

Obsah

[1. Evropská bezpečnostní politika a cíle 4](#_Toc438216152)

[1.1. Evropská politika bezpečnosti letectví 4](#_Toc438216153)

[1.2. Evropský legislativní rámec v oblasti bezpečnosti 4](#_Toc438216154)

[1.2.1. Struktura evropského legislativního rámce v oblasti bezpečnosti 4](#_Toc438216155)

[1.2.2. Nařízení (ES) č. 216/2008 a související pravidla 6](#_Toc438216156)

[1.2.3. Vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví 8](#_Toc438216157)

[1.2.4. Hlášení událostí v civilním letectví, analýza těchto hlášení a navazující opatření 8](#_Toc438216158)

[1.2.5. Seznam leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy na území EU 9](#_Toc438216159)

[1.3. Povinnosti a odpovědnost v oblasti bezpečnosti v Evropské unii 9](#_Toc438216160)

[1.3.1. Rozhodovací proces v Evropské unii 9](#_Toc438216161)

[1.3.2. Pravomoci a odpovědnost v oblasti bezpečnosti letectví v rámci evropského bezpečnostního systému 10](#_Toc438216162)

[1.4. Vyšetřování nehod a incidentů 15](#_Toc438216163)

[1.4.1. Použitelné právní předpisy 15](#_Toc438216164)

[1.4.2. Bezpečnostní doporučení 16](#_Toc438216165)

[1.4.3. Spolupráce s jinými subjekty 16](#_Toc438216166)

[1.5. Vynucování 17](#_Toc438216167)

[1.5.1. Vynucování vůči členským státům 17](#_Toc438216168)

[1.5.2. Vynucování vůči regulovaným průmyslovým organizacím 17](#_Toc438216169)

[2. Evropské řízení bezpečnostních rizik 19](#_Toc438216170)

[2.1. Bezpečnostní požadavky na organizace a orgány 19](#_Toc438216171)

[2.2. Řízení bezpečnostních rizik na úrovni EU: postup vypracování a aktualizace Evropského plánu pro bezpečnost letectví 19](#_Toc438216172)

[2.2.1 Identifikace bezpečnostních problémů 20](#_Toc438216173)

[2.2.2 Posouzení bezpečnostních problémů 21](#_Toc438216174)

[2.2.3 Definice a plánování bezpečnostních opatření 22](#_Toc438216175)

[2.2.4 Provádění a následná opatření 23](#_Toc438216176)

[2.2.5 Bezpečnostní výkonnost 23](#_Toc438216177)

[2.3. Dohoda týkající se bezpečnostní výkonnosti 23](#_Toc438216178)

[2.3.1 Dohoda týkající se bezpečnostní výkonnosti organizací 23](#_Toc438216179)

[2.3.2 Dohoda ohledně bezpečnostní výkonnosti členských států na úrovni EU 24](#_Toc438216180)

[3. Zajištění bezpečnosti v Evropě 25](#_Toc438216181)

[3.1 Bezpečnostní dozor 25](#_Toc438216182)

[3.1.1 Sledování uplatňování pravidel v členských státech 25](#_Toc438216183)

[3.1.2 Dozor nad organizacemi, jimž bylo vydáno osvědčení 25](#_Toc438216184)

[3.2 Shromažďování, analýza a výměna bezpečnostních údajů 25](#_Toc438216185)

[3.3 Zacílení dozoru na oblasti, které vyžadují větší pozornost nebo vykazují větší potřeby, na základě bezpečnostních údajů 26](#_Toc438216186)

[3.3.1 Zacílení monitoringu členských států na základě bezpečnostních údajů 26](#_Toc438216187)

[3.3.2 Zacílení dozoru nad odvětvím na základě bezpečnostních údajů 27](#_Toc438216188)

[4. PROPAGACE BEZPEČNOSTI V EVROPĚ 28](#_Toc438216189)

[4.1 Činnosti na úrovni EU 28](#_Toc438216190)

[4.1.1 Bezpečnostní sdělení 28](#_Toc438216191)

[4.1.2 Evropská strategická bezpečnostní iniciativa (ESSI) 29](#_Toc438216192)

[4.2 Mezinárodní spolupráce na úrovni EU 30](#_Toc438216193)

[4.3 Odborná příprava na úrovni EU 30](#_Toc438216194)

[4.3.1 Skupina pro společné iniciativy odborné přípravy (CTIG) 31](#_Toc438216195)

[4.3.2 Koncepce odborné přípravy 31](#_Toc438216196)

[Seznam zkratek 32](#_Toc438216197)

**Úvod**

Tento dokument podrobně popisuje Evropský program pro bezpečnost letectví, tedy integrovaný soubor předpisů na úrovni Unie, spolu s činnostmi a procesy užívanými ke společnému řízení bezpečnosti civilního letectví na evropské úrovni.

Evropský program pro bezpečnost funkčně odpovídá státnímu programu bezpečnosti, jak je popsán v příloze 19 Chicagské úmluvy, a to na úrovni EU.

Jeho účelem není nahradit bezpečnostní programy členských států, ale doplnit je.

Dokument Evropský program pro bezpečnost letectví vysvětluje, jak je bezpečnost letectví zajišťována z evropské perspektivy. Vzhledem k tomu, že mnoho pravidel a činností souvisejících s bezpečností letectví je přijímáno a koordinováno na úrovni EU, na dokument Evropský program pro bezpečnost letectví by mělo být členskými státy v jejich vlastních státních programech bezpečnosti letectví odkazováno s cílem plně objasnit, jak je zajišťována bezpečnost na jejich území. EU totiž přijala právní předpisy v určitých oblastech bezpečnosti letectví a není možné, aby členské státy bez zahrnutí dimenze EU popsaly, jakým způsobem je bezpečnost na jejich území řízena. Kromě toho v některých oblastech byla odpovědnost států podle Chicagské úmluvy převedena na úroveň Unie. Dokument Evropský program pro bezpečnost letectví vysvětluje, jak se EU bude zabývat mezinárodními závazky, které z tohoto přenosu odpovědností vyplývají.

Dokument Evropský program pro bezpečnost letectví je sladěn s formátem a strukturou popisu státního programu bezpečnosti, jak je uveden v příloze 19 k Chicagské úmluvě.

Cílem Evropského programu pro bezpečnost letectví je zajistit, aby systém řízení bezpečnosti letectví v Evropské unii poskytoval nejvyšší úroveň bezpečnostní výkonnosti, a to v celé Unii jednotně, a nadále se v čase zlepšoval při zohlednění dalších relevantních cílů, jako je ochrana životního prostředí.

Dokument Evropský program pro bezpečnost letectví popisuje procesy užívané ke společnému řízení bezpečnosti na evropské úrovni, a zejména to, jakým způsobem Evropská komise, členské státy a Evropská agentura pro bezpečnost letectví spolupracují za účelem zjištění nebezpečných podmínek a přijetí odpovídajících nápravných opatření ke zmírnění bezpečnostních rizik, a tím přispívá k dosažení cílů na vysoké úrovni v oblasti bezpečnosti definovaných pro celou EU. To zajistí, že všechny zúčastněné strany si jsou vědomy svých povinností a jsou zavedena všechna pravidla a postupy s cílem zlepšit bezpečnost letectví, a přispět tak k prevenci nehod v evropském regionu i mimo něj.

# Evropská bezpečnostní politika a cíle

## Evropská politika bezpečnosti letectví

Evropská politika bezpečnosti letectví je soubor právních předpisů a postupů, které existují v Evropské unii s cílem zajistit vysokou úroveň bezpečnosti. Podporuje harmonizovaná pravidla a usnadňuje volný pohyb výrobků, služeb a osob podílejících se na civilním letectví.

Cílem evropské politiky bezpečnosti letectví je zajistit, aby pravidla a postupy řízení bezpečnosti letectví v Evropské unii přispívaly k nejvyšší úrovni bezpečnostní výkonnosti, a to v celé Unii jednotně, a nadále se v čase zlepšovaly při zohlednění dalších relevantních cílů, jako je ochrana životního prostředí. Při poskytování této vysoké úrovně bezpečnostní výkonnosti má Evropská unie podporu členských států, jejichž vnitrostátní politiky bezpečnosti letectví přispívají k dosažení obecného cíle evropské politiky bezpečnosti letectví.

Systém bezpečnosti letectví je založen na úzké spolupráci mezi Evropskou komisí, Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“ nebo „agentura“), členskými státy a také odvětvím zúčastněným na evropském leteckém trhu.

Vysoká a jednotná úroveň ochrany evropských občanů a cestující veřejnosti se opírá především o přijetí společných bezpečnostních pravidel a opatření zajišťujících, že výrobky, osoby a organizace[[1]](#footnote-2) v EU budou s těmito pravidly v souladu.

Tento systém je doplněn řádným vyšetřováním nehod a incidentů, které umožní identifikaci bezpečnostních nedostatků a přijetí opatření s cílem nedostatky odstranit. Evropská politika bezpečnosti letectví rovněž zahrnuje použití proaktivnějších a na důkazech založených prvků, jejichž cílem je určení rizik, která představují největší hrozbu pro bezpečnost, a přijetí opatření k jejich zmírnění.

## Evropský legislativní rámec v oblasti bezpečnosti

### Struktura evropského legislativního rámce v oblasti bezpečnosti

V čl. 4 odst. 2 písm. g) Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) se stanoví, že doprava je sdílenou pravomocí Evropské unie a jejích členských států. Kromě toho čl. 100 odst. 2 SFEU umožňuje Evropskému parlamentu a Radě na základě návrhu Komise přijmout vhodná ustanovení pro leteckou dopravu.

Proto mohou být právní požadavky v oblasti bezpečnosti letectví definovány na evropské úrovni, a to prostřednictvím přijetí evropských právních předpisů.

Evropský legislativní rámec v oblasti bezpečnosti civilního letectví je tvořen nařízeními Evropského parlamentu a Rady doplněnými v případě potřeby prováděcími nařízeními Komise. V příslušných právních aktech jsou zahrnuty mechanismy pro vyhodnocování provádění a účinnosti právních předpisů, které mohou vést k jejich revizi.

Níže uvedený diagram shrnuje použitelné právní předpisy v oblasti bezpečnosti letectví přijaté na  úrovni Evropské unie.

*Obrázek 1 Použitelné právní předpisy v oblasti bezpečnosti letectví Evropské unie*

Nařízení Evropského parlamentu a Rady

Nařízení Komise

Podrobnosti o použitelných právních předpisech o bezpečnosti evropského letectví lze nalézt na internetových stránkách EUR-Lex v sekci rejstříku právních předpisů Evropské unie, kapitola [07.40.30](http://eur-lex.europa.eu/search.html?CC_1_CODED=07&name=browse-by:legislation-in-force&CC_2_CODED=0740&displayProfile=allRelAllConsDocProfile&qid=1432027232264&CC_3_CODED=074030&type=named)[[2]](#footnote-3).

