomu, aby k úplné inkapacitaci obou pilotů vůbec došlo.

K programu na výpočet doby letových služeb a odpočinku nelze moc dle popsaných informací hodnotit. Není zcela jasné, zda program umí zpracovat i kumulované měsíční a roční služby + další zákonné odpočinky ve stanoveném období.

Co se týče „objevené chyby“ v OM-A, kapitoly 7, u společnosti Travel Service a.s., mám k dispozici následující stanovisko Ing. Pavla Mráčka – Vedoucího plánovacího oddělení posádek v TVS, který je za kapitolu 7 zodpovědný:

- Před WOCL: v textu máte uvedeno v bodu a) povolený limit doby letové služby (7.6.2.1).... Možnost prodloužení u zdvojené posádky o 3°. Pracujete zřejmě se starou verzí kapitoly 7 – zdvojená již než není povolena.
- Předně, tabulka se jmenuje WOCL REDUCTION INFO CHART. Jedná se tedy o pomocný nástroj pracovníků oddělení plánování posádek, popřípadě posádek letadel.
- Pokud FDP začíná v limitu daném direktivou EU subpart Q, zasahuje do WOCL minimálně, popřípadě více, než stanoví zmíněná direktiva, to je 2 hodiny.

a) K „druhému i třetímu kroužku“: v případě, že FDP začíná mezi 0200-0358 (v tabulce 0400) zasahuje do WOCL vždy více než 2 hodinami (odst c) tam, kde FDP zasahuje do WOCL více než 2 hodinami, jsou při prodloužení povoleny nejvíce 2 sektory), **pro tři sektory a více není povoleno plánované prodloužení o jednu hodinu.**

b) Ke všem „kroužkům“ – jak jsem zmínil výše, jedná se o pomocný nástroj, se kterým pracují proškolení zaměstnanci. Pokud by byla tabulka zpracována po minutách, stala by se nepřehlednou a nepoužitelnou pro rychlé rozhodování. Ve „zlomových“ úsecích časových limitů všichni pracují s použitelnými předpisy a metodou „tužka/papír“. Doporučuji nespoléhat výhradně na software, což zjevně děláte, pokud píšete „během testování správného fungování programu Duty Controller se mi podařilo najít v této tabulce chybu“. Pro posouzení povolených limitů je nutno nastudovat níže zmíněné předpisy, vyhlášky a nařízení.

- Pokud bych naplánoval posádku podle vaší verze, dopustil bych se porušení Direktivy EU /Q, sbírky zákonů 466/2006 a 60/2009, kapitoly 7 OM-A (TVS) a Nařízení vlády 589/2006 a tím vystavil jak posádku, tak i provozovatele postihu ze strany CAA CZ (který vámi zmíněnou tabulku schválil).

Výňatek z TVS OM-A, kapitola 7:

7.6.2 Plánované prodloužení FDP

Maximální limity FDP mohou být prodlouženy o **1 hodinu** při dodržení následujících podmínek:

- c) tam, kde FDP zasahuje do WOCL více než **2 hodinami**, jsou při prodloužení povoleny nejvíce **2 sektory**.

Celá DP na mě i na paní Ing. Javůrkovou bohužel působí velmi zmateně, neodborně, je psaná bez dostatečné odborné přípravy. Je vidět, že praxe v oboru a jistý zájem o danou problematiku nemusí vždy stačit k sepsání kvalitní DP. Autorovi navíc zjevně chybí základní znalosti letecké legislativy, místo odborných výrazů používá hovorovou řeč a především na mnoha místech a velmi výrazně odbíhá od zadaného tématu. Přitom práce zcela jistě obsahuje celou řadu velmi zajímavých informací a je škoda, že nebyla zpracována s větší péčí a hlavně s požadovanou kvalitou.

Doporučuji DP přepracovat dle výše uvedených doporučení a připomínek.

Předloženou závěrečnou práci hodnotím klasifikačním stupněm **F - nedostatečně**.

Datum: 8.1.2015

Podpis:

