MINISTERSTVO DOPRAVY ČR
Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví

LETECKÝ PŘEDPIS

ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

L 19

Uveřejněno pod číslem jednacím 166/2013-220-LPR/1

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN - PŘEDPIS ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (L 19)

Strana	Datum	Strana	Datum
i až vi	14. 11. 2013	Dopl. 1 - 1 / Dopl. 1 - 2	14. 11. 2013
1 - 1 / 1 - 2	14. 11. 2013	Dopl. 2 - 1 / Dopl. 2 - 2	14. 11. 2013
2 - 1	14. 11. 2013	Dod. A - 1 / Dod. A - 2	14. 11. 2013
3 - 1	14. 11. 2013	Dod. B - 1 / Dod. B - 2	14. 11. 2013
4 - 1	14. 11. 2013	Dod. N - 1 až Dod. N - 20	14. 11. 2013
5 - 1	14. 11. 2013		

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů letecký předpis:

L 19 ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

1. V tomto leteckém předpisu je použito textu jednoho dokumentu, a to:
   Annex 19 – Safety Management

   Ministerstvo dopravy provedlo redakci shora uvedeného dokumentu tak, aby jednotlivé části textu na sebe plynule a systematicky navazovaly.

2. Pro řešení případných sporů o pravomoc nebo příslušnost je třeba využít příslušných ustanovení platných právních předpisů České republiky, zejména pak zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů a zákona České národní rady č. 2/1969 Sb., o zřízení ministerstev a jiných ústředních orgánů státní správy České socialistické republiky, ve znění pozdějších předpisů.

Datum účinnosti tohoto předpisu je: 14. 11. 2013

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV

Změny			**Opravy**		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN			
ÚVODNÍ USTANOVENÍ			i
ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV			iii
OBSAH			v
Hlava 1	**Definice**		**1 - 1**
Hlava 2	**Působnost**		**2 - 1**
Hlava 3	**Odpovědnosti státu v řízení bezpečnosti**		**3 - 1**
	3.1	Státní program bezpečnosti (SSP)	3 - 1
	3.2	Dozor státu nad bezpečností	3 - 1
Hlava 4	**Systém řízení bezpečnosti (SMS)**		**4 - 1**
	4.1	Všeobecně	4 - 1
	4.2	Mezinárodní všeobecné letectví – letouny	4 - 1
Hlava 5	**Sběr, analýza a výměna údajů o bezpečnosti**		5 - 1
	5.1	Sběr údajů o bezpečnosti	5 - 1
	5.2	Analýzy údajů o bezpečnosti	5 - 1
	5.3	Ochranna údajů o bezpečnosti	5 - 1
	5.4	Výměna údajů o bezpečnosti	5 - 1
Doplněk 1	**Státní systém dozoru nad bezpečností**		**Dopl. 1 - 1**
	1.	Základní letecká legislativa	Dopl. 1 - 1
	2.	Zvláštní provozní předpisy	Dopl. 1 - 1
	3.	Systém a funkce státu	Dopl. 1 - 1
	4.	Odborně kvalifikovaný personál	Dopl. 1 - 1
	5.	Odborné příručky, nástroje a zajištění informací kritických z hlediska bezpečnosti	Dopl. 1 - 1
	6.	Závazky licencování, osvědčování, schvalování a/nebo opravňování	Dopl. 1 - 1
	7.	Závazky průběžného dohledu	Dopl. 1 - 2
	8.	Řešení problémů souvisejících s bezpečností	Dopl. 1 - 2
Doplněk 2	**Koncept Systému řízení bezpečnosti (Safety Management System – SMS)**		**Dopl. 2 - 1**
	1.	Politika a cíle bezpečnosti	Dopl. 2 - 1
	2.	Řízení bezpečnostních rizik	Dopl. 2 - 2
	3.	Zajišťování bezpečnosti	Dopl. 2 - 2
	4.	Prosazování bezpečnosti	Dopl. 2 - 2

Dodatek A	**Koncept Státního programu bezpečnosti (State Safety Programme – SSP)**		**Dod. A - 1**
	1.	Státní politika a cíle bezpečnosti	Dod. A - 1
	2.	Řízení bezpečnostních rizik na úrovni státu	Dod. A - 1
	3.	Zajišťování bezpečnosti na úrovni státu	Dod. A - 2
	4.	Prosazování bezpečnosti na úrovni státu	Dod. A - 2
Dodatek B	**Právní výklad k ochraně informací ze systémů sběru a zpracování údajů vztahujících se k bezpečnosti**		**Dod. B - 1**
	1.	Úvod	Dod. B - 1
	2.	Obecné zásady	Dod. B - 1
	3.	Zásady ochrany	Dod. B - 1
	4.	Zásady výjimek	Dod. B - 2
	5.	Veřejný přístup	Dod. B - 2
	6.	Odpovědnost správce informací vztahujících se k bezpečnosti	Dod. B - 2
	7.	Ochrana zaznamenaných informací	Dod. B - 2
Dodatek N	**Státní program bezpečnosti České republiky**		**Dod. N - 1**

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 1 - DEFINICE

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

Bezpečnost (Safety)

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

Bezpečnostní riziko (Safety risk)

Předpovídaná pravděpodobnost a závažnost následků nebo výsledků nebezpečí.

Cíl výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety performance target)

Plánovaný či zamýšlený cíl ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti za dané období.

Incident (Incident)

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

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

Letadlo (Aircraft)

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

Letecká nehoda (Accident)

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

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

b) letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak, že poškození:
   - nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a
   - vyžádá si větší opravu nebo výměnu postižených částí, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jestliže toto poškození je omezeno pouze na jeden motor (včetně jeho příslušenství nebo motorových krytů); vrtulí (rotorových listů), okrajových částí křídel, antén, snímačů, lopatek, pneumatik, brzd, podvozku, aerodynamických krytů, palubní desky, krytů přistávacího zařízení, čelních skel, potahu letadla (jako jsou malé vrypy nebo proražení) nebo nevýznamná poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, přistávacího zařízení a těch poškození, která jsou zapříčiněna krupobitím nebo střetem s ptákem (včetně poškození krytu radarové antény na letadle); nebo

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

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

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

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

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

Letoun (Aeroplane)

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

Oborové sbírky pravidel (Industry codes of practice)

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

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

Provozní personál (Operational personnel)

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

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

Stát projekce (State of Design)

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

Stát provozovatele (State of Operator)

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

Stát výroby (State of Manufacture)

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

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

Integrovaný soubor pravidel a činností zaměřený na zvyšování bezpečnosti.

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

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

Těžké zranění (Serious injury)

Zranění, které utrpěla osoba při letecké nehodě a které:

a) vyžaduje hospitalizaci delší než 48 hodin, započaté do 7 dnů od vzniku zranění; nebo

b) mělo za následek zlomeninu jakékoli kosti (s výjimkou jednoduchých zlomenin prstů na ruce, na noze nebo zlomení nosu); nebo

c) způsobilo tržnou ránu mající za následek silné krvácení, poškození nervů, svalů nebo šlach; nebo

d) způsobilo vnitřní zranění některého orgánu; nebo

e) způsobilo popáleniny druhého nebo třetího stupně, nebo jakékoliv popáleniny zahrnující více než 5 % povrchu těla; nebo

f) způsobilo prokazatelné vystavení se infekčním látkám nebo nebezpečné radiaci.

Ukazatel výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety performance indicator)

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

Vrtulník (Helicopter)

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

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

Výkonnost v oblasti bezpečnosti (Safety performance)

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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 - PŮSOBNOST

Ustanovení uvedená v tomto předpisu platí pro všechny funkce řízení bezpečnosti, které souvisí s bezpečným provozem letadel nebo jej přímo podporují.

Poznámka 1: Požadavky na řízení bezpečnosti pro Českou republiku jsou obsaženy v Hlavě 3 a týkají se Státního programu bezpečnosti (SSP).

Poznámka 2: Požadavky na řízení bezpečnosti pro dané poskytovatele služeb a provozovatele jsou uvedeny v Hlavě 4 a týkají se systémů řízení bezpečnosti (SMS). Dodatečné požadavky na řízení bezpečnosti pro konkrétní poskytovatele služeb nebo provozovatele jsou uvedeny v dalších předpisech dle odkazů uvedených v tomto předpisu.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – ODPOVĚDNOSTI STÁTU V ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Poznámka 1: Tato hlava popisuje odpovědnosti státu v řízení bezpečnosti prostřednictvím souladu se standardy a doporučenými postupy ICAO (SARPs), výkonu vlastních funkcí v řízení bezpečnosti a dohledu nad systémy řízení bezpečnosti (SMS), implementovanými v souladu s požadavky tohoto předpisu.

Poznámka 2: Požadavky na systémy řízení bezpečnosti zaměřené na konkrétní druhy leteckých činností jsou řešeny v odpovídajících předpisech řady L.

Poznámka 3: Základní principy řízení bezpečnosti použitelné pro proces osvědčování zdravotní způsobilosti držitelů průkazů způsobilosti jsou uvedeny v Předpisu L 1. Poradenský materiál se nachází v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine *(Doc 8984).*

3.1 Státní program bezpečnosti (SSP)

3.1.1 Státy musí zavést SSP pro řízení bezpečnosti ve státě, aby dosáhly přijatelné úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti v rámci civilního letectví. SSP musí zahrnovat následující kapitoly:

a) státní politiku a cíle bezpečnosti;

b) řízení bezpečnostních rizik na úrovni státu;

c) zajištění bezpečnosti na úrovni státu; a

d) prosazování bezpečnosti na úrovni státu.

Poznámka 1: Státem zavedený SSP odpovídá objemu a složitosti leteckých činností ve státě. V ČR vydává SSP Ministerstvo dopravy formou Dodatku N k tomuto předpisu.

Poznámka 2: Koncept pro implementaci a udržování SSP je uveden v Dodatku A. Poradenský materiál k SSP se nachází v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859).*

3.1.2 Stát musí stanovit přijatelnou úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti, které má být dosaženo.

Poznámka: Poradenský materiál k definování přijatelné úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti se nachází v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859).*

3.1.3 SSP každého státu musí zahrnovat požadavek na zřízení SMS následujícími poskytovateli služeb spadajícími do pravomoci státu:

a) schválené organizace pro výcvik v souladu s Přílohou 1 ICAO, které jsou vystaveny bezpečnostním rizikům souvisejícím s provozem letadel během poskytování svých služeb;

b) provozovatelé letounů nebo vrtulníků schválení k provozu mezinárodní obchodní letecké dopravy v souladu s Přílohou 6 ICAO, Částí I nebo s Přílohou 6 ICAO, Částí III, Oddílem II;

   Poznámka: Pokud nejsou činnosti údržby prováděny organizací oprávněnou k údržbě v souladu s Přílohou 6 ICAO, Částí I, ust. 8.7, ale v rámci rovnocenného systému, jako např. v souladu s Přílohou 6 ICAO, Částí I, ust. 8.1.2 nebo Přílohou 6 ICAO, Částí III, Oddílem II, ust. 6.1.2, jsou součástí rozsahu SMS provozovatele.

c) oprávněné organizace k údržbě poskytující služby provozovatelům letounů nebo vrtulníků zapojených do mezinárodní obchodní letecké dopravy v souladu s Přílohou 6 ICAO, Částí I nebo s Přílohou 6 ICAO, Částí III, Oddílem II;

d) organizace odpovědné za typový návrh nebo výrobci letadel v souladu s Přílohou 8 ICAO;

e) poskytovatelé letových provozních služeb (ATS) v souladu s Přílohou 11 ICAO; a

   Poznámka: Poskytování služeb AIS, CNS, MET a/nebo SAR, pokud jsou v kompetencích poskytovatele ATS, je součástí rozsahu SMS poskytovatele ATS. Pokud jsou poskytovány služby AIS, CNS, MET a/nebo SAR zcela nebo z části jiným subjektem než ATS, jsou součástí rozsahu SMS poskytovatele ATS související činnosti v kompetencích ATS nebo části služeb s přímým provozním dopadem.

f) provozovatelé certifikovaných letišť v souladu s Přílohou 14 ICAO.

3.1.4 SSP každého státu musí zahrnovat požadavek na zřízení SMS provozovateli všeobecného letectví s velkými nebo proudovými letouny v mezinárodním provozu dle Předpisu L 6/II, Dílu III.