### Nařízení (ES) č. 216/2008 a související pravidla

#### Právní požadavky

Nařízení (ES) č. 216/2008[[3]](#footnote-4) (dále jen „nařízení č. 216/2008“) je centrálním prvkem systému bezpečnosti letectví Evropské unie. Jeho cílem je stanovením společných pravidel v oblasti civilního letectví dosáhnout vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Evropě a udržovat ji. Umožňuje rovněž vzájemné uznávání certifikátů, zavádí postup standardizačních kontrol s cílem sledovat uplatňování pravidel členskými státy a zřizuje Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví.

Nařízení č. 216/2008 definuje „hlavní požadavky“, které stanoví cíle na vysoké úrovni a povinnosti orgánů, osob a organizací v zájmu dosažení cíle uvedeného nařízení. Hlavní požadavky provádějí normy a doporučené postupy stanovené v přílohách Chicagské úmluvy. Týkají se leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení, provozovatelů zapojených do letecké dopravy, jakož i pilotů a osob, výrobků nebo organizací podílejících se na jejich výcviku a lékařských prohlídkách, letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) poskytovaných ve vzdušném prostoru území, na které se vztahuje Smlouva o EU.

Při uplatňování nařízení č. 216/2008 přijala Evropská komise prováděcí nařízení, včetně těch, která jsou uvedena na obrázku v oddíle 1.2.1.

Všechna tato pravidla jsou přímo použitelná ve všech členských státech a nevyžadují vnitrostátní prováděcí opatření.

V Evropské unii jsou za uplatňování evropských právních předpisů odpovědné v prvé řadě členské státy. Většina certifikačních a dozorových úkolů vyžadovaných nařízením č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly je tedy prováděna na vnitrostátní úrovni příslušnými vnitrostátními orgány. V některých jasně stanovených případech je nicméně příslušným úřadem agentura EASA, která je oprávněna vydávat osvědčení a přijímat příslušná donucovací opatření.

#### Opatření agentury

Provádění nařízení č. 216/2008 a jeho prováděcích nařízení je v případě potřeby podpořeno certifikačními specifikacemi (CS), přijatelnými způsoby průkazu (AMC) a poradenským materiálem (GM).

Certifikační specifikace jsou nezávazné technické normy přijaté agenturou, které uvádějí způsoby průkazu souladu s nařízením č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly a které může organizace použít pro účely certifikace.

Přijatelné způsoby průkazu jsou agenturou přijaté nezávazné standardy, které mohou být používány osobami nebo organizacemi s cílem zajistit soulad s nařízením č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly nebo s certifikačními specifikacemi; pokud jsou splněny přijatelné způsoby průkazu, považují se související požadavky prováděcích pravidel nebo certifikačních specifikací za splněné.

Poradenský materiál je nezávazný materiál vypracovaný agenturou, který napomáhá objasnit význam požadavků nebo specifikací a používá se k podpoře praktického provádění nařízení č. 216/2008, jeho prováděcích pravidel, certifikačních specifikací a přijatelných způsobů průkazu.

#### Mechanismy flexibility

Vzhledem k tomu, že letectví je složitá činnost, pravidla nemohou pokrýt všechny situace a je nutná jistá flexibilita, aby činnosti mohly probíhat při současném zachování odpovídající úrovně bezpečnosti.

Ustanovení o flexibilitě obsažená v nařízení č. 216/2008 umožňují za tímto účelem členským státům:

* přijímat okamžitá opatření za účelem řešení určitého bezpečnostního problému,
* udělovat výjimky v případě nepředvídaných naléhavých provozních okolností nebo provozních potřeb omezeného trvání,
* udělovat odchylky od ustanovení uvedených v prováděcích pravidlech k nařízení č. 216/2008, pokud lze dosáhnout rovnocenné úrovně bezpečnosti.

V závislosti na typu se takové opatření oznámí agentuře EASA, Evropské komisi a ostatním členským státům. Ve většině případů je odpovědností agentury EASA oznámení posoudit a poskytnout následné doporučení Evropské komisi, která přijme konečné rozhodnutí k zajištění vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti a řádného fungování vnitřního trhu.

Opatření flexibility přijatá nebo navržená členskými státy na základě ustanovení o flexibilitě jsou hodnocena nejen z hlediska ekvivalence jejich bezpečnostní hodnoty nebo bezpečnostní hodnoty podmínek, které jsou s nimi spojené, ale rovněž z hlediska sdělených argumentů odůvodňujících potřebu odchylky.

#### Povaha nařízení č. 216/2008 a souvisejících pravidel

Většina právních požadavků obsažených v nařízení č. 216/2008 a jeho prováděcích nařízeních je ve formě závazných pravidel, tedy pravidel zaměřených na určité prostředky k dosažení daného cíle. Tento normativní přístup, který byl dosud mezinárodní normou, umožnil EU dosáhnout stávající dobré bezpečnostní bilance. Kromě toho normativní pravidla poskytují právní jistotu a umožňují jasnou kontrolu souladu.

Zkušenosti však ukazují, že pouhé dodržování normativních předpisů samo o sobě vždy nezaručuje bezpečnost a  neumožňuje dostatečně řešit rizika napříč odvětvím. Kromě toho normativní prováděcí pravidla nemusí být vhodná pro potřeby určitých sektorů, jako jsou malé a střední podniky (MSP) a všeobecné letectví, protože mohou být považována za nepřiměřená a příliš složitá. Pro některé části odvětví letectví mohou normativní pravidla zpomalit zvyšování bezpečnosti na základě technologií a zavádění opatření zvyšujících efektivitu, vzhledem k jejich zaměření na zavádění specifických metod a řešení, spíše než na výsledky, a neumožňují mnoho flexibility.

Evropská unie proto začala v některých konkrétních případech přijímat právní požadavky zaměřené na požadovaný výsledek a ponechávat určitou flexibilitu, pokud jde o prostředky k dosažení tohoto výsledku. Taková „pravidla založená na výkonnosti“ byla přijata zejména v oblasti řízení rizik spojených s únavou a norem v oblasti letové způsobilosti u konstrukce letadel.

Kromě toho mají orgány a organizace možnost navrhnout alternativní způsoby průkazu, tedy alternativu k požadavkům stanoveným nařízením č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly. Jsou to způsoby, které nabízejí alternativní možnost ke stávajícím přijatelným způsobům průkazu nebo nové způsoby prokazování souladu, pokud agentura dosud nepřijala žádné související přijatelné způsoby průkazu. Takto je regulovaným subjektům ponechána možnost nalézt jiné prostředky k dosažení cíle nařízení. Uchýlení se k této možnosti musí být zdůvodněno a schváleno.

Evropská unie očekává v budoucnosti častější využívání právních požadavků založených na výkonnosti tam, kde je to na místě – buď při přijímání nových právních předpisů, nebo při změně stávajících.

### Vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví

Pravidla platná pro vyšetřování nehod a incidentů jsou definována na evropské úrovni, a to nařízením (EU) č. 996/2010[[4]](#footnote-5) (dále jen „nařízení č. 996/2010“). Toto nařízení zajišťuje vysokou úroveň efektivity, rychlosti a kvality bezpečnostních vyšetřování v evropském civilním letectví; jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Dále posiluje spolupráci mezi orgány pro šetření vytvořením Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví (ENCASIA) a zavádí ustanovení pro uchovávání bezpečnostních doporučení a reakcí na tato doporučení v databázi EU.

Další informace týkající se postupů vyšetřování nehod a incidentů v Evropské unii jsou uvedeny v [oddíle 1.4](#_Accident_and_incident).

### Hlášení událostí v civilním letectví, analýza těchto hlášení a navazující opatření

Nařízení (EU) č. 376/2014[[5]](#footnote-6) (dále jen „nařízení č. 376/2014“) obsahuje pravidla týkající se hlášení událostí, analýzy těchto hlášení a navazujících opatření. Tento předpis stanoví požadavky, jejichž cílem je podpora motivace k hlášení nehod. Rovněž stanoví povinnosti pro odvětví, pro členské státy i pro agenturu EASA, aby shromažďovaly a analyzovaly události s cílem podpořit své postupy řízení bezpečnosti. Rovněž zajišťuje, aby byly informace řádně chráněny a sdíleny mezi členskými státy a s agenturou EASA.

Více informací o těchto pravidlech naleznete v [oddíle 3.2](#_Safety_Data_collection,).

### Seznam leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy na území EU

Nařízení (ES) č. 2111/2005[[6]](#footnote-7) (dále jen „nařízení č. 2111/2005“) stanoví pravidla pro vytvoření a zveřejnění seznamu EU založeného na společných kritériích a týkajícího se leteckých dopravců, na které se z bezpečnostních důvodů vztahuje zákaz provozování letecké dopravy v Unii. [Seznam zakázaných leteckých dopravců](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_en.htm)[[7]](#footnote-8) přijatý na základě tohoto nařízení je sám o sobě nařízením, a má proto v členských státech EU právní hodnotu. Seznam zakázaných leteckých dopravců je vytvořen nařízením Komise (ES) č. 474/2006[[8]](#footnote-9). Seznam je pravidelně aktualizován.

Pro účely aktualizace seznamu je Komisi nápomocen „Výbor pro leteckou bezpečnost“ sestávající z technických odborníků pro bezpečnost letectví ze všech členských států EU (a Islandu, Norska a Švýcarska), kterému předsedá Komise. „Výbor pro leteckou bezpečnost“ přijímá na návrh Komise své stanovisko kvalifikovanou většinou[[9]](#footnote-10).

Rozhodnutí zahrnout nebo vymazat dopravce (nebo skupinu dopravců, kteří získali osvědčení ve stejném státě) se přijímá na základě společných bezpečnostních kritérií uvedených v nařízení č. 2111/2005. Tato kritéria zohledňují například existenci bezpečnostních nedostatků na straně leteckého dopravce, neschopnost nebo neochotu leteckého dopravce nebo orgánů odpovědných za dozor nad ním řešit bezpečnostní nedostatky, zákazů provozování letecké dopravy vydaných třetími zeměmi, auditních zpráv vypracovaných třetími zeměmi nebo mezinárodními organizacemi (ICAO) a doložených informací týkajících se nehod. Všechna kritéria jsou založena na mezinárodních normách v oblasti bezpečnosti letectví.

## Povinnosti a odpovědnost v oblasti bezpečnosti v Evropské unii

### Rozhodovací proces v Evropské unii

Na základě čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie je umožněno mimo jiné přijmout opatření ke zlepšení bezpečnosti letecké dopravy, která budou přijata Evropským parlamentem a Radou, v souladu s řádným legislativním postupem a po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů.

Tyto právní předpisy navrhuje Evropská komise, která má právo iniciativy, a jsou předkládány Evropskému parlamentu a Radě, často označovaným jako „spoluzákonodárci“. Evropský parlament, který je volen občany Evropské unie, a Rada, která se skládá ze zástupců členských států, mohou znění navržené Komisí při dodržení požadavků Smluv změnit. Přijetí spoluzákonodárci předpokládá v konečném důsledku jejich souhlas s odpovídajícím textem.

Poté, co Evropský parlament a Rada konečné znění schválí, podepíší ho předsedové a generální tajemníci obou orgánů. Po podpisu je znění zveřejněno v Úředním věstníku.

Nařízení jsou ode dne uvedeného v Úředním věstníku přímo závazná v celé EU.