Poznámka: Provozovatelé všeobecného letectví v mezinárodním provozu se pro účely tohoto předpisu nepovažují za poskytovatele služeb.

3.2 Dozor státu nad bezpečností

Každý stát musí zřídit a udržovat systém dozoru nad bezpečností dle Doplňku 1 Přílohy 19 ICAO.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 – SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SMS)

Poznámka 1: Poradenský materiál k zavádění SMS je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859).*

Poznámka 2: Termín „poskytovatel služeb“ se vztahuje k organizacím uvedeným v ust. 3.1.3 Hlavy 3.

4.1 Všeobecně

4.1.1 S výjimkou uvedenou v ust. 4.2 musí být SMS poskytovatelů služeb:

a) zaveden v souladu s částmi konceptu uvedeného v Doplňku 2; a

b) přiměřený velikosti poskytovatele služeb a složitosti leteckých činností nebo služeb.

4.1.2 SMS schválených organizací pro výcvik v souladu s Předpisem L 1, které jsou vystaveny bezpečnostním rizikům souvisejícím s provozem letadel během poskytování svých služeb, musí být přijatelný pro Úřad pro civilní letectví (dále jen ÚCL).

4.1.3 SMS provozovatelů letounů nebo vrtulníků schválených k provozu mezinárodní obchodní letecké dopravy v souladu s Předpisem L 6/I nebo Předpisem L 6/III, Oddílem II, musí být přijatelný pro ÚCL.

Poznámka: Pokud nejsou činnosti údržby prováděny organizací oprávněnou k údržbě v souladu s Předpisem L 6/I, ust. 8.7, ale v rámci rovnocenného systému, jako např. v souladu s Předpisem L 6/I, ust. 8.1.2 nebo Předpisem L6/III, Oddílem II, ust. 6.1.2, jsou součástí rozsahu SMS provozovatele.

4.1.4 SMS oprávněných organizací k údržbě poskytujících služby provozovatelům letounů nebo vrtulníků zapojených do mezinárodní obchodní letecké dopravy v souladu s Předpisem L 6/I nebo Předpisem L 6/III, Oddílem II, musí být přijatelný pro ÚCL.

4.1.5 SMS organizací odpovědných za typový návrh letadel v souladu s Předpisem L 8 musí být přijatelný pro příslušný úřad.

4.1.6 SMS organizací odpovědných za výrobu letadel v souladu s Předpisem L 8 musí být přijatelný pro ÚCL.

4.1.7 SMS poskytovatelů letových provozních služeb (ATS) v souladu s Předpisem L 11 musí být přijatelný pro ÚCL.

Poznámka: Poskytování služeb AIS, CNS, MET a/nebo SAR, pokud jsou v kompetencích poskytovatele ATS, je součástí rozsahu SMS poskytovatele ATS. Pokud jsou poskytovány služby AIS, CNS, MET a/nebo SAR zcela nebo z části jiným subjektem než ATS, jsou součástí rozsahu SMS poskytovatele ATS související činnosti v kompetencích ATS nebo části služeb s přímým provozním dopadem.

4.1.8 SMS provozovatelů certifikovaných letišť v souladu s Předpisem L 14 musí být přijatelný pro ÚCL.

4.2 Všeobecné letectví v mezinárodním provozu – letouny

Poznámka: Poradenský materiál k zavádění SMS pro všeobecné letectví se nachází v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859) a v oborových sbírkách pravidel.*

4.2.1 SMS provozovatelů všeobecného letectví s velkými nebo proudovými letouny v mezinárodním provozu dle Předpisu L 6/II, Dílu III musí být přiměřený velikosti a složitosti provozu.

4.2.2 SMS by měl jako minimum obsahovat:

a) proces identifikace aktuálních a potenciálních nebezpečí a posuzování souvisejících bezpečnostních rizik;

b) proces vývoje a zavádění nápravných opatření nutných k udržení přijatelné úrovně bezpečnosti; a

c) ustanovení o průběžném sledování a pravidelném vyhodnocování vhodnosti a účinnosti činností spojených s řízením bezpečnosti.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – SBĚR, ANALÝZA A VÝMĚNA ÚDAJŮ O BEZPEČNOSTI

Poznámka: Cílem těchto specifikací je podpora činností spojených s řízením bezpečnosti sběrem a analýzou údajů o bezpečnosti a okamžitou a zabezpečenou výměnou informací o bezpečnosti v rámci SSP.

5.1 Sběr údajů o bezpečnosti

Systémy hlášení

5.1.1 Státy musí zavést systém povinných hlášení incidentů k zajištění sběru informací o aktuálních nebo potenciálních nedostatcích v bezpečnosti.

5.1.2 Státy musí zavést systém dobrovolných hlášení incidentů k zajištění sběru informací o aktuálních nebo potenciálních nedostatcích v bezpečnosti, které by nemusely být zachyceny systémem povinných hlášení incidentů.

5.1.3 Orgány státu odpovědné za zavádění SSP by s výhradou ust. 5.3.1 měly mít přístup k odpovídajícím informacím dostupným v systémech hlášení dle ust. 5.1.1 a 5.1.2 k podpoře jejich odpovědností v oblasti bezpečnosti.

Poznámka 1: Do státních orgánů zodpovědných za implementaci SSP patří i Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen Ústav).

Poznámka 2: Státy mohou zřídit další systémy ke sběru a zpracování údajů o bezpečnosti k zachycení těch informací, které nemusí zachytit systémy uvedené v ust. 5.1.1 a 5.1.2.

5.2 Analýzy údajů o bezpečnosti

5.2.1 Ústav musí zřídit a udržovat databázi bezpečnosti k zajištění účinných analýz získaných informací o aktuálních nebo potenciálních nedostatcích v bezpečnosti, včetně těch získaných z jejich systémů hlášení, a k určení opatření potřebných ke zlepšení bezpečnosti.

Poznámka: Termín „databáze bezpečnosti“ může odkazovat na jednu nebo více databází, a to včetně databáze nehod a incidentů. Požadavky k databázi nehod a incidentů jsou uvedeny v Předpisu L 13 – O odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů. *Další informace k databázi bezpečnosti jsou také uvedeny v dokumentu ICAO* Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859).*

5.2.2 Příslušné orgány státu by měly v návaznosti na identifikovaná preventivní opatření nutná k řešení aktuálních nebo potenciálních nedostatků bezpečnosti tato opatření implementovat a zřídit proces ke sledování této implementace a její účinnosti.

Poznámka: Další informace, na kterých lze založit preventivní opatření, mohou být uvedeny v závěrečných zprávách o leteckých nehodách a incidentech.

5.2.3 Systémy databází by měly využívat standardizovaný formát, aby umožňovaly výměnu údajů.

5.3 Ochrana údajů o bezpečnosti

Poznámka: Dodatek B obsahuje právní výklad k ochraně informací ze systémů pro sběr údajů o bezpečnosti a jejich zpracování.

5.3.1 Systém dobrovolných hlášení incidentů nesmí být represivní a musí poskytovat ochranu zdrojům informací.

Poznámka 1: Nerepresivní prostředí je základem pro dobrovolná hlášení.

Poznámka 2: Státy by měly usnadnit a podporovat podávání dobrovolných hlášení událostí, které by mohly mít vliv na leteckou bezpečnost, úpravou svých zákonných norem, předpisů a politik, dle potřeby.

Poznámka 3: Poradenský materiál k systémům povinných i dobrovolných hlášení incidentů se nachází v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859).*

5.3.2 Subjekty odpovědné za sběr a analýzu údajů o bezpečnosti dle ust. 5.1 a 5.2 by neměly tyto údaje zpřístupnit nebo použít pro jiné než bezpečnostní účely, kromě výjimečného případu, kdy příslušný orgán rozhodne v souladu s platnými právními předpisy, že význam tohoto konkrétního zpřístupnění nebo využití převyšuje nepříznivý dopad, který by toto opatření mohlo mít na leteckou bezpečnost.

5.4 Výměna údajů o bezpečnosti

5.4.1 Pokud odpovědný subjekt v rámci analýz údajů uvedených v jeho databázi identifikuje záležitost ovlivňující bezpečnost, která by mohla být v zájmu jiného státu, měl by bez prodlení tyto údaje tomuto státu předat.

5.4.2 Každý stát by měl prosazovat zřízení sítě pro sdílení bezpečnostních informací mezi uživateli leteckého systému a měl by zajistit volnou výměnu informací o aktuálních a potenciálních nedostatcích v bezpečnosti.

Poznámka: K zajištění výměny údajů je zapotřebí standardizovaný soubor definic, klasifikací a formátů. Poradenský materiál ke specifikacím pro podobné sítě pro sdílení informací je dostupný od ICAO.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 1 – STÁTNÍ SYSTÉM DOZORU NAD BEZPEČNOSTÍ
(viz Hlava 3, ust. 3.2)

Poznámka 1: Poradenský materiál ke kritickým prvkům systému, který státu umožňuje plnit jeho odpovědnost za dozor nad bezpečností, je obsažen v dokumentu ICAO Safety Oversight Manual, Part A: The Establishment and Management of a State's Oversight System *(Doc 9734).*

Poznámka 2: Termín „příslušné úřady nebo agentury" je použit v obecném smyslu a zahrnuje všechny úřady s odpovědností za dozor nad bezpečností letectví, které mohou být zřízeny státem jako samostatné celky, jako např.: letecké úřady, letištní úřady, úřady ATS, ústavy pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, meteorologický úřad apod.

Poznámka 3: Specifické požadavky pro dozor nad bezpečností leteckých provozovatelů jsou uvedeny v Doplňku 5 Předpisu L 6/I a v Doplňku 1 Předpisu L 6/III.

Poznámka 4: V souvislosti s tímto doplňkem se termín „poskytovatel služeb" vztahuje na organizace uvedené v Hlavě 3, ust. 3.1.3.

1. Základní letecká legislativa

1.1 Ministerstvo dopravy musí uveřejnit a prosazovat ucelené právní předpisy v oblasti civilního letectví, přiměřené svým rozsahem leteckým činnostem ve státě, obsahující požadavky uvedené v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, které umožní státu regulovat civilní letectví a vynucovat předpisy pomocí příslušných úřadů nebo agentur zřízených za tímto účelem.

1.2 Právní předpisy v oblasti civilního letectví musí umožňovat personálu vykonávajícímu funkce dozoru nad bezpečností dle potřeby přístup k letadlům, provozu, zařízením, personálu a souvisejícím záznamům poskytovatelů služeb.

2. Zvláštní provozní předpisy

Ministerstvo dopravy musí uveřejnit a prosazovat předpisy k řešení minimálně národních požadavků vycházejících ze základní letecké legislativy, standardizovaných provozních postupů, výrobků, služeb, vybavení a infrastruktury v souladu s přílohami Úmluvy o mezinárodním civilním letectví.

Poznámka: Termín „předpisy" je použit v obecném smyslu a zahrnuje, kromě jiného, instrukce, pravidla, dekrety, směrnice, soubory zákonů, požadavky, politiky a další.

3. Systém a funkce státu

3.1 Ministerstvo dopravy musí dle vhodnosti zřídit příslušné úřady nebo agentury podpořené dostatečným a kvalifikovaným personálem a odpovídajícími finančními zdroji. Každý úřad nebo agentura státu musí mít stanoveny bezpečnostní funkce a cíle k plnění jejich odpovědností v řízení bezpečnosti.

3.2 Stát by měl za účelem zvýšení bezpečnosti přijmout taková opatření, jakými jsou například systém odměňování a podmínek práce, aby zajistil, že je přijat a udržen kvalifikovaný personál k výkonu funkcí dozoru nad bezpečností.

3.3 Stát musí zajistit, že personál vykonávající funkce dozoru nad bezpečností má k dispozici pokyny řešící etiku, osobní vystupování a vyvarování se skutečných nebo vnímaných střetů zájmů ve výkonu jejich úředních povinností.

3.4 Stát by měl používat metodologii k určení personálních požadavků pro personál vykonávající funkce dozoru nad bezpečností, která bere v potaz velikost a složitost civilního leteckého provozu Státu.

Poznámka: Doplněk 5 Předpisu L 6/I a Doplněk 1 Předpisu L 6/III navíc vyžadují, aby Stát provozovatele využil takovouto metodologii k určení požadavků na počet inspektorů. Inspektoři jsou podmnožinou personálu vykonávajícího funkce dozoru nad bezpečností.

4. Odborně kvalifikovaný personál

4.1 Stát musí ustanovit minimální kvalifikační požadavky pro odborný personál vykonávající funkce dozoru nad bezpečností a poskytovat odpovídající počáteční a opakovací výcvik k udržení a zvyšování způsobilosti personálu na požadované úrovni.

4.2 Stát musí zavést systém pro uchovávání záznamů o výcviku.

5. Odborný poradenský materiál, nástroje a zajištění informací kritických z hlediska bezpečnosti

5.1 Stát musí dle vhodnosti poskytnout svému odbornému personálu odpovídající zařízení, ucelený a aktuální odborný poradenský materiál, příručky a postupy, informace kritické z hlediska bezpečnosti, nástroje a vybavení a přepravní prostředky k zajištění toho, že je personál schopen standardním způsobem v souladu se zavedenými postupy efektivně vykonávat funkce dozoru nad bezpečností.

5.2 Stát musí poskytnout informace leteckému průmyslu k implementaci příslušných předpisů.

6. Závazky licencování, osvědčování, schvalování a/nebo opravňování

Příslušný úřad musí zavést zdokumentované procesy a postupy k zajištění, že personál a organizace

vykonávající letecké činnosti splňují zavedené požadavky před tím, než je jim povoleno užívat výsad průkazu způsobilosti, osvědčení, schválení a/nebo oprávnění k výkonu odpovídající letecké činnosti.

7. Závazky dohledu

Příslušný úřad musí zavést zdokumentované procesy dohledu definováním a plánováním průběžných inspekcí, auditů a monitorovacích činností, aby bylo proaktivně zajištěno, že držitelé průkazů způsobilosti, osvědčení, schválení a/nebo oprávnění průběžně plní stanovené požadavky. Toto zahrnuje také dohled nad personálem určeným příslušným úřadem k výkonu funkcí dozoru nad bezpečností jeho jménem.

8. Řešení problémů souvisejících s bezpečností

8.1 Příslušný úřad musí používat dokumentovaný proces pro přijetí příslušných nápravných opatření, které směřují k vyřešení zjištěných problémů souvisejících s bezpečností, a to až do stupně donucovacích opatření včetně.

8.2 Příslušný úřad musí zajistit, že zjištěné problémy související s bezpečností jsou včas vyřešeny prostřednictvím systému, který sleduje a zaznamenává vývoj, včetně opatření přijatých poskytovatelem služeb při řešení těchto problémů.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 2 – KONCEPT SYSTÉMU ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SAFETY MANAGEMENT SYSTEM – SMS)

(viz Hlava 4, ust. 4.1.1)

Poznámka 1: Poradenský materiál k implementaci konceptu Systému řízení bezpečnosti (SMS) je obsažen v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859).*

Poznámka 2: V souvislosti s tímto doplňkem se termín „poskytovatel služeb“ vztahuje na organizace uvedené v Hlavě 3, ust. 3.1.3.

Tento doplněk stanovuje koncept pro zavedení a udržování SMS. Koncept se skládá ze čtyř kapitol a dvanácti částí, které představují minimální požadavky pro zavedení SMS:

1. Politika a cíle bezpečnosti

   1.1 Závazek a zodpovědnost vedení
   1.2 Odpovědnosti za bezpečnost
   1.3 Jmenování klíčového bezpečnostního personálu
   1.4 Koordinace plánování reakce v případě nouze
   1.5 Dokumentace SMS

2. Řízení bezpečnostních rizik

   2.1 Identifikace nebezpečí
   2.2 Hodnocení a zmírňování rizik

3. Zajišťování bezpečnosti

   3.1 Sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti
   3.2 Řízení změn
   3.3 Průběžné zdokonalování SMS

4. Prosazování bezpečnosti

   4.1 Výcvik a vzdělávání
   4.2 Komunikace o bezpečnosti

1. Politika a cíle bezpečnosti

1.1 Závazek a zodpovědnost vedení

Poskytovatel služeb musí stanovit politiku bezpečnosti organizace, která musí být v souladu s mezinárodními a národními požadavky. Politika bezpečnosti musí:

a) reflektovat závazek organizace ve vztahu k bezpečnosti;

b) obsahovat jasné stanovisko o poskytnutí nezbytných prostředků pro zavádění bezpečnostní politiky;

c) obsahovat postupy pro bezpečnostní hlášení;

d) jasně dokládat, jaké typy chování jsou nepřijatelné v souvislosti s leteckými činnostmi poskytovatele služeb, a obsahovat okolnosti, za kterých se nebudou uplatňovat kázeňské postihy;

e) být podepsaná odpovědným ředitelem;

f) být s viditelnou podporou komunikována napříč organizací; a

g) pravidelně revidována k zajištění toho, že zůstane odpovídající a přiměřená pro poskytovatele služeb.

1.2 Odpovědnosti za bezpečnost

Poskytovatel služeb musí:

a) určit odpovědného ředitele, který, bez ohledu na jeho jiné funkce, má konečnou odpovědnost a pravomoc za zavádění a údržbu SMS jménem organizace;

b) jasně stanovit hranice odpovědností za bezpečnost napříč organizací, včetně přímé odpovědnosti za bezpečnost na straně vyššího vedení;

c) určit odpovědnosti všech členů vedení, bez ohledu na jejich další funkce, a ostatních zaměstnanců s ohledem na bezpečnostní výkonnost SMS;

d) zdokumentovat a komunikovat bezpečnostní odpovědnosti, povinnosti a pravomoci napříč organizací; a

e) stanovit úroveň vedení s rozhodovací pravomocí v otázce přijatelnosti bezpečnostních rizik.

1.3 Jmenování klíčového bezpečnostního personálu

Poskytovatel služeb musí určit vedoucího bezpečnosti jako osobu odpovědnou za zavádění a udržování účinného SMS.

1.4 Koordinace plánování reakce v případě nouze

Poskytovatel služeb musí zajistit, aby byl plán reakce v případě nouze, který umožňuje řádný a účinný přechod z normálního provozu do provozu ve stavu nouze a opětovný návrat k normálnímu provozu, vhodně koordinován s plány reakce v případě nouze těch organizací, se kterými musí být ve spojení během poskytování svých služeb.

1.5 Dokumentace SMS

1.5.1 Poskytovatel služeb musí vytvořit plán zavádění SMS, formálně schválený organizací, který stanovuje přístup organizace k řízení bezpečnosti způsobem, který odpovídá cílům bezpečnosti organizace.

1.5.2 Poskytovatel služeb musí vyvinout a udržovat dokumentaci SMS, která popisuje:

a) politiku a cíle bezpečnosti organizace;

b) požadavky SMS;

c) postupy a procesy SMS;

d) odpovědnosti, povinnosti a pravomoci pro postupy a procesy SMS; a

e) výstupy SMS.

1.5.3 Poskytovatel služeb musí vyvinout a udržovat příručku SMS jako součást jeho dokumentace SMS.

2. Řízení bezpečnostních rizik

2.1 Identifikace nebezpečí

2.1.1 Poskytovatel služeb musí vytvořit a udržovat postup, který zajistí identifikaci nebezpečí souvisejících s jeho leteckou činností nebo službami.

2.1.2 Rozpoznání nebezpečí musí být založeno na kombinaci reaktivních, proaktivních a prediktivních metod sběru bezpečnostních údajů.

2.2 Hodnocení a zmírňování rizik

Poskytovatel služeb musí vytvořit a udržovat postup, který zajistí provádění rozborů, vyhodnocení a řízení bezpečnostních rizik souvisejících s identifikovanými nebezpečími.

3. Zajišťování bezpečnosti

3.1 Sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti

3.1.1 Poskytovatel služeb musí vytvořit a udržovat prostředky pro ověření výkonnosti v oblasti bezpečnosti organizace a prokázání účinnosti prvků řízení bezpečnostních rizik.

3.1.2 Výkonnost v oblasti bezpečnosti organizace musí být ověřena s ohledem na ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti a cíle výkonnosti v oblasti bezpečnosti systému SMS.

3.2 Řízení změn

Poskytovatel služeb musí vytvořit a udržovat postup k určování těch změn, které by mohly ovlivnit úroveň bezpečnostních rizik souvisejících s jeho leteckou činností nebo službami, a k identifikaci a řízení těch bezpečnostních rizik, které mohou vzniknout v důsledku těchto změn.

3.3 Průběžné zdokonalování SMS

Poskytovatel služeb musí sledovat a vyhodnocovat účinnost jeho SMS procesů k umožnění průběžného zdokonalování celkové výkonnosti SMS.

4. Prosazování bezpečnosti

4.1 Výcvik a vzdělávání

4.1.1 Poskytovatel služeb musí vytvořit a udržovat program výcviku bezpečnosti, který zajistí, že všichni pracovníci absolvovali výcvik a byli kvalifikovaní k provádění povinností spojených se SMS.

4.1.2 Rozsah výcviku bezpečnosti musí odpovídat zapojení každého jednotlivce v systému SMS.

4.2 Komunikace o bezpečnosti

Poskytovatel služeb musí vytvořit a udržovat základní prostředky pro předávání informací o bezpečnosti, které:

a) zajistí, že si všichni pracovníci plně uvědomují systém SMS v rozsahu přiměřeném jejich pracovního zařazení;

b) předají informace kritické z hlediska bezpečnosti;

c) vysvětlí nutnost některých bezpečnostních opatření; a

d) vysvětlí, proč jsou zavedeny nebo změněny bezpečnostní postupy.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK A – KONCEPT STÁTNÍHO PROGRAMU BEZPEČNOSTI (STATE SAFETY PROGRAMME – SSP)
(viz Hlava 3, ust. 3.1.1)

Tento dodatek představuje koncept pro zavedení a udržování Státního programu bezpečnosti (SSP) v České republice. SSP je systémem řízení pro řízení bezpečnosti státem. Koncept se skládá ze čtyř kapitol uvedených v Hlavě 3, ust. 3.1.1 tohoto předpisu a jejich jedenácti částí, uvedených níže. Zavádění SSP je úměrné velikosti a složitosti systému civilního letectví v ČR a může vyžadovat koordinaci mezi subjekty odpovědnými za jednotlivé základní funkce státní správy ČR. Na koncept SSP uvedený v tomto dodatku a koncept Systému řízení bezpečnosti (SMS) stanovený v Doplňku 2 musí být nahlíženo jako na vzájemně se doplňující, ale přesto odlišné koncepty. Tento dodatek také zahrnuje stručný popis každé části tohoto konceptu.

1. Státní politika a cíle bezpečnosti

   1.1 Legislativní rámec státu v oblasti bezpečnosti
   1.2 Zodpovědnosti a odpovědnosti státní správy s působností v oblasti bezpečnosti civilního letectví
   1.3 Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
   1.4 Zásady uplatňování

2. Řízení bezpečnostních rizik na úrovni státu

   2.1 Bezpečnostní požadavky na SMS poskytovatele služeb
   2.2 Dohoda o výkonnosti poskytovatele služeb v oblasti bezpečnosti

3. Zajišťování bezpečnosti na úrovni státu

   3.1 Dozor nad bezpečností
   3.2 Sběr, rozbor a výměna údajů o bezpečnosti
   3.3 Údaji o bezpečnosti řízený dozor nad oblastmi zvýšeného zájmu nebo potřeby

4. Prosazování bezpečnosti na úrovni státu

   4.1 Interní výcvik, předávání a šíření informací o bezpečnosti
   4.2 Externí výcvik, předávání a šíření informací o bezpečnosti

1. Státní politika a cíle bezpečnosti

1.1 Legislativní rámec státu v oblasti bezpečnosti

Ministerstvo dopravy (dále jen MD) stanovuje národní legislativní rámec v oblasti bezpečnosti a specifická nařízení v souladu s mezinárodními a národními standardy, které stanovují, jakým způsobem bude státní správa vykonávat řízení bezpečnosti. To zahrnuje účast státních leteckých organizací ve specifických činnostech souvisejících s řízením bezpečnosti v ČR a určení postavení, odpovědností a vzájemných vztahů těchto organizací. Legislativní rámec v oblasti bezpečnosti a specifická nařízení jsou pravidelně přezkoumávány, aby bylo zajištěno, že jsou stále relevantní a přiměřené.