Akty přijaté v souladu s výše uvedeným postupem mohou zahrnovat přenesené a prováděcí pravomoci Komise. Komise má takové pravomoci, pouze pokud tak základní právní akt stanoví.

Prováděcí pravomoci jsou nejčastěji podmíněny tím, že Komise musí návrh předpisu předložit výboru složenému ze zástupců členských států. Výbor zaujme k návrhu Komise stanovisko. Účinky těchto stanovisek se liší v závislosti na konkrétním postupu, který je stanoven v daném právním aktu. Kromě kontroly vykonávané členskými státy prostřednictvím výborů mohou prováděcí pravomoci Komise také podléhat doplňkovým kontrolám ze strany Evropského parlamentu a Rady.

V oblasti bezpečnosti civilního letectví mohou být zapojeny tři výbory:

* „Výbor agentury EASA“, který je oprávněn poskytovat stanoviska k návrhům prováděcích nařízení k nařízením č. 216/2008 a č. 376/2014,
* „Výbor pro leteckou bezpečnost“, který je zapojen do aktualizace seznamu leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy podle nařízení č. 2111/2005,
* „Výbor pro jednotné nebe“, který je kompetentní pro předpisy v oblasti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb.

Smlouva o fungování Evropské unie rovněž stanoví možnost přenesení některých pravomocí na Komisi (článek 290). Přenosy pravomocí tohoto druhu jsou stanoveny v některých novějších nařízeních. Ty však dosud nebyly Komisí vykonávány.

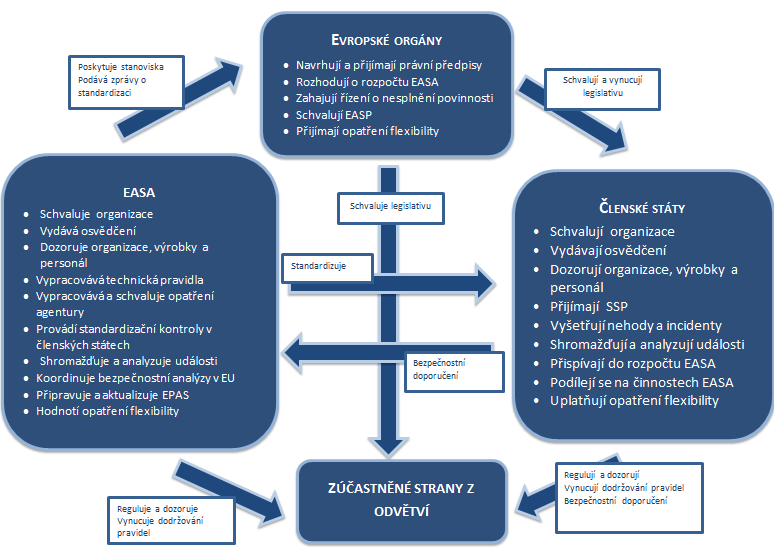
### Pravomoci a odpovědnost v oblasti bezpečnosti letectví v rámci evropského bezpečnostního systému

#### Přehled pravomocí a odpovědnosti v oblasti bezpečnosti letectví v rámci evropského bezpečnostního systému

#### *Obrázek 2 Příslušné orgány podle právních předpisů EU*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **OBLAST PŮSOBNOSTI** | **ČLENSKÝ STÁT** | **EASA** |
| **Letová způsobilost a ochrana životního prostředí** | Osvědčení letové způsobilosti (jednotlivých) letadel | Typové osvědčení letadla, motoru a vrtule |
| Osvědčení hlukové způsobilosti letadel | Osvědčení letadlových částí a zařízení |
|  | Schvalování projekčních organizací |
| Schvalování výrobních organizací | Schvalování výrobních organizací ze třetích zemí  Schvalování výrobních organizací nacházejících se v členském státu na základě žádosti členského státu |
| Schvalování organizací údržby | Schvalování organizací údržby ze třetích zemí |
| Schvalování organizací k řízení  zachování letové způsobilosti | Schvalování organizací ze třetích zemí k řízení zachování letové způsobilosti |
| Průkazy způsobilosti osvědčujícího personálu |  |
| Schvalování organizací pro výcvik  osvědčujícího personálu | Schválení organizací pro výcvik osvědčujícího personálu ze třetích zemí |
| **Letecký provoz** | Osvědčování provozovatelů obchodní letecké dopravy | Udělování oprávnění provozovatelům ze třetích zemí |
| **Letové posádky a lékařská služba** | Udělování licencí a osvědčení zdravotní způsobilosti pilotů |  |
| Osvědčení palubních průvodčích |  |
| Schvalování organizací pro výcvik pilotů | Schvalování organizací pro výcvik pilotů ze třetích zemí |
| Schvalování leteckých zdravotních středisek | Schvalování leteckých zdravotních středisek ze třetích zemí |
| Osvědčování FSTD | Osvědčování FSTD:  – používaná výcvikovými organizacemi, certifikovanými agenturou EASA  – nacházející se ve třetích zemích  – nacházející se na území členského státu na základě žádosti členského státu |
| Vydávání osvědčení instruktorů a examinátorů a leteckých lékařů |  |
| **ATM/ANS** | Osvědčování poskytovatelů ATM/ANS | Osvědčování poskytovatelů ATM/ANS ze třetích zemí |
|  | Osvědčování celoevropských poskytovatelů ATM/ANS |
| Udělování průkazů způsobilosti a osvědčení zdravotní způsobilosti řídících letového provozu |  |
| Osvědčování organizací pro výcvik řídících letového provozu | Osvědčování organizací provádějících výcvik řídících letového provozu ze třetích zemí a jejich personálu |
| Osvědčování leteckých lékařů a leteckých zdravotních středisek |  |
| Osvědčování instruktorů |  |
| **Letiště** | Osvědčování pro letiště, jejich provoz a jeho vybavení související s bezpečností |  |
| Osvědčování provozovatelů letišť |  |

#### *Obrázek 3 Vztah mezi příslušnými zúčastněnými stranami evropského systému bezpečnosti*



#### Členské státy

Členské státy nejsou jako takové do přijímání právních předpisů EU zapojeny. Nicméně v rámci řádného legislativního postupu je Rada, složená ze zástupců členských států, spolu s Evropským parlamentem spolutvůrcem právních předpisů (viz [oddíl 1.3.1](#_Decision_making_process)). Členské státy (nikoli však Rada jako taková) jsou rovněž součástí rozhodovacího procesu týkajícího se prováděcích aktů (viz [oddíl 1.3.1](#_Decision_making_process)).

Za současného stavu práva Unie jsou členské státy stále odpovědné za regulaci:

a) letové způsobilosti letadel uvedených v příloze II nařízení č. 216/2008 (např. některá historická letadla, experimentální letadla, lehká letadla atd.);

b) provozu letadel, jestliže provádějí vojenské, celní, policejní, pátrací a záchranné, hasičské akce, akce pobřežní stráže nebo podobné činnosti nebo služby;

c) ATM/ANS, včetně systémů a složek, které jsou poskytovány či zpřístupňovány vojenskými silami;

d) letišť, která jsou kontrolována a provozována vojenskými silami;

e) letišť, která nesplňují alespoň jedno z těchto kritérií:

i) jsou veřejná,

ii) slouží obchodní letecké dopravě,

iii) provoz je zajišťován s využitím postupů přiblížení nebo odletů podle přístrojů a

a. mají dráhu se zpevněným povrchem o délce 800 metrů nebo více, nebo

b. jsou určena výlučně pro vrtulníky,

f) na základě rozhodnutí členských států letiště, která splňují všechna kritéria uvedená v písmenu e), ale nedosahují určité velikosti.

Zatímco největší část právních předpisů pro bezpečnost letectví je přijímána na evropské úrovni, členské státy jsou i nadále zodpovědné za zajištění bezpečnosti letectví na svém území a ve svém vzdušném prostoru. Většina certifikačních úkolů podle nařízení č. 216/2008 a jeho prováděcích předpisů, jako je schvalování vnitrostátních organizací a udělování licencí personálu, je prováděna na vnitrostátní úrovni. Členské státy na tento personál a organizace dohlížejí, provádějí audity, hodnocení a kontroly a přijímají opatření k zabránění nesouladu.

V některých oblastech jsou však vydávána osvědčení na evropské úrovni. V těchto oblastech totiž členské státy převedly povinnosti podle Chicagské úmluvy na EU (viz obrázek 2 výše).

Členské státy jsou rovněž v souladu s normami ICAO odpovědné za vypracování státního programu bezpečnosti, který je v souladu s Evropským programem pro bezpečnost letectví a který podporuje naplňování evropské politiky bezpečnosti letectví.

#### Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA)

Evropská agentura pro bezpečnost letectví byla zřízena v roce 2002 s cílem umožnit lepší činnost ve všech oblastech, na které se vztahuje nařízení č. 216/2008, aby určité činnosti prováděné na úrovni EU byly prováděny jediným specializovaným odborným subjektem. Personál agentury tvoří více než 700 odborníků v oblasti letecké dopravy a úředníků ze všech členských států EU. Jeho ústřední sídlo je v Kolíně nad Rýnem (Německo) a má kancelář v Bruselu a v dalších třech městech: ve Washingtonu (USA), Montrealu (Kanada) a Pekingu (Čína).

EASA je nezávislá v technických záležitostech a má právní, správní a finanční samostatnost. Má právní subjektivitu a vykonává úkoly a povinnosti svěřené jí nařízením č. 216/2008.

Správní rada agentury EASA tvořená zástupci členských států a Evropské komise stanoví pracovní program agentury EASA, sestavuje její rozpočet a sleduje činnosti agentury.

EASA jedná jako příslušný orgán v oblastech letectví uvedených na obrázku 2 výše. V této souvislosti je od roku 2003 EASA odpovědná za typové osvědčování letadel v EU. Osvědčení vydané agenturou EASA potvrzuje, že typ letadla splňuje bezpečnostní požadavky stanovené evropskými právními předpisy. Agentura EASA sleduje výkonnost typů letadel v provozu během celého životního cyklu letadel v závislosti na druhu konstrukce. V této souvislosti může zadat opatření, pokud by zjistila nebezpečný stav. Za tímto účelem vydává „příkazy k zachování letové způsobilosti“, které jsou určeny pro držitele typového osvědčení a které musí být dodržovány provozovateli v rámci údržby jejich letadel.

EASA rovněž plní různé úkoly a povinnosti uvedené na obrázku 3 výše. Ty zahrnují zejména vypracování a přijetí stanovisek podporujících Komisi při přípravě technických částí prováděcích nařízení.

Při vypracování takových stanovisek agentuře EASA napomáhají poradní orgány, které poskytují poradenství ve věci obsahu, priorit a realizace jejího programu tvorby předpisů. Agentura rovněž vypracovává a přijímá opatření (certifikační specifikace (CS), přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM) na podporu provádění těchto společných technických pravidel.

Kromě toho EASA provádí standardizační kontroly členských států s cílem sledovat, jak uplatňují ustanovení nařízení č. 216/2008, jakož i jeho prováděcích pravidel (viz také [oddíl 3.1.1](#_Monitoring_the_application)). Podává zprávy Komisi.

Zajišťuje také jménem Komise dozor nad manažerem struktury vzdušného prostoru pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) jednotného evropského nebe (SES). Kromě toho může provádět šetření organizací.