1.2 Zodpovědnosti a odpovědnosti státní správy s působností v oblasti bezpečnosti civilního letectví

MD v součinnosti s Úřadem pro civilní letectví (dále jen ÚCL), Ústavem pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen Ústav) a dalšími leteckými organizacemi určuje, stanovuje a dokumentuje požadavky a odpovědnosti týkající se zavedení a udržování SSP. To zahrnuje pokyny pro plánování, organizaci, vývoj, udržování, řízení a průběžné zdokonalování SSP způsobem, který splňuje státní cíle bezpečnosti. Dále také zahrnuje jasné prohlášení o zajištění nezbytných zdrojů pro zavedení SSP.

1.3 Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů

Nezávislý proces odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, jehož výhradním cílem je předcházení leteckým nehodám a incidentům a nikoliv určování zavinění nebo odpovědnosti, stanoví zákon. Toto odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů podporuje řízení bezpečnosti. Nezávislost Ústavu provádějícího odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů je stanovena přímo použitelným předpisem Evropské unie.

1.4 Zásady uplatňování

ÚCL stanovuje prováděcí zásady uplatňování, které určují podmínky a okolnosti, za kterých je schopen poskytovatel služeb řešit a vyřešit uvnitř organizace události představující určité odchylky od bezpečnosti v mezích kontextu Systému řízení bezpečnosti (SMS) poskytovatele služby a ke spokojenosti ÚCL. Zásady uplatňování také stanovují podmínky a okolnosti, za kterých je možné řešit bezpečnostní odchylky zavedenými vynucovacími postupy.

2. Řízení bezpečnostních rizik na úrovni státu

2.1 Bezpečnostní požadavky na SMS poskytovatelů služeb

ÚCL schválí takové nástroje, které určují způsob, jak poskytovatelé služeb rozpoznávají nebezpečí a řídí bezpečnostní rizika. Ty zahrnují požadavky, specifické provozní předpisy a prováděcí postupy pro SMS poskytovatelů služeb. Požadavky, specifické provozní předpisy a prováděcí postupy musí být pravidelně přezkoumávány, aby bylo zajištěno, že jsou stále relevantní a přiměřené poskytovatelům služeb.

2.2 Dohoda o výkonnosti poskytovatele služeb v oblasti bezpečnosti

ÚCL odsouhlasuje každému jednotlivému poskytovateli služeb parametry výkonnosti řízení bezpečnosti, stanovené SMS. Odsouhlasená výkonnost SMS v oblasti bezpečnosti každého jednotlivého poskytovatele služeb musí být pravidelně přezkoumávána, aby bylo zajištěno, že je stále relevantní a přiměřená poskytovateli služeb.

3. Zajišťování bezpečnosti na úrovni státu

3.1 Dozor nad bezpečností

MD v součinnosti s ÚCL stanovuje mechanizmy k zajištění účinného sledování osmi kritických prvků funkce dozoru nad bezpečností. MD a ÚCL v rozsahu své působnosti dále stanovují mechanizmy, které zajišťují, že rozpoznávání nebezpečí a řízení bezpečnostních rizik poskytovatelem služeb je v souladu s vytvořenými regulačními nástroji (požadavky, specifické provozní předpisy a prováděcí postupy).

Tyto mechanizmy zahrnují kontroly, audity a průzkumy, které zajistí, že regulační nástroje pro bezpečnostní rizika jsou náležitě zapracovány do SMS poskytovatele služeb, že jsou uplatňovány tak, jak byly navrženy, a že mají zamýšlený dopad na bezpečnostní rizika.

Poznámka: Poradenský materiál k zavádění tohoto prvku je obsažen v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859).*

3.2 Sběr, rozbor a výměna údajů o bezpečnosti

MD, ÚCL a Ústav v rozsahu své působnosti vytvářejí mechanizmy k zajištění sběru a ukládání údajů o nebezpečích a bezpečnostních rizicích, a to jak na individuální, tak i odsouhlasené státní úrovni. Dále MD, ÚCL a Ústav v rozsahu své působnosti vytvářejí mechanizmy k získávání informací z uložených leteckých dat a údajů a k aktivní výměně informací o bezpečnosti s poskytovateli služeb a/nebo dle potřeby s jinými státy.

3.3 Údaji o bezpečnosti řízený dozor nad oblastmi zvýšeného zájmu nebo potřeby

MD a ÚCL v rozsahu své působnosti stanovují postupy k upřednostnění kontrol, auditů a průzkumů problematických oblastí nebo oblastí s větší potřebou dohledu vyplývající z rozboru údajů o nebezpečích, jejich následcích pro provoz a z posouzení bezpečnostních rizik.

4. Prosazování bezpečnosti na úrovni státu

4.1 Interní výcvik, předávání a šíření informací o bezpečnosti

Orgány státní správy stanovují požadavky na výcvik a podporu informovanosti a oboustranné komunikace o významných bezpečnostních informacích v rámci organizací civilního letectví a na rozvoj organizační kultury, která podporuje vývoj účinného a výkonného SSP.

4.2 Externí výcvik, předávání a šíření informací o bezpečnosti

Orgány státní správy stanovují požadavky na vzdělání a podporu informovanosti o bezpečnostních rizicích a oboustranné komunikace o informacích vztahujících se k bezpečnosti tak, aby byl mezi poskytovateli služeb podporován rozvoj organizační kultury, která přispívá k účinnému a výkonnému SMS.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK B – PRÁVNÍ VÝKLAD K OCHRANĚ INFORMACÍ ZE SYSTÉMŮ SBĚRU A ZPRACOVÁNÍ ÚDAJŮ VZTAHUJÍCÍCH SE K BEZPEČNOSTI

(viz Hlava 5, ust. 5.3)

1. Úvod

1.1 Ochrana informací vztahujících se k bezpečnosti před nevhodným užitím je základem k zajištění jejich nepřetržité dostupnosti, jelikož použití informací vztahujících se k bezpečnosti pro jiné účely než týkající se bezpečnosti, může zabránit budoucí dostupnosti takovýchto informací a mít nepříznivý vliv na bezpečnost. Tato skutečnost byla uznána 35. valným shromážděním ICAO, na kterém bylo poznamenáno, že stávající národní zákony a předpisy v mnoha státech nemusí dostatečně řešit způsob, jakým jsou informace vztahující se k bezpečnosti chráněny před nevhodným užitím.

1.2 Výklad obsažený v tomto dodatku je proto zaměřen na pomoc státům, aby přijaly národní zákony a předpisy k ochraně informací získaných systémy sběru a zpracování údajů vztahujících se k bezpečnosti (SDCPS) a současně dovolit náležitý výkon spravedlnosti. Cílem je předejít nevhodnému užití informací shromážděných výhradně pro účel zvyšování bezpečnosti letectví.

1.3 Kvůli různým právním systémům států musí právní výklad dovolit státům pružnost v návrhu svých zákonů a předpisů ve shodě s jejich národní politikou a postupy.

1.4 Výklad obsažený v tomto dodatku proto představuje řadu zásad, které byly vyňaty z příkladů národních zákonů a předpisů poskytnutých státy. Koncepty popsané v těchto zásadách mohou být uzpůsobeny nebo pozměněny tak, aby splnily konkrétní potřeby státu přijímajícího zákony a předpisy k ochraně informací vztahujících se k bezpečnosti.

1.5 V rámci tohoto dodatku:

a) *informace vztahující se k bezpečnosti* znamená informaci obsaženou v systémech SDCPS, zřízených výhradně pro účel zvyšování bezpečnosti letectví, podléhajících ochraně za stanovených podmínek v souladu s ust. 3.1 níže;

b) *nevhodné užití* znamená užití informací vztahujících se k bezpečnosti k účelům jiným, než pro které byly shromážděny, konkrétně pro disciplinární, občanskoprávní, správní a trestní řízení proti provoznímu personálu a/nebo odhalení informací veřejnosti;

c) SDCPS znamená systémy zpracování a hlášení, databáze, schémata výměny informací a zaznamenané informace a zahrnuje:

1) záznamy týkající se odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, jak je popsáno v Předpisu L 13, Hlava 5;
2) systém povinných hlášení incidentů, jak je popsáno v Hlavě 5, ust. 5.1;
3) systém dobrovolných hlášení incidentů, jak je popsáno v Hlavě 5, ust. 5.1; a
4) automatický systém hlášení, zahrnující systémy automatického shromažďování dat, popsané v Předpisu L 6/I, Hlava 3, a dále systémy ručního shromažďování dat.

Poznámka: Informace o systémech sběru a zpracování údajů vztahujících se k bezpečnosti je možné nalézt v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) *(Doc 9859).*

2. Obecné zásady

2.1 Výhradním účelem ochrany informací vztahujících se k bezpečnosti před nevhodným užitím je zajistit jejich stálou dostupnost, aby bylo možné přijímat náležitá a včasná preventivní opatření a zvyšovat bezpečnost letectví.

2.2 Účelem ochrany informací vztahujících se k bezpečnosti není zasahovat do řádného výkonu spravedlnosti ve státech.

2.3 Národní zákony a předpisy k ochraně informací vztahujících se k bezpečnosti by měly zajišťovat, že je nastolena rovnováha mezi potřebou chránit informace vztahující se k bezpečnosti za účelem zvyšovat bezpečnost letectví a potřebou řádného výkonu spravedlnosti.

2.4 Národní zákony a předpisy k ochraně informací vztahujících se k bezpečnosti by měly zabránit jejich nevhodnému užití.

2.5 Poskytování ochrany informacím vztahujícím se k bezpečnosti za stanovených podmínek je součástí odpovědností státu v oblasti bezpečnosti.

3. Zásady ochrany

3.1 Informace vztahující se k bezpečnosti by měly splňovat podmínky pro ochranu před nevhodným užitím v souladu se stanovenými podmínkami, které by měly zahrnovat, ale neměly by být nutně omezeny na sběr informací sloužící výhradně pro bezpečnostní účely a informací, jejichž zveřejnění by mohlo ohrozit jejich stálou dostupnost.

3.2 Ochrana by měla být specifická pro jednotlivé systémy SDCPS a založena na povaze informací vztahujících se k bezpečnosti, které obsahují.

3.3 Měl by být ustanoven formální postup poskytování ochrany informací vztahujících se k bezpečnosti, a to v souladu se stanovenými podmínkami.

3.4 Informace vztahující se k bezpečnosti by neměly být použity k jiným účelům než k těm, pro které byly shromážděny.

3.5 Užití informací vztahujících se k bezpečnosti v disciplinárních, občanskoprávních, správních nebo trestních řízeních by mělo být možné pouze za vhodných ochranných opatření poskytnutých národním právem.

4. Zásady výjimek

4.1 Výjimky z ochrany informací vztahujících se k bezpečnosti by měly být udělovány národními zákony a předpisy pouze pokud:

a) existuje důkaz, že událost byla způsobena činem považovaným v souladu s právem za jednání s úmyslem způsobit poškození nebo jednání s vědomím toho, že v poškození může pravděpodobně vyústit, jednání rovnocenné lehkomyslnému chování, nepřípustné nedbalosti nebo záměrnému pochybení;
b) příslušný úřad uvážil, že okolnosti dostatečně ukazují, že událost mohla být způsobena jednáním s úmyslem způsobit poškození nebo jednáním s vědomím toho, že v poškození může pravděpodobně vyústit, jednáním rovnocenným nezodpovědnému chování, nepřípustné nedbalosti nebo záměrnému pochybení;
c) z posouzení příslušným úřadem vyplývá, že uvolnění informací vztahujících se k bezpečnosti je pro řádný výkon spravedlnosti nezbytné a jejich uvolnění převáží nepříznivý domácí a mezinárodní dopad, jaký jejich uvolnění může mít na budoucí dostupnost informací vztahujících se k bezpečnosti.

5. Veřejný přístup

5.1 Při uvažování zásad ochrany a výjimek uvedených výše by každá osoba snažící se o zveřejnění informací vztahujících se k bezpečnosti měla odůvodnit jejich uvolnění.

5.2 Měla by být ustanovena formální kritéria pro zveřejňování informací vztahujících se k bezpečnosti, která by měla zahrnovat, ale neměla by být nutně omezena na následující:

a) zveřejnění informací vztahujících se k bezpečnosti je nezbytné k nápravě podmínek, které snižují bezpečnost a/nebo ke změně politiky a předpisů;
b) zveřejnění informací vztahujících se k bezpečnosti nebrání jejich budoucí dostupnosti za účelem zvýšit bezpečnost;
c) zveřejnění příslušné osobní informace zahrnuté v informacích vztahujících se k bezpečnosti vyhovuje příslušným zákonům o ochraně osobních údajů; a
d) zveřejnění informací vztahujících se k bezpečnosti je provedeno po anonymizaci osobních údajů, v souhrnné nebo celkové formě.

6. Odpovědnost správce informací vztahujících se k bezpečnosti

6.1 Pro jednotlivé systémy SDCPS by měl být stanoven správce. Odpovědností správce informací vztahujících se k bezpečnosti je využívání všech dostupných prostředků ochrany informací, pokud jde o jejich zveřejňování, vyjma případu, kdy:

a) správce informací vztahujících se k bezpečnosti má souhlas od původce informace ke zveřejnění; nebo
b) správce informací vztahujících se k bezpečnosti je přesvědčen, že uvolnění informací vztahujících se k bezpečnosti je v souladu se zásadami výjimek.

7. Ochrana zaznamenaných informací

7.1 Uvažujeme-li, že záznamy z pracovního prostředí požadované právními předpisy, jako jsou zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR), mohou být vnímány jako zásah do soukromí provozního personálu, jemuž jiné profese nejsou vystaveny:

a) s výhradou zásad ochrany a výjimek uvedených výše by národní zákony a předpisy měly považovat záznamy z okolí pracovišť požadované právními předpisy za důvěrné chráněné informace, tedy informace zasluhující zvýšenou ochranu; a
b) národní zákony a předpisy by měly poskytovat zvláštní prostředky ochrany těchto záznamů, pokud jde o jejich důvěrnost a přístupnost veřejnosti. Tyto zvláštní prostředky ochrany záznamů z pracovišť požadované právními předpisy mohou zahrnovat vydávání příkazů k poskytnutí neveřejných informací.

ČR:

DODATEK N – STÁTNÍ PROGRAM BEZPEČNOSTI ČESKÉ REPUBLIKY

Obsah

Úvod ..... **Dod. N - 3**

1 Bezpečnostní politika státu a její cíle ..... **Dod. N - 5**
1.1 Právní předpisy v oblasti bezpečnosti ..... **Dod. N - 5**
1.2 Povinnosti a odpovědnost státu v oblasti bezpečnosti ..... **Dod. N - 6**
1.2.1 Odpovědnost České republiky ..... Dod. N - 6
1.2.2 EASA systém ..... Dod. N - 7
1.3 Zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů ..... **Dod. N - 8**
1.3.1 Vlastní zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů ..... Dod. N - 8
1.3.2 Analýza a výměna údajů o bezpečnosti ..... Dod. N - 9
1.3.3 Služba pátrání a záchrany ..... Dod. N - 9
1.4 Prosazování bezpečnosti ..... **Dod. N - 9**

2 Řízení bezpečnostního rizika na úrovni státu ..... **Dod. N - 10**
2.1 Požadavky na vnitřní systémy řízení bezpečnosti subjekty působícími v civilním letectví ..... **Dod. N - 10**
2.1.1 Přijatelná úroveň bezpečnosti (Acceptable Level of Safety, „ALoS“) ..... Dod. N - 11
2.1.2 Kontrola obsahu a plnění SMS jednotlivými subjekty působícími v civilním letectví ..... Dod. N - 11
2.2 Výkonnost řízení bezpečnosti poskytovateli služeb v civilním letectví ..... **Dod. N - 11**

3. Zajištění bezpečného provozu na úrovni státu ..... **Dod. N - 11**
3.1 Dohled nad bezpečností ..... **Dod. N - 11**
3.2 Sběr, rozbor a šíření bezpečnostních údajů ..... **Dod. N - 12**
3.2.1 Povinná hlášení ..... Dod. N - 13
3.2.2 Dobrovolná hlášení ..... Dod. N - 13
3.3 Zaměření dohledu, založeného na sběru údajů, na oblasti vyžadující zvýšenou pozornost ..... **Dod. N - 13**

4 Prosazování bezpečného provozu na úrovni státu ..... **Dod. N - 14**
4.1 Interní výcvik, komunikace a šíření informací o bezpečnosti ..... **Dod. N - 14**
4.1.1 Interní výcvik ..... Dod. N - 14
4.1.2 Interní komunikace a šíření informací o bezpečnosti ..... Dod. N - 14
4.2 Externí výcvik, komunikace a šíření informací o bezpečnosti ..... **Dod. N - 15**
4.2.1 Externí výcvik ..... Dod. N - 15
4.2.2 Externí komunikace a šíření informací o bezpečnosti ..... Dod. N - 15

Závěr ..... **Dod. N - 16**

Přílohy

1) Schéma organizační struktury a vztahů mezi orgány podílejícími se na výkonu státní správy v oblasti civilního letectví ..... Dod. N - 17

2) Seznam aktuálně platných leteckých předpisů řady L ..... Dod. N - 19

Úvod

Členské státy Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization, dále jen „ICAO“) mají dle standardů a doporučených postupů (Standards and Recommended Practices, dále jen „SARPs“) ICAO uvedených v rámci příslušných Příloh[1] k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“) nově vydat tzv. Státní program bezpečnosti (State Safety Programme, dále jen „SSP“). ICAO definuje SSP jako „jednotný a ucelený soubor předpisů, pravidel a činností sloužících k zvyšování úrovně bezpečnosti“.

Tento jednotný a ucelený soubor předpisů, pravidel a činností musí pokrývat následujících osm klíčových prvků systému dohledu nad bezpečností příslušnými členskými státy ICAO v rámci zavedeného a neustále aktualizovaného SSP:

1) Primární právní předpisy pro oblast civilního letectví, které musí být v souladu s požadavky Chicagské úmluvy a právem Evropské unie.

2) Specifické letecké předpisy a prováděcí pravidla – zajištění existence leteckých předpisů nebo prováděcích pravidel, které pokrývají národní požadavky vycházející z primárních právních předpisů pro oblast civilního letectví, a které zabezpečují standardizované provozní postupy, vybavení a infrastrukturu (včetně řízení bezpečnosti a systému výcviku) v souladu se SARPs.

3) Systém civilního letectví státu a úloha dohledu nad bezpečností – zřízení leteckého úřadu nebo jiných příslušných úřadů nebo vládních institucí majících regulační funkce vzhledem k bezpečnosti a stanovujících cíle a přístupy k zajištění bezpečnosti.

4) Kvalifikace odborného technického personálu a výcvik – stanovení minimálních požadavků na znalosti a zkušenosti technického personálu, který vykonává dohled nad bezpečností a zajištění příslušného výcviku pro zachování jejich odborné způsobilosti na požadované úrovni a zajištění jejího systematického zvyšování.

5) Odborné vedení a zajištění zásadních bezpečnostních informací – zajištění odborného vedení a zásadních bezpečnostních informací odbornému personálu s cílem umožnit mu provádění bezpečnostního dohledu jednotným způsobem v souladu se stanovenými požadavky. To zahrnuje rovněž zajištění implementace platných předpisů, pravidel a instrukcí příslušnými subjekty civilního letectví pod odborným vedením úřadu vykonávajícího dohled nad bezpečností.

6) Průkazy způsobilosti, osvědčení, oprávnění a schvalování – implementace procesů a postupů zajišťujících, že personál a organizace, které vykonávají příslušné letecké činnosti, splňují stanovené požadavky dříve, než je jim dovoleno využívat oprávnění vyplývající z průkazu způsobilosti, osvědčení, oprávnění nebo schválení provádět příslušnou leteckou činnost.

7) Povinnosti, vztahující se k dozoru nad bezpečností – implementace kontrolních procesů jako jsou inspekce a audity zajišťující, že držitelé průkazu způsobilosti, osvědčení, oprávnění nebo schválení, neustále a průběžně plní státem stanovené požadavky tak, aby byli schopni bezpečně vykonávat činnosti, pro které získali průkaz způsobilosti, osvědčení, oprávnění nebo schválení.

8) Vyhodnocování potenciálních rizik v oblasti bezpečnosti – implementace procesů a postupů pro řešení nedostatků ovlivňujících bezpečnost letectví a dalších nedostatků, které vzniknou v zavedeném systému civilního letectví nebo jsou zjištěny úřadem příslušným k dozoru nad bezpečností. Dané procesy by měly zahrnovat analýzu bezpečnostních nedostatků, přijímání doporučení, podporu řešení zjištěných nedostatků a rovněž donucovací opatření tam, kde je to vhodné.

Zároveň musí SSP být spojujícím prvkem mezi vnějšími bezpečnostními procesy států a vnitřními bezpečnostními procesy příslušných subjektů působících v oblasti civilního letectví.

Pozn.: Subjekty působícími v oblasti civilního letectví se pro účely SSP rozumí provozovatelé letadel, obchodní letecké dopravy a leteckých prací, dále provozovatelé letišť, poskytovatelé leteckých služeb, což zahrnuje letové provozní služby včetně služeb letištních, letecké telekomunikační služby, letecké meteorologické služby, leteckou službu pátrání a záchrany, letecké informační služby, služby při předletové přípravě a monitorování letu, služby při odbavovacím procesu na letišti, a také provozovatelé schválených výcvikových organizací, schválených organizací pro údržbu a organizací odpovědných za typový projekt nebo výrobu letadel.

Subjekty působící v oblasti civilního letectví mají povinnost zavést vlastní vnitřní systémy řízení bezpečnosti (Safety Management System, dále jen „SMS“). ICAO definuje SMS jako systematický přístup k řízení bezpečnosti, včetně zachycení nezbytné organizační struktury, definování odpovědnosti příslušných subjektů, metod a postupů. SMS mají být koncipovány pro oblast řízení bezpečnostního rizika v rámci leteckého provozu,

[1] Příloha 1, Příloha 6/I/III, Příloha 8, Příloha 11, Příloha 13, Příloha 14 Chicagské úmluvy

údržby, služby řízení letů, letišť, výcviku pilotů, jakož i konstrukce a výroby letadel. Subjekty působící v civilním letectví odpovídají za udržování bezpečného, pravidelného a efektivního provozu, výcvik leteckého personálu, výrobu a údržbu letadel, leteckého vybavení atd. V souladu se SSP odpovídají státy, respektive jejich příslušné orgány, za přijetí a dohled nad SMS vydanými jednotlivými subjekty působícími v oblasti civilního letectví. SSP a SMS je tudíž třeba chápat jako dva samostatné, nicméně vzájemně se doplňující systémy.

Strukturu SSP a SMS dle požadavků ICAO tvoří:

SSP komponenty	SMS komponenty
Bezpečnostní politika státu a její cíle	Bezpečnostní politika a její cíle
Řízení bezpečnostního rizika na úrovni státu	Řízení bezpečnostního rizika
Zajištění bezpečného provozu na úrovni státu	Zajištění bezpečného provozu
Prosazování bezpečného provozu na úrovni státu	Prosazování bezpečného provozu

Hlavním účelem vydávání SSP a SMS je dosažení tzv. přijatelné úrovně bezpečnosti (Acceptable Level of Safety, dále jen „ALoS“). Koncept stanovení ALoS usiluje o doplnění aktuálního přístupu k řízení bezpečnosti, jenž je založen na prokázání skutečnosti, že příslušné organizace splňují stanovené regulační požadavky, o přístup založený na skutečné výkonnosti. Dosažení ALoS má být zároveň prostředkem k ověření požadované výkonnosti SSP a SMS u subjektů působících v civilním letectví.

Požadavky na stát a subjekty působící v civilním letectví

Stát	Subjekty působící v civilním letectví
Stát má zavést program bezpečnosti s cílem dosažení přijatelné úrovně bezpečnosti v civilním letectví	Subjekty působící v civilním letectví mají zavést systémy řízení bezpečnosti
Stát v rámci SSP stanoví přijatelné úrovně bezpečnosti	Subjekty působící v civilním letectví v rámci SMS řeší: Identifikaci bezpečnostního rizika Implementaci přijatelné úrovně bezpečnosti Přijetí nápravných opatření za účelem udržení přijatelné úrovně bezpečnosti Kontinuální sledování a vyhodnocování dosažené úrovně bezpečnosti Kontinuální zlepšování celkové úrovně bezpečnosti

Požadavek na implementaci a neustálé aktualizování SSP vyjadřuje odpovědnost za bezpečnost, a to jak každého smluvního státu ICAO, tak i subjektů působících v civilním letectví. Zároveň je i součástí agendy EU, přičemž koordinaci práce v dané oblasti řídí Evropská komise (dále jen „Komise“) prostřednictvím specializované Evropské agentury pro bezpečnost letectví (European Aviation Safety Agency, dále jen „EASA“).