Agentura EASA má rovněž pravomoc povolit provozovatelům obchodní letecké dopravy ze třetích zemí létat do, v rámci nebo z 28 členských států EU a států ESVO (Island, Norsko, Lichtenštejnsko a Švýcarsko). EASA přebírá pouze část hodnocení zahraničního provozovatele spojenou s bezpečností. Provozní povolení jsou nadále vydávána vnitrostátními orgány. Kromě toho EASA koordinuje evropský program kontrol na odbavovací ploše SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*, program posuzování bezpečnosti zahraničních letadel) týkající se bezpečnosti zahraničních letadel, která využívají letiště Unie.

Obecněji řečeno, agentura EASA poskytuje v případě potřeby odborné poradenství Evropské komisi a členským státům.

Plní rovněž úkoly v oblasti shromažďování údajů, analýz a výzkumu s cílem zvýšit bezpečnost letectví. V této souvislosti je podporována sítí analytiků bezpečnosti letectví (NOA), Evropským bezpečnostním týmem pro obchodní letectví (ECAST), Evropským bezpečnostním týmem pro vrtulníky (EHEST) a Evropským bezpečnostním týmem pro všeobecné letectví (EGAST).

EASA je rovněž členem koordinační krizové jednotky pro evropské letectví (EACCC) odpovědné za koordinaci řízení reakce na krizi sítě v oblasti letectví.

V neposlední řadě EASA odpovídá za vypracování a přijetí Evropského plánu pro bezpečnost letectví (EPAS)[[10]](#footnote-11) (viz [oddíl 2.2](#_Safety_Risk_Management) s podrobnými informacemi o EPAS a procesu jeho přijetí).

#### Evropská komise

Evropská komise je odpovědná za přípravu evropských legislativních návrhů v rámci řádného legislativního postupu (viz také [oddíl 1.3.1](#_Decision_making_process)) a za přípravu a přijetí prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci, pokud to předpokládá základní právní akt.

Poté, co byly přijaty právní předpisy EU, mají primární odpovědnost za správné a včasné uplatňování členské státy. Komise řádné uplatňování členskými státy sleduje (viz také [oddíl 3.1.1](#_Monitoring_the_application)).

V této souvislosti může Komise přijmout opatření, pokud existuje domněnka, že některý členský stát porušil právní předpisy Unie. Pokud se nenalezne řešení v rané fázi, může Komise zahájit formální řízení o nesplnění povinnosti a nakonec věc předat Evropskému soudnímu dvoru.

Evropský parlament a Rada rozhodují o ročním rozpočtu EU a Komise odpovídá za jeho plnění. V této souvislosti Komise zajišťuje přidělení odpovídajících prostředků pro ty činnosti prováděné agenturou EASA, které jsou závislé na financování ze strany EU.

Evropská komise je odpovědná za přípravu, aktualizaci a přijetí dokumentu Evropský program pro bezpečnost letectví. Při vypracování dokumentu Evropský program pro bezpečnost letectví Komisi pomáhá pracovní skupina složená ze zástupců členských států a agentury EASA. V případě potřeby Komise, jíž je nápomocna pracovní skupina, připravuje aktualizaci dokumentu Evropský program pro bezpečnost letectví tak, aby odrážel změny zavedené Evropským programem pro bezpečnost letectví. Ve správní radě agentury vede EASA rovněž konzultace s členskými státy. První vydání dokumentu Evropský program pro bezpečnost letectví bylo zveřejněno v roce 2011. Aktuálně je platné druhé vydání. Třetí vydání lze očekávat přibližně v roce 2019 tak, aby odráželo změny, které budou zavedeny do struktury rámce státního programu bezpečnosti s ohledem na revizi přílohy 19 ICAO, stejně jako na změny vyplývající z revize nařízení č. 216/2008, kterou Komise navrhla v roce 2015.

#### Eurocontrol

Eurocontrol není subjektem EU, nýbrž je založen na mnohostranné dohodě, jejímiž smluvními stranami jsou také četné třetí země. Eurocontrol agentuře EASA a [členským státům](http://www.eurocontrol.int/articles/members) poskytuje odborné technické znalosti při zajišťování bezpečného letového provozu v evropském regionu. Eurocontrol spolu s partnery v oblasti letectví pracuje na podpoře provádění jednotného evropského nebe (SES).

Unie podepsala a uzavřela protokol o jejím přistoupení k organizaci Eurocontrol, ale tento protokol dosud nevstoupil v platnost. V prosinci 2012 uzavřely EU a Eurocontrol dohodu, kterou se stanoví obecný rámec pro posílenou spolupráci. Strany se dohodly posílit a upevnit spolupráci mezi EU a Eurocontrolem, jejímž cílem je umožnit Eurocontrolu podpořit EU při provádění jednotného evropského nebe a souvisejících politik EU v rámci EU i mimo ni v těch státech, které se k uplatňování výše uvedené politiky zavážou.

## Vyšetřování nehod a incidentů

### Použitelné právní předpisy

Vyšetřování nehod a incidentů s cílem zvýšit bezpečnost letectví určením jejich příčin a prováděním bezpečnostních doporučení s cílem zamezit opakování události zůstává v pravomoci členských států.

Na úrovni EU stanoví právní základ pro vyšetřování a prevenci nehod a incidentů nařízení č. 996/2010. Zajišťuje vysokou úroveň efektivity, rychlosti a kvality bezpečnostních vyšetřování v evropském civilním letectví, jejichž jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Tato pravidla zejména zajišťují, aby orgán pověřený vyšetřováním nehod a incidentů (orgán pro šetření) byl nezávislý na ostatních státních organizacích pro letectví nebo kterýchkoli jiných stranách či subjektech, jejichž činnosti by mohly být ve střetu s úlohou svěřenou orgánu pro šetření nebo by mohly ovlivnit jeho objektivitu. Pravidla stanoví, že činnosti orgánu pro šetření mohou být rozšířeny o shromažďování a analýzu informací týkajících se bezpečnosti letectví, a to zejména za účelem prevence nehod. Tyto činnosti, studie či analýzy řady šetření mohou vést rovněž k bezpečnostním doporučením, která mají příslušní adresáti vzít v úvahu a v případě potřeby přijmout opatření s cílem zajistit náležitou prevenci nehod a incidentů v civilním letectví.

### Bezpečnostní doporučení

V nařízení č. 996/2010 se vyžaduje, aby subjekt, kterému jsou bezpečnostní doporučení určena, do 90 dnů od obdržení potvrdil orgánu pro šetření, který doporučení vydal, obdržení průvodního dopisu a informoval jej o opatřeních, jež přijal nebo jejichž přijetí zvažuje, a případně o době potřebné k jejich provedení; nepřijme-li žádná opatření, odůvodní to. Orgán pro šetření sdělí subjektu, kterému jsou bezpečnostní doporučení určena, do 60 dnů od obdržení odpovědi, zda považuje odpověď za přiměřenou, a pokud nesouhlasí s rozhodnutím o tom, že nebudou přijata žádná opatření, odůvodní svůj postoj.

Orgány pro šetření zavedly postupy pro zaznamenávání reakcí na jimi vydaná bezpečnostní doporučení a subjekty, kterým jsou bezpečnostní doporučení určena, zavedly postupy pro sledování pokroku při provádění opatření přijatých v návaznosti na obdržená bezpečnostní doporučení. Agentura EASA zejména vypracovala postup pro zpracovávání bezpečnostních doporučení určených agentuře a předkládá zprávy o pokroku a statistiky týkající se zpracování bezpečnostních doporučení.

Právní předpis rovněž zavádí požadavky pro záznam bezpečnostních doporučení a souvisejících reakcí v evropské databázi (informační systém bezpečnostních doporučení –SRIS). Orgány pro šetření ve společné evropské databázi rovněž zaznamenávají všechna bezpečnostní doporučení obdržená od třetích zemí.

### Spolupráce s jinými subjekty

Nařízení č. 996/2010 dále posiluje spolupráci mezi orgány pro šetření vytvořením Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví (ENCASIA) tvořené řediteli orgánů pro šetření z každého členského státu nebo, v případě multimodálního orgánu, řediteli oddělení pro letectví nebo jejich zástupci. ENCASIA usiluje o další zlepšení kvality šetření, která orgány pro šetření vedou, a o posílení jejich nezávislosti doporučováním vysokých standardů vyšetřovacích metod a odborné přípravy vyšetřovatelů. ENCASIA zejména informuje orgány EU o všech aspektech týkajících se bezpečnostních šetření, podněcuje sdílení informací užitečných pro zlepšení bezpečnosti letectví, koordinuje a organizuje vzájemná hodnocení a činnosti odborné přípravy a podporuje osvědčené postupy šetření. Úkolem sítě ENCASIA je také analýza bezpečnostních doporučení vydaných nebo přijatých členskými státy EU s cílem identifikovat důležitá bezpečnostní doporučení s významem pro celou Unii.

Nařízení č. 996/2010 ukládá orgánům pro šetření v EU povinnost v souladu s přílohou 13 Chicagské úmluvy vyzvat agenturu EASA a vnitrostátní orgány pro civilní letectví dotčeného členského státu (států) k účasti na šetření. Úlohou agentury EASA je působit jako poradce, aby mohla podporovat odpovědného inspektora nebo pověřeného zástupce orgánu pro šetření provádějícího šetření nebo účastnícího se na něm, aniž by ovlivnila nezávislost vyšetřování. Vnitrostátní orgány pro civilní letectví členských států EU se mohou šetření jako poradci rovněž účastnit. EASA a vnitrostátní orgány pro civilní letectví podporují šetření, kterého se účastní, poskytováním požadovaných informací, poradců a vybavení odpovědnému orgánu pro šetření.

Cílem nařízení je také zlepšit koordinaci vyšetřování mezi orgány pro šetření a jinými orgány, které se mohou podílet na činnostech spojených s šetřením, jako jsou justiční orgány, orgány civilního letectví, pátrací a záchranné orgány.

## Vynucování

### Vynucování vůči členským státům

Potenciální porušení předpisů lze zjistit různými způsoby, mimo jiné prostřednictvím výsledků standardizačních kontrol prováděných agenturou EASA, které napomáhají Komisi při sledování provádění právních předpisů v oblasti bezpečnosti letectví. Pro každou standardizační kontrolu agentura EASA vyhotoví zprávu, kde řeší nedostatky zjištěné během kontroly, které budou zaslány dotčenému členskému státu a Komisi. V případech, kdy zjištěné nedostatky v dodržování předpisů nebyly náležitě řešeny, jsou postoupeny Komisi, která může zahájit řízení o nesplnění povinnosti.

V případě možného porušení práva EU ze strany členského státu se Komise snaží vyřešit základní problém s dotčeným členským státem urychleně formou strukturovaného dialogu (EU Pilot). Členské státy mohou poskytnout další faktické nebo právní informace o možném porušení práva Unie – cílem je najít řešení v souladu s právem EU a zabránit tak potřebě formálního řízení o nesplnění povinnosti.

Jestliže se Komise domnívá, že  problém souladu s právem EU trvá, může zahájit formální řízení o nesplnění povinnosti podle článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie.