Tento dokument byl zpracován v souladu s rámcovým doporučením ICAO pro zavedení a aktualizaci SSP, dále v souladu s poradním materiálem ICAO, zejména kapitolou 11 ICAO Doc 9859 druhé vydání 2009 (ICAO příručka pro řízení bezpečnosti), včetně ICAO dokumentu pro provedení SSP diferenční (rozdílové) analýzy. V tomto SSP byly uplatněny v maximální možné míře všechny ICAO doporučení v souladu s výše uvedenými dokumenty.

V důsledku kontinuálního vývoje bezpečnostních kritérií ICAO a EASA je SSP „živým dokumentem“, který aktuálně shrnuje platné předpisy a prováděcí pravidla aplikovaná na území České republiky.

1 Bezpečnostní politika státu a její cíle

Cílem této kapitoly je osvětlit strukturu pramenů práva upravujících oblast civilního letectví v České republice, organizaci státní správy v dané oblasti jako i předmětné vztahy a povinnosti související s členstvím v EU.

1.1 Právní předpisy v oblasti bezpečnosti

Právní předpisy aplikované na území České republiky na úseku civilního letectví lze dle jejich původu členit na předpisy:
a) vnitrostátní
b) mezinárodní
c) evropské (předpisy EU)

a) Právními předpisy vnitrostátního původu upravující jednotlivé aspekty civilního letectví jsou především zákony a vyhlášky ministerstev.

Nejvýznamnějším vnitrostátním právním předpisem, který komplexně upravuje oblast civilního letectví je zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“). Ve vymezeném rozsahu se zákon o civilním letectví vztahuje rovněž na letectví vojenské. Zákon o civilním letectví provádí vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů, která podrobněji upravuje jednotlivé aspekty civilního letectví (dále jen „prováděcí vyhláška“). Dalším souvisejícím právním předpisem je vyhláška Ministerstva dopravy č. 410/2006 Sb., o ochraně civilního letectví před protiprávními činy a o změně a doplnění vyhlášky Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., kterou se provádí zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů. Některé bezpečnostní aspekty civilního letectví jsou upraveny také vyhláškou Ministerstva dopravy č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě, ve znění pozdějších předpisů.

b) Na základě ustanovení § 102 odst. 2 zákona o civilním letectví jsou provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví povinni dodržovat letecké předpisy, které jsou v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí vnitrostátního právního řádu, vydávány ICAO, Sdružením leteckých úřadů (Joint Aviation Authorities, dále jen „JAA“) a Evropskou organizací pro bezpečnost leteckého provozu (dále jen „EUROCONTROL“), a to ve znění přijatém Českou republikou v zastoupení Ministerstva dopravy. Tyto předpisy se uveřejňují v Letecké informační příručce (Aeronautical Information Publication, dále jen „AIP“) a jsou k dispozici k nahlédnutí na Ministerstvu dopravy a na Úřadu pro civilní letectví.

Mezinárodní organizace ICAO vydává a pravidelně aktualizuje SARPs, které jsou součástí 19 Příloh k Chicagské úmluvě, přičemž jsou koncipovány tak, aby poskytovaly minimální požadavky, které by měl plnit každý členský stát ICAO bez ohledu na svojí velikost a složitost příslušných činností civilního letectví. Každý členský stát ICAO odpovídá za vytvoření rovnocenných národních předpisů a pravidel, které obsahují dostatečné podrobnosti tak, aby byla zajištěna požadovaná úroveň bezpečnosti.

Přílohy k Chicagské úmluvě podrobně upravují jednotlivé aspekty civilního letectví, zejména technického a provozního charakteru. Členské státy ICAO jsou povinny implementovat změny a doplňky přijaté v rámci jejich změn. Pokud členský stát ICAO shledá, že není proveditelné, aby požadavek jeho národního předpisu byl ve shodě s jakýmkoli standardem příslušné Přílohy nebo pokud se daný stát domnívá, že je nutné zavést požadavek, který se liší od požadavku ICAO, musí na základě článku 38 Chicagské úmluvy notifikovat ICAO odchylky od aktuálního znění SARPs, včetně sdělení důvodu odchylky. Rozdíly mezi požadavky vnitrostátních právních předpisů a SARPs musí být uvedeny v letecké příručce každého členského státu ICAO.

V České republice se Přílohy k Chicagské úmluvě zveřejňují jako tzv. letecké předpisy řady L. Rovněž některé ICAO dokumenty (ICAO Doc) jsou v České republice vydány podobně jako předpisy řady L (např. dokumenty L 4444, L 7030, L 8168, L 8400). V rámci České republiky tyto předpisy v tištěné i elektronické podobě zpřístupňuje Řízení letového provozu České republiky, s. p. prostřednictvím své organizační složky – Letecké informační služby.[2]

JAA, jakožto instituce přidružená k Evropské konferenci pro civilní letectví (European Civil Aviation Conference, dále jen „ECAC“), sdružující letecké úřady většiny evropských států, vydávala až do svého rozpuštění v roce 2009 vlastní soubor leteckých předpisů (Joint Aviation Requirements, dále jen „JAR“). V souvislosti s rozšiřováním pravomocí a věcné působnosti orgánů EU byly některé předpisy JAR postupně nahrazeny přímo

[2] seznam aktuálně platných leteckých předpisů řady L viz příloha 2

použitelnými předpisy Evropské unie. Tudíž ty předpisy JAR, které se obsahově shodují s přímo použitelnými předpisy Evropské unie, se na území členských států EU nadále vnitrostátně neaplikují.

Organizace EUROCONTROL vydává řadu předpisů ESARR, které obsahují harmonizované požadavky pro oblast bezpečnosti řízení letového provozu. Tyto předpisy jsou závazné a určené k provedení v členských státech EUROCONTROL.[3] V České republice jsou předpisy ESARR publikovány jakožto integrální součást leteckých předpisů řady L (viz výše).

V návaznosti na vznik iniciativy Evropské unie – Jednotného evropského nebe (Single European Sky, dále jen „SES“) a v rámci její úzké spolupráce s organizací EUROCONTROL v oblasti řízení letového provozu byla většina požadavků vyplývajících z předpisů ESARR obsahově převzata do ustanovení závazných předpisů EU. Nicméně předpisy ESARR se dále aplikují v těch částech, které nebyly převzaty do předpisů EU.

c) Soustavu závazných právních předpisů EU tvoří nařízení a směrnice, které jsou uveřejňovány v Úředním věstníku EU. Nařízení jsou na území členských států EU bezprostředně závazná a není potřebné je implementovat. Obsah směrnic, které jsou závazné co do požadovaného výsledku, je naopak nutné promítnout do vnitrostátních právních předpisů.

Evropské právní předpisy upravující oblast civilního letectví lze dle jejich obsahového zaměření členit do několika tematických okruhů. Kromě vnitřního trhu a mezinárodní dimenze, poskytování služeb a licencí, práv cestujících, ochrany životního prostředí a ochrany civilního letectví před protiprávními činy, tyto předpisy upravují také bezpečnost, program SES a oblast řízení letového provozu.

Na rozdíl od leteckých předpisů řady L, jejichž počet je relativně stálý, se právo Evropské unie dynamicky vyvíjí, tudíž je z praktického hlediska velmi problematické sestavit výčet aktuálně platných předpisů EU upravujících danou problematiku. Vzhledem k tomu není součástí SSP příloha obsahující výčet platných předpisů EU, předpisů JAR a předpisů ESARR upravujících předmětnou problematiku. Předpisy EU se zveřejňují v Úředním věstníku EU, který je veřejně přístupný a každý je oprávněn do něho nahlížet.

1.2 Povinnosti a odpovědnost státu v oblasti bezpečnosti

1.2.1 Odpovědnost České republiky

Odpovědnost státu za zajištění bezpečnosti na úseku civilního letectví je založena na výkonu širokého spektra činností, které se týkají dohledu nad bezpečným prováděním leteckých aktivit.

Stát v oblasti civilního letectví působí prostřednictvím orgánů státní správy, tj. Ministerstva dopravy a jemu podřízenému Úřadu pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“). Zjišťováním příčin leteckých nehod a incidentů byl na základě zákona o civilním letectví pověřen specializovaný Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „ÚZPLN“). Výkon státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení byl na základě zákona o civilním letectví přenesen na pověřené osoby, a to na Leteckou amatérskou asociaci České republiky (dále jen „LAA“) a Aeroklub České republiky. Letové provozní služby ve vzdušném prostoru České republiky a na vybraných letištích (Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov, Karlovy Vary) poskytuje Řízení letového provozu České republiky, s. p.[4]

Ministerstvo dopravy, jakožto ústřední orgán státní správy odpovědný za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy, odpovídá i za oblast civilního letectví. Má obecnou povinnost organizovat, provádět a prosazovat opatření pro rozvoj civilního letectví, jakož i prosazovat opatření pro zvyšování úrovně jeho bezpečnosti a efektivnosti. Ministerstvo dopravy připravuje změny zákonů, které věcně spadající do jeho působnosti, a vydává k nim prováděcí právní předpisy.

Ministerstvo dopravy nese celkovou odpovědnost za implementaci SSP v České republice. Kromě plánování, organizování, vývoje, udržování a průběžné aktualizace SSP se snaží vytvářet vhodné podmínky pro zajištění lidských a finančních zdrojů nezbytných k jeho efektivní implementaci.

Z hlediska regulace a dohledu nad bezpečností v civilním letectví Ministerstvo dopravy zejména:

- vydává příslušná osvědčení, povolení, rozhoduje o udělení práv, schvaluje a uděluje souhlasy atd. na základě zákona o civilním letectví[5];
- je orgánem vykonávajícím státní dozor v rozsahu své působnosti dle zákona o civilním letectví;

[3] státům zapojeným do ECAC, jenž nejsou členskými státy EUROCONTROL se doporučuje, aby také implementovaly požadavky vyplývající z předpisů ESARR

[4] nicméně na základě zákona o civilním letectví může ÚCL pověřit poskytováním letové provozní služby řízení i právnickou nebo fyzickou osobuje se sídlem v České republice; v současnosti tuto službu na letišti Vodochody zajišťuje společnost Letiště Vodochody, a.s.

[5] § 88 zákona o civilním letectví

- ve spolupráci s Ministerstvem obrany a Ministerstvem vnitra zajišťuje leteckou službu pátrání a záchrany.

ÚCL, jakožto hlavní výkonný orgán státní správy v oblasti civilního letectví vykonává svěřené pravomoci na základě zákona o civilním letectví. Pro bezpečnost jsou významná zejména veškerá jeho oprávnění v rámci regulace a dohledu v hlavních oblastech civilního letectví[6], kterými jsou:

- letová způsobilost letadel;
- odborná způsobilost leteckého personálu;
- provoz letadel;
- letiště;
- řízení letového provozu.

ÚCL v rámci své působnosti vydává povolení, souhlasy a osvědčení, v případě potřeby vydané osvědčení také zadržuje nebo odnímá, provádí administrativně správní kontrolu a dohlíží na plnění povinností subjektů působících v oblasti civilního letectví. Kromě plnění úkolů vnitrostátního dozorového orgánu mezi jeho povinnosti patří také spolupráce s EASA.