### Vynucování vůči regulovaným průmyslovým organizacím

#### Sankce

Platné předpisy v oblasti letecké bezpečnosti vyžadují, aby členské státy stanovily sankce za porušení těchto nařízení a  jejich případných prováděcích pravidel. Tyto sankce by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

Kromě toho v případě porušení nařízení č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidel a pokud je příslušným úřadem agentura, která dohlíží na organizaci, může Komise na žádost agentury EASA ukládat pokuty nebo penále osobám a podnikům, kterým agentura vydala osvědčení. Tyto pokuty a penále musí být odrazující a přiměřené jak ve vztahu k závažnosti případu, tak ve vztahu k finančním možnostem příslušného držitele osvědčení a zohledňovat zejména míru ohrožení bezpečnosti.

#### Činnosti týkající se osvědčení a jiných opatření

Nařízení č. 216/2008 ukládá členským státům, Komisi a agentuře EASA, aby spolupracovaly s cílem zajistit soulad s tímto nařízením a prováděcími pravidly k němu. Členské státy musí kromě dozoru nad jimi vydanými osvědčeními provádět šetření, včetně prohlídek na odbavovací ploše, a přijímat veškerá opatření, včetně zákazu letu letadel. Je-li příslušným orgánem (národní úřad nebo EASA) zjištěn nesoulad u držitelů osvědčení, nebo v případě, že příslušný orgán o tom byl informován, může změnit (nebo omezit), pozastavit nebo zrušit platnost osvědčení v souladu s platným ustanovením v nařízení č. 216/2008 a jeho prováděcích pravidlech.

Kromě toho může Komise z vlastního podnětu nebo na žádost členského státu nebo agentury EASA zahájit postup s cílem rozhodnout, zda osvědčení vydané v souladu s nařízením č. 216/2008 a jeho prováděcími nařízeními tyto předpisy skutečně splňuje. V případě nesouladu uloží Komise příslušnému orgánu, aby přijal vhodná nápravná opatření, například omezení nebo pozastavení platnosti takového osvědčení. Kromě toho poté, co Komise vydala takové rozhodnutí, přestává pro ostatní členské státy platit povinnost vzájemného uznávání osvědčení. Jakmile má Komise k dispozici dostatečné důkazy, že byla přijata vhodná nápravná opatření, rozhodne, že vzájemné uznávání bude obnoveno.

Kromě těchto opatření zavedly členské státy vnitrostátní politiky pro zajištění řádného uplatňování právních předpisů na vnitrostátní úrovni.

# Evropské řízení bezpečnostních rizik

Evropská unie směřuje k proaktivnějšímu systému založenému na datech. Tento přístup nemůže na úrovni EU fungovat izolovaně, ale musí platit v celém systému na všech úrovních. Normy ICAO v kapitole 4 přílohy 19 stanoví požadavek na systémy řízení bezpečnosti poskytovatelů služeb a požadují, aby všechny systémy řízení bezpečnosti byly pro stát odpovědný za příslušné osvědčení přijatelné. Kromě toho příloha 19 ICAO ukládá členským státům povinnost vytvořit program pro řízení bezpečnosti, konkrétně státní program bezpečnosti, což vyžaduje jasnou politiku a cíle, prostředky k řízení bezpečnostních rizik a zajištění bezpečnosti a konečně činnosti k podpoře bezpečnosti.

V této fázi EU členským státům nenařizuje přijmout státní programy bezpečnosti jako takové. EU však převzala logiku příslušných norem ICAO v několika evropských právních předpisech, zejména v prováděcích pravidlech k nařízení č. 216/2008.

## Bezpečnostní požadavky na organizace a orgány

Vypracování prováděcích pravidel k nařízení č. 216/2008 vedlo k přijetí dvou odlišných souborů požadavků, a to na orgány, resp. organizace:

1. Požadavky na orgány důsledně zohledňují osm kritických prvků systému bezpečnostního dozoru definované ICAO, čímž podpoří provádění státních programů bezpečnosti a současně podpoří cíl standardizace stanovený v nařízení č. 216/2008. Dále obsahují prvky, které jsou nezbytné pro vytvoření komplexního systému řízení bezpečnosti letectví na úrovni EU, zahrnujícího odpovědnost EU a odpovědnost členských států pro řízení bezpečnosti.
2. Požadavky na organizace, ve většině oblastí letectví, zahrnují konsolidované obecné požadavky pro systémy řízení (bezpečnosti). Právě probíhá přijetí pravidel vyžadujících zavedení systémů řízení v oblasti certifikace a zachování letové způsobilosti. Organizace mají začlenit požadavky norem ICAO způsobem, který zajistí soulad se stávajícími systémy řízení a podpoří integrované řízení. Požadavky na systém řízení jsou přizpůsobeny velikosti, charakteru nebo složitosti činností organizací pro letectví a přizpůsobí se jejich obchodnímu modelu, čímž se umožní přiměřené uplatňování.

Pro různé technické oblasti jsou tyto požadavky na orgány a organizace dále doplněny konkrétnějšími požadavky (například: požadavky na sledování letových údajů pro letecké provozovatele).

Požadavky na organizace a orgány byly stanoveny tak, aby odrážely podobné úrovně bezpečnosti pro všechny oblasti v rámci působnosti nařízení č. 216/2008. Zejména společné požadavky na systém řízení představují jednotný rámec řízení bezpečnosti pro všechny schválené organizace v rámci působnosti nařízení č. 216/2008.

Kromě těchto požadavků zajišťuje nařízení č. 376/2014, aby organizace a příslušné orgány identifikovaly hrozby a řídily bezpečnostní rizika prostřednictvím shromažďování, analýzy a návazných opatření ve vztahu k událostem v civilním letectví.

## Řízení bezpečnostních rizik na úrovni EU: postup vypracování a aktualizace Evropského plánu pro bezpečnost letectví

Evropský plán pro bezpečnost letectví je klíčovým prvkem procesu řízení rizik v oblasti bezpečnosti na evropské úrovni a zahrnuje členské státy, odvětví a agenturu EASA.

Tento proces sestává z  úkolů popsaných v níže uvedeném obrázku.

*Obrázek 4 Proces řízení bezpečnostních rizik na úrovni EU*



1. **Identifikace bezpečnostních problémů (nebo hrozeb)**, které mají vliv na evropský letecký systém;
2. **Posouzení bezpečnostních problémů (nebo hrozeb)**, jehož cílem je posouzení rizik spojených s důsledky bezpečnostních problémů (nebo hrozeb) identifikovaných v předchozí fázi;
3. **Definice a plánování bezpečnostních opatření** při hledání strategií (nebo zmírňujících opatření) s cílem tyto problémy (nebo hrozby), jejichž úroveň rizika nelze po posouzení tolerovat, vyřešit;
4. **Provádění a následná opatření** zaměřená na sledování stavu a hlášení dohodnutých strategií a
5. **Bezpečnostní výkonnost** zaměřená na přezkum identifikovaných rizikových oblastí, aby bylo možno posoudit, zda dříve zjištěná rizika byla zmírněna a porovnat je s ukazateli bezpečnostní výkonnosti.

### Identifikace bezpečnostních problémů

Při identifikaci bezpečnostních problémů se v rámci evropského leteckého systému průběžně a proaktivně pátrá po bezpečnostních problémech s cílem zjistit ty z nich, které vyžadují zmírňující opatření na úrovni EU a/nebo na úrovni členských států.

Identifikace bezpečnostních problémů může vzejít z informací, k nimž má agentura přístup, ale také ze systémů řízení, které zavedly orgány členských států a organizace z odvětví. Tento proces může být zahájen zdola nahoru (identifikace konkrétních bezpečnostních problémů subjekty, které jsou jim přímo vystaveny) nebo shora dolů (z analýzy hlavních rizikových oblastí systému letectví).

Jedním ze způsobů, jak identifikovat bezpečnostní problémy, je systematická analýza událostí, zejména po jednotlivých kategoriích nehod (např. ztráta kontroly nad letadlem, kolize za letu atd.) nebo po odvětvích letectví (obchodní letecká doprava, letecká doprava pro vlastní potřebu, všeobecné letectví, atd.).

Nicméně analýza údajů o událostech může odhalit pouze bezpečnostní problémy, které jsou viditelné ve vyšetřovaných událostech. Proto za účelem identifikace těchto problémů v širším měřítku musejí být vzaty v úvahu i jiné zdroje informací, jako jsou bezpečnostní doporučení, stávající bezpečnostní studie, informace shromážděné prostřednictvím stávajících fór (síť analytiků bezpečnosti letectví a týmy Evropské strategické bezpečnostní iniciativy (ESSI) a s nimi související skupiny pro spolupráci a analýzu, skupina zabývající se lidskými faktory, ENCASIA atd.), odborné poradenství, informace, které jsou výsledkem dozoru a sledování činností nebo prognostických metod.

Styčnou plochu mezi členskými státy při identifikaci bezpečnostních problémů a jejich posuzování zajišťuje síť analytiků bezpečnosti letectví. Tato síť je klíčovým zdrojem během postupu hodnocení rizik, prostřednictvím analýzy informací o událostech obsažené v evropské centrální evidenci (ECR) (viz také [oddíl 3.2](#_Safety_Data_collection,)) a také díky poskytování údajů ze strany členských států. To zejména umožňuje v případě potřeby potvrdit výsledky a podpořit spojení mezi činnostmi na evropské a vnitrostátní úrovni.

Týmy ESSI (viz také [oddíl 4.1.2)](#_European_Strategic_Safety) podporují proces posuzování rizik tím, že poskytují v případě potřeby operativní informace. Skupiny pro spolupráci a analýzu se podílejí na potvrzení údajů a posouzení rizik v jejich příslušných oblastech a rovněž při vývoji potenciálních zmírňujících opatření.

Pro usnadnění hlášení bezpečnostních problémů agentuře od jakékoli osoby, organizace nebo orgánu je k dispozici identifikační formulář bezpečnostního problému.

### Posouzení bezpečnostních problémů

EASA za pomoci příslušných skupin zainteresovaných stran provádí posouzení úrovně rizika spojené s důsledky každého hlášeného bezpečnostního problému.

Agentura EASA spravuje portfolio bezpečnostních rizik (SRP). Portfolio obsahuje záznamy týkající se bezpečnostních problémů, které zjistila agentura nebo externí zúčastněné strany, posouzení úrovně rizika, přijatá opatření, jakož i posouzení zbytkového rizika po provedení opatření.

Posouzení rizik je analýzou založenou na předpokládané četnosti a závažnosti důsledků bezpečnostního problému, přičemž jako referenční se vezmou všechny možné scénáře, společně s určením toho, zda je riziko přijatelné, tolerovatelné nebo nepřijatelné.

SRP je vyvíjejícím se dokumentem přezkoumávaným v pravidelných intervalech, jakmile jsou k dispozici nové informace. V zájmu rozvoje SRP agentura:

* přezkoumává nové dostupné bezpečnostní údaje nebo jiné nové informace s cílem zjistit, zda mají být identifikovány a jako takové posouzeny nové bezpečnostní problémy, nebo zda je posouzení stávajících bezpečnostních problémů zpochybněno;
* přezkoumává a ověřuje posouzení bezpečnostních problémů;
* navrhuje stanovení přijatelné úrovně rizika spojené s bezpečnostními problémy;
* navrhuje bezpečnostní opatření;
* sleduje pokrok stávajících bezpečnostních opatření;
* navrhuje ukazatele bezpečnostní výkonnosti;
* sleduje bezpečnostní výkonnost a
* ověřuje obsah výstupů bezpečnostní analýzy / propagačních materiálů EASA v oblasti bezpečnosti.

Po své aktualizaci je portfolio SRP předloženo poradním orgánům ke konzultaci. V této fázi procesu se poradní orgány vyjadřují k tomu, která bezpečnostní rizika mohou být tolerována a která je třeba řešit.

### Definice a plánování bezpečnostních opatření

Rizika, která byla během předchozí fáze shledána netolerovatelnými, musí být předmětem opatření. Agentura provádí první doporučení týkající se opatření, jež je třeba přijmout s cílem zmírnit určité riziko. Toto doporučení si klade za cíl identifikovat možnosti, které na základě předběžného posouzení dopadů mají největší přínos pro bezpečnost s nejnižšími možnými náklady.

Současně se zvažováním strategií zmírňování je provedeno předběžné posouzení dopadů. Srovnává možné dopady a přínosy při zvážení možnosti zmírňování, s přihlédnutím k regulaci, dozoru a prosazování bezpečnosti jako možných řešení.

Před provedením jakékoli strategie je zásadní, aby hned na začátku bylo jasně určeno, jaký má být výstup a jak bude hodnocena její účinnost. To umožňuje v příští fázi vyhodnotit, do jaké míry jsou naplánované strategie účinné.

Jakmile jsou nalezeny nejlepší možné alternativy, agentura identifikuje ty zúčastněné strany, které jsou k vedení iniciativy nejvhodnější, a zahájí fázi konzultace zaměřené na zpřístupnění podpory od dotčených zúčastněných stran.

Návrhy na zmírnění rizika mohou zahrnovat regulační opatření, opatření zaměřená na bezpečnostní dozor nebo projekty k propagaci bezpečnosti (jako letáky, videa, výzkumné projekty, odborná příprava a kampaně mezinárodní spolupráce).

Požadovaná opatření jsou stanovena agenturou EASA a příslušnými poradními orgány (z členských států a z odvětví).

Konzultační fáze končí dohodou o několika projektech k řešení zjištěných rizik, které jsou řádně zaznamenány v SRP a formálně začleněny do Evropského plánu pro bezpečnost letectví. Poté jsou začleněny do různých programů EASA, pokud má vedoucí úlohu převzít tato agentura, nebo pokud jsou kompetentní členské státy, do příslušných programů a plánů těchto států.

Očekává se, že státy zahrnou tato opatření na vnitrostátní úrovni a že jejich provádění bude přezkoumáno během standardizačních kontrol s cílem sledovat provádění nebo odůvodnit, že dané opatření není ve svém specifickém prostředí z hlediska bezpečnosti účinné.

Evropský plán pro bezpečnost letectví může zahrnout přijatelnou úroveň bezpečnostní výkonnosti, jíž má být dosaženo v rámci Unie, s přihlédnutím k cílům evropské politiky bezpečnosti letectví.

Ke konečnému schválení Evropského plánu pro bezpečnost letectví dochází ve správní radě agentury EASA.

### Provádění a následná opatření

Poté, co budou zmírňující opatření řádně zaznamenána, schválena a začleněna do příslušných programů a plánů, začíná fáze provádění a následných opatření.

Tato fáze je zaměřena na sledování stavu provádění těch strategií, které byly stanoveny prostřednictvím Evropského plánu pro bezpečnost letectví. Začíná identifikací vedoucích projektů pro jednotlivé akce Evropského plánu pro bezpečnost letectví. Vedoucími projektů jsou nejen zaměstnanci EASA, ale také zaměstnanci v rámci odvětví a států, které se zavázaly k činnosti v rámci Evropského plánu pro bezpečnost letectví.

Pro tyto akce, které byly začleněny do programů a plánů agentury, je používán obecný mechanismus následné kontroly vypracovaný oddělením strategií a programů agentury EASA.

Pokud jsou akce pod vedením členských států, podávání zpráv probíhá prostřednictvím sítě určených kontaktních míst. V tomto případě je do sítě v prvním čtvrtletí daného roku distribuován zvláštní formulář pro hlášení a zprávy jsou shromažďovány ve třetím čtvrtletí, kdy jsou všechny vstupy shrnuty k přípravě závěrečné zprávy.

Otázky týkající se provádění Evropského plánu pro bezpečnost letectví byly projednány v rámci fóra SSP, kam jsou rovněž zasílány otázky související se státními bezpečnostními programy.

Poté, co byly konzultovány všechny zúčastněné strany, předloží se závěrečná zpráva shrnující všechny kroky ke schválení správní radě agentury EASA. Tato zpráva uvádí hlavní problémy, které vyvstaly během daného roku, jakož i ty oblasti, v nichž bylo dosaženo významného pokroku při dosahování cílů.

### Bezpečnostní výkonnost

Tato fáze posoudí, zda dříve zjištěná rizika, která jsou zaznamenána v SRP, byla po provedení dohodnutých opatření zmírněna. Zbytkové riziko, které přetrvává i po provedení strategie zmírňování dopadů, posuzuje přezkum SRP v předem stanovených intervalech.

Portfolio rizik rovněž stanoví základ pro stanovení souboru rizikových oblastí, která mají být pravidelně monitorována prostřednictvím ukazatelů výkonnosti v bezpečnosti (SPI). Monitorování rizikových oblastí prostřednictvím SPI závisí na dostupnosti údajů a podpoře poskytované sítí analytiků bezpečnosti letectví.

Pokud posouzení určí, že rizika nebyla náležitě zmírněna, může být třeba přezkoumat strategie zmírňování nebo může být nezbytné další posouzení.

## Dohoda týkající se bezpečnostní výkonnosti

### Dohoda týkající se bezpečnostní výkonnosti organizací

EASA se výkonností organizací zabývá v rámci Evropského plánu pro bezpečnost letectví. Dosud však neodsouhlasila bezpečnostní výkonnostní cíle s příslušnými organizacemi, za něž zodpovídá.

Členské státy zahájily diskuse s cílem dohodnout se na bezpečnostní výkonnosti se svými organizacemi. V této fázi však byla ve většině členských států dosažena dohoda o cílech bezpečnostní výkonnosti pouze v oblasti ATM/ANS.

Systém sledování výkonnosti[[11]](#footnote-12) v oblasti ATM/ANS byl zřízen na úrovni EU s cílem přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy zlepšením celkové efektivnosti letových navigačních služeb v rámci čtyř klíčových oblastí výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu (zpoždění) a efektivitu nákladů.

Systém sledování výkonnosti byl poprvé zaveden v roce 2009 v rámci jednotného evropského nebe. Předpokládá stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie stanovených pro referenční období 3–5 let ve čtyřech klíčových oblastech výkonnosti. Členské státy na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru musí vytvořit plány výkonnosti, včetně závazných cílů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru, a to v souladu s výkonnostními cíli na úrovni Unie.

Cíle pro celou Unii pro druhé referenční období (RP2, 2015–2019) byly stanoveny v roce 2014. Pokud jde o bezpečnost, celounijní cíle byly stanoveny na úrovni efektivnosti řízení bezpečnosti (EoSM) a uplatňování klasifikace závažnosti na základě metodiky nástroje analýzy rizika (RAT).

Při provádění systému sledování výkonnosti jednotného evropského nebe je Komisi nápomocen nezávislý orgán pro kontrolu výkonnosti ustavený prováděcím rozhodnutím Komise 2014/672/EU[[12]](#footnote-13).

### Dohoda ohledně bezpečnostní výkonnosti členských států na úrovni EU

K dnešnímu dni neexistují žádné konkrétní cíle v oblasti bezpečnostní výkonnosti pro členské státy EU mimo ty, které jsou popsány výše v rámci jednotného evropského nebe.

V rámci Evropského plánu pro bezpečnost letectví nicméně pokračují činnosti s cílem vypracovat vhodné ukazatele výkonnosti. A, jak je zdůrazněno v [oddíle 2.2.3](#_Definition_and_Programming), plán může zahrnout přijatelnou úroveň bezpečnosti provozu, jíž má být dosaženo v rámci Unie.

Kromě toho některé členské státy přijaly vlastní vnitrostátní výkonnostní cíle.

# Zajištění bezpečnosti v Evropě

## Bezpečnostní dozor[[13]](#footnote-14)

Bezpečnostní dozor v Evropské unii zahrnuje kontrolní a dozorové činnosti těch organizací, které byly schváleny agenturou EASA, jakož i těch, které byly schváleny členskými státy. Zahrnuje rovněž sledování toho, zda členské státy zajistily řádné provádění právních předpisů o bezpečnosti evropského letectví.

### Sledování uplatňování pravidel v členských státech

Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 628/2013[[14]](#footnote-15) (dále jen „nařízení č. 628/2013“) stanoví pracovní postupy pro provádění standardizačních kontrol a pro sledování uplatňování příslušných bezpečnostních předpisů příslušnými orgány členských států. Tyto standardizační kontroly společně s jejich následnou kontrolou provádí agentura EASA (viz rovněž [oddíly 3.3.1](#_Monitoring_the_application) a [1.5.1](#_Enforcement_towards_the)).

### Dozor nad organizacemi, jimž bylo vydáno osvědčení

Bezpečnostní dozor tvoří část bezpečnostního regulačního procesu, který má zajistit účinný soulad s bezpečnostními požadavky a souvisejícími postupy obsaženými v právních předpisech EU.

Bezpečnostní dozor zajišťuje, že odvětví evropského letectví poskytuje úroveň bezpečnosti v souladu s úrovní definovanou v evropských právních předpisech. Odpovědnost jednotlivých členských států a agentury EASA za dozor nad bezpečností tedy představuje základ, na němž je postaven bezpečný provoz letadel a o nějž se opírá vzájemné uznávání licencí a osvědčení v Evropské unii.

Zavedením požadavků na orgány zahrnuje tento dozor průběžné sledování bezpečnostní výkonnosti organizací, které zohledňuje zvláštní rizika vyplývající z jejich činností (viz také [oddíl 3.3.2](#_Safety-data-driven_targeting_of)).

## Shromažďování, analýza a výměna bezpečnostních údajů

Bezpečnostní informace představují důležitý zdroj pro odhalování potenciálních bezpečnostních hrozeb. Řadou předpisů EU je zajištěno, že příslušné údaje jsou ve vhodných případech shromažďovány, analyzovány a sdíleny. To se týká především informací o událostech v civilním letectví (v evropské centrální evidenci je v roce 2015 zaregistrováno více než 1 000 000 událostí), o zahraničních leteckých dopravcích v souvislosti se systémem SAFA (v databázi SAFA je v roce 2015 zaregistrováno více než 130 000 zpráv), o bezpečnostních doporučeních v rámci informačního systému bezpečnostních doporučení (v databázi SRIS je v roce 2015 zaregistrováno více než 1 200 bezpečnostních doporučení) a o informacích shromážděných, analyzovaných a vyměněných v kontextu povolení pro provozovatele ze třetích zemí a v kontextu evropského bezpečnostního seznamu zakázaných letadel.