Za účelem dosažení vysoké úrovně bezpečnosti, ÚCL definoval v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, a zákonem o civilním letectví následující strategické cíle pro bezpečnost civilního letectví:

- ÚCL reguluje bezpečnost civilního letectví v České republice ve spolupráci s EASA prostřednictvím schvalování a dohledu nad organizacemi a jednotlivci, kteří jsou zapojeni do civilního letectví v České republice a spadají v souladu se zákonem o civilním letectví do jeho kompetence.
- ÚCL průběžně rozvíjí a využívá přístup k zajištění bezpečnosti založený na rizicích, aby bylo zajištěno, že letectví České republiky je v souladu s příslušnými stanovenými požadavky.
- ÚCL úzce spolupracuje s leteckou veřejností na trvalém zvyšování bezpečnosti a na vypořádání se se vzniklými bezpečnostními problémy.
- V případě potřeby ÚCL provádí nezbytná opatření, aby zajistil, že nedojde ke zhoršení ukazatelů charakterizujících bezpečnost a bylo zajištěno udržení vysokého standardu bezpečnosti ve vzdušném prostoru České republiky.
- ÚCL pravidelně provádí přezkum své organizační struktury a přidělených odpovědností a povinností jednotlivých řídících pracovníků a všech regulativních činností jednotlivých organizačních celků v souladu s Organizačním řádem ÚCL.
- ÚCL zlepšuje své postupy pro provádění dozoru nad bezpečností v souladu s jednotnými implementačními postupy v rámci EASA systému a v souladu s výsledky standardizačních inspekcí EASA, prováděných za účelem zajištění a udržování vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Evropě.

1.2.2 EASA systém

Česká republika je nedílnou součástí systému EASA, hlavního pilíře strategie EU v oblasti bezpečnosti civilního letectví. Posláním EASA je prosazování nejvyšších společných standardů bezpečnosti civilního letectví a ochrany životního prostředí v rámci EU. Ve vztahu k jednotné politice, přístupu a odpovědnosti za bezpečnost a ve vztahu k jednotným záměrům a cílům bezpečnosti v EU spolupracuje EASA s národními leteckými úřady členských států EU.

Dle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, které bylo zrušeno a nahrazeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, (dále jen „základní nařízení EASA“) mezi základní záměry a cíle z hlediska bezpečnosti v oblasti civilního letectví patří:

- stanovení a udržení vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Evropě;
- zajištění vysoké a jednotné úrovně ochrany životního prostředí;

[6] § 89 zákona o civilním letectví

- podporování efektivnosti nákladů procesů regulace a certifikace a bránění duplicitám na vnitrostátní a evropské úrovni; a

- podporování postoje EU na celosvětové úrovni ohledně norem a pravidel bezpečnosti civilního letectví navázáním vhodné spolupráce se třetími zeměmi a mezinárodními organizacemi.

V rámci dosahování výše uvedených cílů EASA připravuje návrhy základních zásad, právních předpisů a hlavních požadavků, které jsou prostřednictvím Komise předkládány Evropskému parlamentu a Radě a zároveň sama vypracovává návrhy prováděcích pravidel. Pro zajištění účinné a harmonizované implementace těchto pravidel v jednotlivých členských státech provádí EASA tzv. standardizační inspekce jejich leteckých úřadů.

Letecké úřady členských států mají na základě základního nařízení EASA a dalších prováděcích předpisů povinnost vydávat příslušná osvědčení a souhlasy v souladu s požadavky EASA. Na území České republiky vykonává pravomoci v oblasti certifikace, údržby a letové způsobilosti letadel a v oblasti zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů ÚCL.

Základní nařízení EASA zároveň rozšířilo věcnou působnost EASA i na oblast provozu letadel, způsobilosti leteckého personálu a letadel používaných provozovatelem třetí země směrem na území EU, na tomto území nebo směrem z něj, čímž se rozšířilo oprávnění EASA připravovat návrhy prováděcích předpisů i pro dané oblasti.

LAA ČR a Aeroklub České republiky jako osoby pověřené Ministerstvem dopravy v souladu s ustanovením § 82 odst. 1 zákona o civilním letectví k výkonu státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení spolupracují při řízení bezpečnosti zejména s Ministerstvem dopravy, ÚZPLN a dalšími subjekty působícími v civilním letectví České republiky. Pro oblast bezpečnosti sportovních létajících zařízení využívají poznatků a doporučení obdobných národních institucí z jiných zemí, i institucí s mezinárodní působností. LAA ČR při své činnosti postupuje ve specifických případech podle dokumentu „Systém řízení bezpečnosti sportovních létajících zařízení“, který vydává po jeho schválení Ministerstvem dopravy.

1.3 Zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů

1.3.1 Vlastní zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů

Základní zásady pro zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v členských státech EU jsou stanoveny v požadavcích Přílohy č. 13 k Chicagské úmluvě a v ustanoveních 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. Základním cílem při shromažďování, zpracování, a vyhodnocování údajů o hlášených událostech je soustavně přispívat ke zlepšení bezpečnosti v letectví.

V České republice na základě příslušných ustanovení zákona[7] o civilním letectví shromažďuje a analyzuje informace o leteckých nehodách a vážných incidentech, určuje jejich příčiny a vypracovává závěry a bezpečnostní doporučení k jejich předcházení nezávislý orgán – Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod se sídlem v Praze.

ÚZPLN vykonává odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů samostatně, bez vnějších zásahů ze strany Ministerstva dopravy, ÚCL nebo jiných orgánů. V čele ÚZPLN stojí ředitel, kterého jmenuje a odvolává vláda na návrh ministra dopravy. Podrobnosti o činnosti ÚZPLN a jeho organizační strukturu upravuje statut, který schvaluje vláda na návrh ministra dopravy. V souladu s platnou právní úpravou[8] se ÚZPLN v rámci odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů nesmí zabývat hodnocením či posuzováním viny nebo odpovědnosti.

Zákon o civilním letectví dále upravuje pravomoc ÚZPLN v případě jiných než vážných incidentů určovat jejich příčiny a vypracovávat závěry a bezpečnostní doporučení, pokud lze takovéto informace a závěry využít k jejich předcházení. S ohledem na požadavky praxe stanovuje základní zásady pro pověřování právnických osob shromažďováním a analyzováním informací o incidentech a leteckých nehodách, při nichž nedošlo k usmrcení osob, určováním jejich příčin a vypracováváním závěrů a bezpečnostních doporučení.

ÚZPLN spolupracuje s orgány nebo subjekty z ostatních členských států EU a při odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, které se týkají civilního a vojenského letectví, spolupracuje v potřebném rozsahu s Ministerstvem obrany popřípadě Ministerstvem vnitra ve věcech týkajících se policejních letadel.

[7] § 55a zákona o civilním letectví
[8] § 55a zákona o civilním letectví

1.3.2 Analýza a výměna údajů o bezpečnosti

ÚZPLN projednává závěry odborného zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu, systémové nedostatky ohrožujících bezpečnost a bezpečnostní doporučení s ÚCL, leteckým dopravcem nebo provozovatelem leteckých činností nebo právnickou osobou pověřenou výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení.

ÚZPLN při analýze údajů nerozlišuje povinná a dobrovolná hlášení. V případech, kdy ÚZPLN při své činnosti zjistí, že k zajištění nebo obnovení bezpečnosti letového provozu je účelná činnost Ministerstva dopravy, ÚCL nebo jiných osob, z důvodu včasného provedení bezpečnostních opatření, předá tyto informace bez prodlení Ministerstvu dopravy a ÚCL.

ÚZPLN zabezpečí, aby získané údaje nebyly využívány jinak, než jak je uvedeno v zákoně o civilním letectví a nebyly sdělovány dalším osobám. O každé letecké nehodě nebo vážném incidentu, jejichž příčiny ÚZPLN zjišťoval, zpracovává bez zbytečného odkladu „Závěrečnou zprávu“, která musí obsahovat bezpečnostní doporučení, je-li to vhodné[9]. Závěrečné zprávy a bezpečnostní doporučení se předávají Ministerstvu dopravy, ÚCL a osobám, které by mohly mít prospěch z jejích závěrů s ohledem na bezpečnost civilního letectví. Kopie zpráv a bezpečnostních doporučení se zasílají také Komisi.

Závěrečnou zprávu ÚZPLN zveřejní do 12 měsíců od data letecké nehody nebo incidentu způsobem umožňujícím dálkový přístup. V případě potřeby vydává ÚZPLN předběžnou zprávu včetně doporučení za účelem neodkladného přijetí preventivních opatření a řešení nedostatků zjištěných během shromažďování a analýzy informací o události. V případě potřeby se ÚZPLN obrací na Ministerstvo dopravy, ÚCL nebo jiné osoby s žádostí o konzultaci navrhovaných bezpečnostních doporučení nebo opatření k zachování bezpečnosti letového provozu.

1.3.3 Služba pátrání a záchrany

V souladu s požadavky Přílohy 12 k Chicagské úmluvě musí členské státy ICAO na svém území organizovat nepřetržité poskytování služby pátrání a záchrany.

Pátrací a záchrannou službu na území České republiky organizuje a metodicky řídí Ministerstvo dopravy. V rozsahu své působnosti jí pak zabezpečuje Řízení letového provozu České republiky, s. p., ve spolupráci s vojenskými orgány prostřednictvím společného záchranného koordinačního střediska, podle potřeby i ve spolupráci s jinými organizacemi, se kterými byla uzavřena dohoda o výkonu dalších činností v rámci poskytování služby pátrání a záchrany (Dohoda o vzájemné spolupráci při pátrání po letadlech a poskytování pomoci při záchranných akcích v případech leteckých nehod mezi Ministerstvem dopravy, Ministerstvem obrany a Ministerstvem vnitra – „Dohoda o pátrání a záchraně“).

1.4 Prosazování bezpečnosti

Téměř každý aspekt leteckých činností podléhá režimu povolování. Veškeré subjekty působící v rámci civilního letectví tak musí být držiteli příslušných osvědčení, povolení, oprávnění atd., a to v souladu s požadavky předmětných právních předpisů.

S výjimkou oprávnění pro projekční organizace[10] a typových osvědčení letadel jsou všechna tato oprávnění, pokud se jedná o jednotlivce nebo organizace působící v České republice, vydávána ÚCL. ÚCL postupuje v souladu se zákonnými požadavky stanovujícími kritéria, která musí být splněna, aby bylo možné příslušný průkaz způsobilosti, osvědčení nebo oprávnění udělit. V případě, že příslušná kritéria nejsou nadále plněna, ÚCL má pravomoc příslušná osvědčení, oprávnění a schválení pozastavit nebo odejmout v rámci správního řízení[11], pokud není v zákoně o civilním letectví uvedeno jinak.

Pokud ÚCL podnikne kroky ve věci odebrání průkazu způsobilosti, pozastavení, změny nebo odebrání osvědčení nebo oprávnění, náleží dotčenému účastníkovi řízení právo odvolání. Ministerstvo dopravy je odvolacím úřadem ve správním řízení proti rozhodnutím:

- ÚCL vydaným podle zákona o civilním letectví[12];
- pověřené osoby vydaným podle zákona o civilním letectví[13];
- ÚZPLN vydaným podle zákona o civilním letectví.[14]

[9] § 55c odst. 4 zákona o civilním letectví
[10] vydávání oprávnění pro projekční organizace a vydávání typových osvědčení letadel je v kompetenci EASA
[11] vedeného v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů
[12] § 88 odst. 2 zákona o civilním letectví
[13] § 88 odst. 3 zákona o civilním letectví
[14] § 88 odst. 4 zákona o civilním letectví

V případě mimořádných situací, které bezprostředně a vážně ohrožují civilní letectví, je Ministerstvo dopravy oprávněno vydat příkazy k provádění letů na dobu nezbytně nutnou.[15]

V rámci prosazování bezpečnosti, respektive při aplikaci příslušných ustanovení právních předpisů zajišťujících bezpečnost civilního letectví v České republice, musí orgány státní správy, zejména ÚCL, který je odpovědný za dohled nad bezpečností ve všech hlavních oblastech letecké činnosti, zohlednit a využívat také právně závazné postupy, které jsou obsahem Oddílu B Částí-M, 145, 147 a 66 k nařízení (ES) č. 2042/2003, ve znění pozdějších předpisů, a Oddílu B Části-21 k nařízení (EU) č. 748/2012, ve znění pozdějších předpisů. Tyto postupy obsahují administrativní požadavky, které musí ÚCL dodržovat.

V souladu se základním nařízením EASA mají členské státy zajistit, aby všechny výrobky, osoby nebo organizace, na něž se nařízení vztahuje, vyhovovaly jeho ustanovením a prováděcím předpisům. Sankce, které členské státy stanoví za porušení základního nařízení EASA a prováděcích pravidel k němu, musí být účinné, přiměřené a odrazující.