V EU jsou shromažďování, analýza a výměna údajů o událostech upraveny nařízením č. 376/2014. Tento právní předpis vyžaduje, aby každá organizace, každý členský stát a EASA vytvořily systém, který umožní shromažďování a uchovávání příslušných událostí. Shromážděné události jsou analyzovány a v případě potřeby jsou provedena zmírňující opatření. Všechny shromážděné události a rovněž příslušné informace týkající se jejich analýzy a následných opatření jsou převedeny do evropské centrální evidence.

Informace o událostech převedené do evropské centrální evidence jsou k dispozici členským státům  (vnitrostátním leteckým úřadům a orgánům pro šetření), agentuře EASA a Komisi. Síť analytiků bezpečnosti letectví zřízená podle nařízení č. 376/2014 má povinnost evropskou centrální evidenci analyzovat v rámci podpory Evropského plánu pro bezpečnost letectví.

Zásadní součástí systému zřízeného podle nařízení č. 376/2014 je definice „spravedlivého posouzení“, jehož cílem je zajistit trvalou dostupnost bezpečnostních informací vytvořením důvěryhodného prostředí, ve kterém budou lidé bez obav hlásit události. Toto prostředí „spravedlivého posouzení“ se opírá o hlavní zásady stanovené v tomto nařízení, včetně ochrany před vinou a trestem (s výjimkou případů úmyslného pochybení či nepřípustného chování).

## Zacílení dozoru na oblasti, které vyžadují větší pozornost nebo vykazují větší potřeby, na základě bezpečnostních údajů

### Zacílení monitoringu členských států na základě bezpečnostních údajů

V EU provádí standardizační kontroly členských států agentura, přičemž se jedná o kontroly s přístupem založeným na riziku. Interval kontrol, rozsah a hloubka šetření, jakož i velikost a složení týmu jsou přizpůsobeny specifické situaci jednotlivých států a odvětví.

Toto sledování se provádí průběžně, týká se celého leteckého systému a vychází z rizik, přičemž bere v úvahu veškeré informace dostupné agentuře. Za tímto účelem EASA hodnotí schopnosti příslušných orgánů vykonávat bezpečnostní dozor. To zahrnuje shromažďování a analýzu údajů, provádění kontrol podle potřeby a následné kroky na základě zjištění s cílem zajistit, aby příslušné nápravy a nápravná opatření byly prováděny včas.

Standardizace je součástí shromažďování bezpečnostních údajů na úrovni EU potřebných pro identifikaci hrozeb a umožňuje zacílení dozoru, na oblasti, které vyžadují větší pozornost nebo vykazují větší potřeby, na základě bezpečnostních údajů.

Strategie standardizace se zaměřuje na tyto klíčové oblasti:

* **Provádění přístupu průběžného sledování:** nařízení č. 628/2013 zavádí systém pro sledování jednotného uplatňování evropských předpisů v oblasti bezpečnosti letectví, který by měl být rozšířen na všechny oblasti letectví.
* **Plán standardizačních kontrol založený na rizicích:** u přístupu průběžného sledování jsou interval kontrol, rozsah a hloubka šetření, jakož i velikost a složení týmu přizpůsobeny specifické situaci jednotlivých států a odvětví. Výsledkem je pružnější a efektivnější využívání zdrojů a snížení zátěže pro ty členské státy, které si vedou dobře, a proto mohou být kontrolovány méně často. Ověřování dodržování právních předpisů je postupně kombinováno se systémem/postupem sledování výkonnosti s ohledem na systémovou účinnost systémů řízení příslušných orgánů a státních bezpečnostních programů.
* **Integrace standardizačních činností agentury EASA a programu ICAO USOAP:** stávající pracovní uspořádání podporuje větší spolupráci a integraci činností mezi agenturou EASA a organizací ICAO. Neustálý dialog, výměna informací a údajů, účast na kontrolách a auditech druhé strany jsou pro tento účel hlavními nástroji, přičemž cílem je, aby požadavky i normy EU a ICAO mohly být plněny v co největším možném rozsahu pouze jediným integrovaným procesem.
* **Zapojení zaměstnanců příslušných orgánů v rámci standardizačních činností:** cílem je dosáhnout proaktivní standardizace a podpořit přiměřenou úroveň kvalifikace pracovníků v celé Evropě. Kromě toho standardizační schůze představují fórum pro dosažení společného porozumění daným požadavkům, umožňují poskytnutí výkladů a sdílení osvědčených postupů, což podporuje jednotné provádění pravidel.
* **Posílený mechanismus regulační zpětné vazby:** stávající mechanismus zpětné vazby je zefektivňován a posilován směrem k systematickému vyhodnocování účinnosti pravidel a poskytování výsledků standardizačních činností pro účely činností spojených s řízením bezpečnosti, tvorbou předpisů a propagací bezpečnosti.

### Zacílení dozoru nad odvětvím na základě bezpečnostních údajů

V zájmu podpory nepřetržitého sledování bezpečnostní výkonnosti organizací, které vyžadují požadavky na orgány obsažené v právních předpisech EU, byl vypracován materiál včetně definic a koncepcí dozoru založeného na rizicích a výsledcích. Nezaměřuje se pouze na kontrolu plnění platných požadavků, ale na identifikaci rizik v letectví a na účinnost jejich zmírňování.

Takové zacílení dozoru založené na datech také částečně řeší otázky spojené se zvyšováním počtu, velikosti a složitosti regulovaných subjektů a s omezenými dostupnými zdroji v členských státech a v agentuře EASA.

Takový systém dozoru, který podporuje myšlení a chování zohledňující řízení bezpečnosti, umožňuje organizacím řízení rizik, jež nejsou pokryta nařízeními, a vytváří pobídky pro řízení bezpečnosti prostřednictvím případného snížení kontrolní zátěže. Rovněž podporuje účinné provádění ustanovení týkajících se systému řízení v prováděcích pravidlech pro organizace.

# PROPAGACE BEZPEČNOSTI V EVROPĚ

Propagace bezpečnosti je klíčovou součástí programu bezpečnosti a účinného řízení bezpečnosti. Bezpečnostní rizika lze zmírnit tím, že se zvýší povědomí o získaných zkušenostech v oblasti bezpečnosti, šíří se osvědčené postupy a vysvětlují se bezpečnostní postupy a předpisy. V evropském systému letectví je to součástí zachování dobré kultury bezpečnosti.

Propagace bezpečnosti zahrnuje obecnou nebo cílenou práci v oblasti komunikace a šíření informací o bezpečnosti zúčastněným stranám v odvětví letectví. Tato činnost je řízena bezpečnostními zpravodajskými postupy, které analyzují údaje a generují zmírňující opatření bezpečnostních rizik, jak je popsáno v [oddíle 3.2](#_Safety_Data_collection,).

Mnohé činnosti na podporu bezpečnosti provádějí na vnitrostátní úrovni členské státy a jsou uvedeny v jejich vnitrostátních bezpečnostních programech.

Na evropské úrovni je většina propagační činnosti v oblasti bezpečnosti koordinována agenturou EASA. V této souvislosti EASA buduje integrovaný plán činnosti, který zajišťuje, aby se prostřednictvím opatření na posílení bezpečnosti a regulačními opatřeními řešila bezpečnostní rizika, a to nejefektivnějším způsobem, přičemž se v určitých oblastech budou vzájemně doplňovat. V této souvislosti vytváří EASA zvláštní evropské balíčky na posílení bezpečnosti s cílem rozšířit záběr produktů v oblasti propagace bezpečnosti. Zároveň se posilují partnerské činnosti v oblasti bezpečnosti.

## Činnosti na úrovni EU

### Bezpečnostní sdělení

Poskytování bezpečnostních informací pomáhá budovat silnou kulturu bezpečnosti. Komunikační produkty v oblasti bezpečnosti v Evropské unii zahrnují zprávy o analýze bezpečnosti, bulletiny, letáky a plakáty, audiovizuální materiály, rukověti, manuály a příručky, plány a programy, workshopy a jiné bezpečnostní události.

#### Povinná bezpečnostní sdělení

Nařízení č. 216/2008 vyžaduje, aby EASA zveřejňovala [výroční zprávu o bezpečnosti (Annual Safety Review)](http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications)[[15]](#footnote-16) k informování veřejnosti o obecné úrovni bezpečnosti v oblasti civilního letectví. Výroční zpráva o bezpečnosti uvádí informace o bezpečnosti civilního letectví v Evropě i na celém světě.

Nařízení č. 996/2010 vyžaduje zřízení databáze bezpečnostních doporučení. Tato databáze je veřejně přístupná [on-line](http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsris/default.asp)[[16]](#footnote-17).

#### Nepovinná bezpečnostní sdělení

S cílem informovat zúčastněné strany zveřejňuje EASA [bezpečnostní informační bulletiny (SIB)](http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1)[[17]](#footnote-18). Bulletiny SIB jsou veřejně dostupné a jsou pravidelně přezkoumávány a aktualizovány, Agentura také zveřejňuje přehled pokroku v oblasti dodržování [bezpečnostních doporučení](http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations)[[18]](#footnote-19).

#### Bezpečnostní workshopy a konference

EASA pořádá kampaně na téma bezpečnost s cílem řešit specifické problémy bezpečnosti vyplývající z událostí, zjištěných bezpečnostních rizik a nových problémů nebo bezpečnostních auditů.

EASA rovněž pravidelně pořádá workshopy a konference, které jsou využívány k poskytování informací o bezpečnosti evropským zúčastněným stranám a nabízejí příležitost k diskusi o tématech souvisejících s bezpečností včetně výsledků kontrol. Kromě toho agentura každoročně pořádá konferenci o bezpečnosti.

Evropská komise pravidelně organizuje konference a semináře o otázkách souvisejících s bezpečností letectví. Kromě toho vede workshopy a činnosti na podporu řádného šíření a pochopení některých bezpečnostních předpisů, jako jsou nařízení č. 376/2014 a č. 996/2010.

#### Informace on-line

Široká škála informací a dokumentace je veřejně dostupná na [internetových stránkách agentury EASA](http://easa.europa.eu/)[[19]](#footnote-20) a na internetových stránkách Evropské komise věnovaných [evropské politice v oblasti bezpečnosti letectví](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)[[20]](#footnote-21).

Kromě toho se k výměně informací souvisejících s bezpečností mezi agenturou EASA, Komisí a členskými státy, jakož i odvětvím, často využívají sítě s omezeným přístupem.

### Evropská strategická bezpečnostní iniciativa (ESSI)

Evropská strategická bezpečnostní iniciativa (ESSI) je skupina pro bezpečnost letectví, která sdružuje zástupce orgánů veřejné správy a z odvětví. Jejím hlavním cílem je zvýšit bezpečnost letectví dobrovolnickou prací s odhodláním dosáhnout nákladově efektivních zlepšení v oblasti bezpečnosti. ESSI má tři týmy: Evropský bezpečnostní tým pro obchodní letectví (ECAST), Evropský bezpečnostní tým pro vrtulníky (EHEST) a Evropský bezpečnostní tým pro všeobecné letectví (EGAST). Setkání bezpečnostních týmů mají za cíl určit hlavní směry rozvoje, rozdělit práci skupinám a přezkoumat dosažené výsledky v oblasti bezpečnosti. Bezpečnostním týmům společně předsedá jeden člen z letecké komunity a jeden z agentury EASA.

#### Obchodní letecká doprava

Evropský bezpečnostní tým pro obchodní letectví (ECAST) se zabývá provozem velkých letadel s pevnými křídly a jeho cílem je další posílení bezpečnosti obchodní letecké dopravy v Evropě, tak i pro evropské občany na celém světě. ECAST je partnerstvím mezi agenturou EASA, ostatními evropskými orgány a odvětvím letectví. ECAST spolupracuje s US CAST a dalšími významnými iniciativami v oblasti bezpečnosti na celosvětové úrovni, zejména s regionálními skupinami pro bezpečnost letectví ICAO.

#### Vrtulníky

Evropský bezpečnostní tým pro vrtulníky (EHEST) sdružuje výrobce a provozovatele vrtulníků, výzkumné organizace, orgány a vyšetřovatele nehod z celé Evropy. EHEST úzce spolupracuje s mezinárodním týmem pro bezpečnost vrtulníků (IHST).

#### Všeobecné letectví

Evropský bezpečnostní tým pro všeobecné letectví (EGAST) je složen ze zástupců všeobecné letecké dopravy, asociací a klubů, odvětví, agentury EASA a ostatních orgánů z celé Evropy. Je fórem pro sdílení osvědčených postupů, shromažďování údajů a podporu bezpečnosti. Opírá se o činnosti prováděné svými členy a znásobuje jejich úsilí. EGAST spolupracuje se smíšeným řídícím výborem pro všeobecné letectví (GA JSC), kterému předsedá společně s Federálním leteckým úřadem USA (FAA) a nadací pro bezpečnost letectví sdružení pilotů a majitelů letadel (AOPA).

## Mezinárodní spolupráce na úrovni EU

Bezpečnost letectví je stále více společným celosvětovým úsilím. V této souvislosti má bezpečnostní politika EU v oblasti letectví stále silnější mezinárodní rozměr.

Komise, agentura EASA a členské státy úzce spolupracují v řadě mezinárodních činností v oblasti letecké bezpečnosti. Cílem je posílit celosvětovou bezpečnost a ochranu životního prostředí, podpořit volný pohyb výrobků a služeb a propagovat evropské a celosvětové bezpečnostní normy.

V zájmu dosažení těchto cílů EU spolupracuje s partnerskými zeměmi a regionálními organizacemi na regulační i na provozní úrovni. To se děje prostřednictvím provádění mezinárodních dohod nebo pracovních ujednání, jakož i prostřednictvím technické pomoci a kooperace. Technická pomoc má za cíl zlepšit bezpečnost letectví v rozvojových zemích nebo regionech; technická spolupráce a partnerství probíhá s rozvíjejícími se i vyspělými zeměmi.

## Odborná příprava na úrovni EU

V EU se činnosti odborné přípravy týkají leteckých organizací, které jsou zapojeny do provádění Evropského programu pro bezpečnost letectví: úřadů pro civilní letectví členských států, orgánů pro šetření a odvětví letectví.

Podle nařízení č. 376/2014 jsou Komise a agentura povinny podporovat členské státy odpovídající odbornou přípravou. Tato odborná příprava je zejména prováděna v rámci sítě analytiků bezpečnosti letectví a řídícího výboru ECCAIRS.

Podle nařízení č. 216/2008 jsou organizace a příslušné orgány odpovědné za udržování úrovně odborné přípravy svých pracovníků tak, aby úroveň jejich způsobilosti zajišťovala řádné plnění jejich úkolů. Kromě toho jsou příslušné orgány povinny usnadňovat organizacím plnění jejich povinnosti zavést systém řízení s příslušným vzděláváním nebo odbornou přípravou, je-li to proveditelné nebo vhodné.

Kromě toho jsou rozvíjeny nové školicí kapacity, aby se zajistilo, že všechny zapojené subjekty budou mít příslušné dovednosti s cílem zaručit úspěšné provádění přístupu založeného na výkonnosti.

Podobně si EASA snaží udržet vysokou úroveň znalostí a odborné způsobilosti a zároveň sledovat nejnovější vývoj v oblastech své činnosti vytvářením a poskytováním odborné přípravy pro své zaměstnance, ale i zainteresované strany včetně členských států a odvětví.

Agentura prostřednictvím své webové stránky rozvíjí a udržuje elektronický systém zkoušek založený na databázi otázek. Ten je nabízen na základě dobrovolnosti studentům organizací pro výcvik nebo samoukům prostřednictvím systému zřízených zkušebních středisek a poskytuje příležitost získat osvědčení.

Kromě toho EASA také poskytuje pomoc partnerským orgánům v souladu se svými mezinárodními závazky (např. předpisy ICAO a EU) a zavádí projekty EU spolupráce v oblasti civilního letectví ve více regionech světa, včetně sousedních zemí, oblasti Asie a Tichomoří a v Africe.

### Skupina pro společné iniciativy odborné přípravy (CTIG)

Skupina pro společné iniciativy odborné přípravy (CTIG) je horizontální skupinou, která sdružuje zástupce orgánů pro sdílení a koordinaci vzdělávacích iniciativ zaměřených na kvalifikaci pracovníků regulačních orgánů. Výsledky činnosti skupiny se pokládají pouze za poradenský materiál, který informuje o dohodnutých osvědčených postupech.

Činnosti CTIG se zaměřují na tyto úkoly:

* vytvořit jednotné chápání úlohy inspektorů z jednotlivých orgánů, inženýrů a jiných expertů, jakož i jejich profilu, pokud jde o jejich kvalifikaci a zkušenosti,
* identifikovat společné osvědčené postupy a nové trendy v oblasti odborné přípravy, posuzování znalostí, posuzování kompetencí a kvalifikace personálu orgánu,
* určovat, rozvíjet, provádět a koordinovat společné činnosti v oblasti odborné přípravy, jako je identifikace potřeb, kurzů a programů,
* sdílet informace o kurzech společného zájmu s agenturou EASA, vnitrostátními leteckými úřady a dalšími zainteresovanými stranami.

### Koncepce odborné přípravy

EASA zřídila virtuální akademii EASA, jejímž cílem je zajistit, aby byla harmonizovaná a vysoce kvalitní odborná příprava dostupná zejména zaměstnancům vnitrostátních leteckých úřadů. U této pružné nabídky odborné přípravy v kombinaci se širokým záběrem (z geografického i jazykového hlediska) se agentura spoléhá na kvalifikované externí poskytovatele odborné přípravy, kteří jsou pečlivě vybraní náležitým postupem schvalování. Rozsah tohoto vzdělávání se zaměřuje na podporu a zvyšování kvalifikace pracovníků členských států zapojených do činností schvalování a dozoru.

# Seznam zkratek

|  |  |
| --- | --- |
| AMC | Přijatelné způsoby průkazu |
| ANS | Letové navigační služby |
| ATM | Uspořádání letového provozu |
| CAA | Úřad civilního letectví |
| CS | Certifikační specifikace |
| CTIG | Skupina pro společné iniciativy odborné přípravy |
| EASA | Evropská agentura pro bezpečnost letectví |
| ECAST | Evropský bezpečnostní tým pro obchodní letectví |
| ECCAIRS | Evropské koordinační centrum pro systém hlášení událostí v leteckém provozu |
| ECR | Evropská centrální evidence |
| ESVO | Evropské sdružení volného obchodu |
| EGAST | Evropský bezpečnostní tým pro všeobecné letectví |
| EHEST | Evropský bezpečnostní tým pro vrtulníky |
| ENCASIA | Evropská síť orgánů pro šetření v civilním letectví |
| EPAS | Evropský plán pro bezpečnost letectví |
| ESSI | Evropská strategická bezpečnostní iniciativa |
| EU | Evropská unie |
| GM | Poradenský materiál |
| ICAO | Mezinárodní organizace pro civilní letectví |
| SAFA | Posuzování bezpečnosti zahraničních letadel |
| SES | Jednotné evropské nebe |
| SIB | Bezpečnostní informační bulletiny |
| SPI | Ukazatel bezpečnostní výkonnosti |
| SRP | Portfolio bezpečnostního rizika |
| TCO | Provozovatel ze třetí země |
| USOAP | Všeobecný program pro audit dozoru nad bezpečností (ICAO) |

1. Pro účely tohoto dokumentu se organizacemi rozumějí průmyslové organizace, které poskytují letecké výrobky nebo služby. [↑](#footnote-ref-2)
2. <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>; Dopravní politika, letecká doprava, letecká bezpečnost. [↑](#footnote-ref-3)
3. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1. [↑](#footnote-ref-4)
4. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35. [↑](#footnote-ref-5)
5. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18. [↑](#footnote-ref-6)
6. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15. [↑](#footnote-ref-7)
7. Více informací je k dispozici na internetové stránce <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_cs.htm> [↑](#footnote-ref-8)
8. Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14. [↑](#footnote-ref-9)
9. Procedurální podrobnosti jsou uvedeny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí; Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13. [↑](#footnote-ref-10)
10. Evropský plán pro bezpečnost letectví se dříve nazýval Evropský plán bezpečnosti letectví. Název byl změněn, aby nedocházelo k záměně Evropského programu pro bezpečnost letectví (EASP) a Evropského plánu bezpečnosti letectví (EASp). [↑](#footnote-ref-11)
11. Článek 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení); Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1 a prováděcí nařízení Komise (EU) č. 390/2013 ze dne 3. května 2013, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 128, 9.5.2013, s. 1. [↑](#footnote-ref-12)
12. Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/672/EU ze dne 24. září 2014 o prodloužení období ustavení orgánu pro kontrolu výkonnosti v rámci jednotného evropského nebe; Úř. věst. L 281, 25.9.2014, s. 5. [↑](#footnote-ref-13)
13. Pro účely tohoto dokumentu se „dozorem“ rozumí jak dozor nad organizacemi, jimž bylo vydáno osvědčení příslušnými orgány členského státu, tak i sledování uplatňování pravidel v členských státech EU prováděné agenturou EASA v rámci standardizačních kontrol.

    Bezpečnostní dozor je v EU upraven zejména nařízením č. 216/2008 a jeho prováděcími pravidly (viz obr. 1 s dalšími informacemi o použitelných právních předpisech). [↑](#footnote-ref-14)
14. Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 628/2013 ze dne 28. června 2013 o pracovních postupech Evropské agentury pro bezpečnost letectví pro provádění standardizačních kontrol a pro sledování uplatňování pravidel nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a o zrušení nařízení Komise (ES) č. 736/2006 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 179, 29.6.2013, s. 46. [↑](#footnote-ref-15)
15. <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications> [↑](#footnote-ref-16)
16. <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsris/default.asp> [↑](#footnote-ref-17)
17. <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1> [↑](#footnote-ref-18)
18. <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations> [↑](#footnote-ref-19)
19. <http://easa.europa.eu/> [↑](#footnote-ref-20)
20. <http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm> [↑](#footnote-ref-21)