V České republice se osoba porušením příslušných ustanovení zákona o civilním letectví dopouští správního deliktu. Jedná se buďto o přestupek[16] u fyzických osob, nebo o správní delikt u právnických osob a podnikajících fyzických osob.[17] Na zjednání nápravy se aktivizuje institut správního trestání, přičemž v rámci řízení o spáchaných deliktech příslušné orgány státní správy, tj. Ministerstvo dopravy a ÚCL, postupují dle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů.

Události, které naplňují skutkovou podstatu obecného ohrožení[18] nebo obecného ohrožení z nedbalosti[19] dle zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů, jsou kvalifikovány jako trestní čin.

2 Řízení bezpečnostního rizika na úrovni státu

2.1 Požadavky na vnitřní systémy řízení bezpečnosti subjekty působícími v civilním letectví

SMS je organizovaný přístup k řízení bezpečnosti u subjektů působících v civilním letectví. Zahrnuje požadovanou organizační strukturu, rozdělení odpovědností, politiku bezpečnosti a příslušné postupy. SMS je zaměřen na pro-aktivní přístup k zjišťování nebezpečí a řízení bezpečnostního rizika. Za zavedení a udržování SMS odpovídají jednotlivé subjekty působící v civilním letectví.

V souladu se standardy ICAO mohou být požadavky na SMS obsahem:

- prováděcích nařízení EU;
- předpisů závazných na základě ustanovení § 102 odst. 2 zákona o civilním letectví;
- zákona o civilním letectví a prováděcí vyhlášky k němu.

ÚCL dále zpracoval „Poradní materiál k implementaci a udržování SMS“, v souladu s doporučeními ICAO, zejména Doc 9859 SMM, a dalšími, které se k SMS vztahují, pro provozovatele obchodní letecké dopravy, organizace řízení zachování letové způsobilosti letadel, schválené organizace údržby letadel, schválené organizace pro výcvik leteckého personálu, poskytovatele letových provozních služeb a provozovatele osvědčených letišť. V poradním materiálu je též zpracován návod k provedení diferenční analýzy a zajištění fázového zavedení SMS ve čtyřech fázích:

- Fáze 1 – fáze plánování pro účely zavedení SMS;
- Fáze 2 – fáze re-aktivního procesu řízení bezpečnosti;
- Fáze 3 – fáze pro-aktivního procesu řízení bezpečnosti;
- Fáze 4 – fáze provozního zabezpečení bezpečnosti.

[15] § 88 odst. 5 zákona o civilním letectví
[16] Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přestupek výslovně označeno v zákoně č. 200/1990 Sb., o přestupcích, ve znění pozdějších předpisů, nebo jiném zákoně (zde zákon o civilním letectví), nejde-li o jiný správní delikt postižitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin
[17] §§ 92 a 93 zákona o civilním letectví
[18] § 272 trestního zákoníku
[19] § 273 trestního zákoníku

2.1.1 Přijatelná úroveň bezpečnosti (Acceptable Level of Safety, „ALoS“)

Stanovení ALoS je základní koncepční změnou, respektive doplněním stávajícího přístupu k řízení bezpečnosti, který je založen výhradně na principu, že subjekt působící v civilním letectví prokáže, že vyhověl požadavkům právních předpisů, o nový přístup založený na skutečné výkonnosti, neboli na ověřování kvality skutečně dosažené úrovně bezpečnosti stanovené na základě SMS.[22]

Na základě ALoS stanovené v rámci SSP následně stanoví vlastní ALoS každý jednotlivý subjekt působící v civilním letectví, a to v rámci zaváděného a udržovaného SMS za účelem měření a vyhodnocení výkonnosti, respektive kvalitativní úrovně bezpečnosti.

ALoS definují tři klíčové prvky:

- ukazatele výkonnosti bezpečnosti (krátkodobé taktické kvantitativně měřitelné výsledky);
- cíle bezpečnosti (dlouhodobé strategické kvantitativně měřitelné výsledky);
- požadavky bezpečnosti (nástroje a prostředky k dosažení ukazatelů a cílů bezpečnosti).

Pozn.: ICAO v současnosti připravuje materiál zaměřený na tzv. indikátory bezpečného provozu (Performance Safety Indicators, dále jen „PSI“), který bude po jeho vydání využit k doplňování příslušných části SSP v České republice.

2.1.2 Kontrola obsahu a plnění SMS jednotlivými subjekty působícími v civilním letectví

Součástí zajištění bezpečnosti v rámci SMS je i provádění bezpečnostních auditů a inspekcí. Bezpečnostní audity a inspekce jsou rovněž účinným nástrojem pro zjišťování nových skutečností negativně ovlivňujících bezpečnost.

2.2 Výkonnost řízení bezpečnosti poskytovateli služeb v civilním letectví

Dle doporučení ICAO má být stanovení kvalitativní úrovně bezpečnosti výsledkem vzájemné dohody mezi kompetentním úřadem členského státu (v České republice je takovým úřadem ÚCL) a jednotlivými subjekty působícími v civilním letectví. Na základě vzájemné dohody odsouhlasená výkonnost neboli kvalitativní úroveň bezpečnosti, zajišťovaná SMS jednotlivých poskytovatelů služeb by měla být pravidelně přezkoumávaná, aby bylo zajištěno, že zůstává přiměřená pro každého jednotlivého poskytovatele služeb vzhledem k rozsahu a kvalitě poskytovaných služeb.

Dohoda mezi ÚCL a subjekty působícími v civilním letectví je založena na:

- hodnotách ukazatelů výkonnosti v bezpečnosti;
- hodnotách cílů výkonnosti v bezpečnosti;
- akčních plánech jednotlivých subjektů působících v civilním letectví vzhledem k bezpečnosti.

Vnitřní postupy ÚCL zpracované dle doporučení ICAO, týkající se dozoru nad implementací a udržováním SMS subjekty působícími v civilním letectví, berou při stanovení hodnot ukazatelů a cílů výkonnosti v rámci bezpečnosti v úvahu zejména charakter jednotlivých subjektů působících v civilním letectví a také jejich možnosti ohledně zdrojů pro vypořádání se s bezpečnostními riziky.

3. Zajištění bezpečného provozu na úrovni státu

3.1 Dohled nad bezpečností

ICAO definuje dohled nad bezpečností jako funkci, s jejíž pomocí každý stát zajišťuje účinnou implementaci SARPs, které se vztahují k bezpečnosti a s tím spojených postupů, které jsou obsahem Příloh k Chicagské úmluvě a příslušných dokumentů ICAO. Dohled nad bezpečností rovněž zajišťuje, že úroveň bezpečnosti civilního letectví v daném státě je na stejné nebo lepší úrovni než stanovují SARPs.

[22] Podrobně ALoS popisuje ICAO Doc 9859, 2. vyd., příručka řízení bezpečnosti, Kapitola 6, čl. 6.4.

Za regulaci a dohled nad bezpečností ve všech hlavních oblastech civilního letectví je v České republice v souladu s § 89 zákona o civilním letectví odpovědný zejména ÚCL.

Těmito hlavními oblastmi jsou zejména:

Osvědčování a dohled nad letovou způsobilostí letadel, motorů a vrtulí, veškerých zastavěných výrobků, letadlových částí a zařízení (počáteční letová způsobilost a zachování letové způsobilosti). Do oblasti letové způsobilosti rovněž patří regulace a dozor nad projekčními a výrobními organizacemi, organizacemi pro řízení zachování letové způsobilosti, organizacemi pro údržbu včetně regulace a dohledu nad osobami, do těchto činností zapojených (např. osvědčování personálu odpovědného za uvolnění letadla, motoru, vrtule, letadlové části nebo zařízení do povozu), včetně organizací pro jejich výcvik.

Pozn.: Vydávání typových osvědčení (počáteční letová způsobilost) a vydávání osvědčení projekčním organizacím je v kompetenci EASA. ÚCL provádí na základě smlouvy mezi ÚCL a EASA přidělené certifikační úkoly, které souvisí s vydáváním těchto osvědčení.

Osvědčování a dohled nad výkonnými letci, zapojenými do provozu, zařízeními pro výcvik pomocí letové simulace a osob (instruktoři a examinátoři) a organizací (letecké školy a organizace pro získání typové kvalifikace), podílejících se na jejich výcviku, zkouškách a přezkušování. Osvědčování a dohled nad osobami (pověření letečtí lékaři) a organizacemi (pověřená nebo určená zdravotnická zařízení), které provádějí lékařské prohlídky těchto výkonných letců.

Osvědčování a dohled nad leteckým provozem, resp. provozem letadel v obchodní letecké dopravě, leteckými pracemi, leteckými činnostmi pro vlastní potřebu, leteckými činnostmi pro potřeby státu, rekreačním a sportovním létáním a leteckými veřejnými vystoupeními. V rámci provozu letadel v obchodní letecké dopravě se provádí rovněž dohled nad palubními průvodčími.

Osvědčování a dohled nad letišti, vybavením letišť a jejich provozem.

Osvědčování a dohled nad poskytovateli ATM/ANS, řídícími letového provozu včetně organizací pro jejich výcvik a osobami (pověření letečtí lékaři) a organizacemi (pověřená nebo určená zdravotnická zařízení), které provádějí lékařské prohlídky řídících letového provozu.

Pozn.: V rámci dohledu na poskytovateli ATM/ANS, ÚCL zpracoval a postupně rozvíjí vlastní směrnici „Minima bezpečnosti a klasifikace rizik ATM“.

Nejdůležitějšími faktory pro splnění výše uvedené ICAO definice dohledu nad bezpečností je organizační struktura dozorujícího orgánu, explicitní přidělení odpovědností a povinností jednotlivým organizačním celkům a jednotlivým osobám dozorujícího personálu (inspektoři), postupy a metodické pokyny pro činnost těchto inspektorů, které se vztahují k dohledu nad bezpečností ve výše uvedených oblastech civilního letectví. Dalšími nejdůležitějšími faktory jsou dostatečné lidské zdroje, co se týče jejich počtu a jejich vysoké odborné kvalifikace a dostatečné finanční zajištění. Vysoká odborná kvalifikace musí být zajištěna řádným výcvikem dozorujícího personálu.[23]

Organizační struktura ÚCL je v souladu s doporučeními ICAO Doc 9734 Příručka dohledu nad bezpečností. Průběžně jsou prováděny její změny na základě posledních změn EASA systému. Odpovědnosti a povinnosti jednotlivých organizačních celků jsou obsahem Organizačního řádu, schváleného generálním ředitelem ÚCL. Postupy a metodika provádění osvědčování a dohledu nad bezpečností v jednotlivých výše uvedených oblastech civilního letectví jsou obsahem příslušných směrnic a příruček inspektorů. Směrnice a příručky inspektorů včetně metodických pokynů jsou zpracovány a udržovány v souladu s ICAO Doc 8335 „Příručka postupů pro provozní inspekce, osvědčování a průběžný dohled“.

Za účelem zajištění jednotné a vysoké úrovně bezpečnosti a zajištění rovných podmínek pro všechny účastníky na vnitřním evropském trhu v oblasti civilního letectví, provádí EASA standardizační inspekce všech leteckých úřadů EU, včetně ÚCL. V současné době jsou však plánovitě a pravidelně prováděny pouze v oblastech letové způsobilosti, provozu letadel, osvědčování leteckého personálu a ATM/ANS.

Po vstupu v platnost nových prováděcích pravidel budou standardizační inspekce EASA rozšířeny i na oblast letišť. EASA je odpovědná za zajištění, že právní předpisy EU v oblasti civilního letectví jsou v rámci dozoru nad bezpečností řádně, důsledně a hlavně jednotně uplatňovány. Inspekce jsou rovněž prováděny v souvislosti s procesem akreditace pro přidělení certifikačních úkolů. Standardizační inspekce provádí EASA v souladu s nařízením Komise (ES) č. 736/2006, které bude od 1. 1. 2014 nahrazeno nařízením komise (EU) č. 628/2013.

3.2 Sběr, rozbor a šíření bezpečnostních údajů

Sběr, rozbor a šíření bezpečnostních údajů je jednou z nejdůležitějších činností prevence leteckých nehod a zajištění přijatelné úrovně bezpečnosti v rámci SSP. V souladu s doporučeními ICAO SMM Kapitola 11, každý

[23] viz rovněž ust. 3. a ust. 4. Doplňku 1

členský stát ICAO by měl vytvořit a zavést prostředky pro sběr, analýzu a uchovávání údajů o potenciálních nebezpečích a bezpečnostních rizicích.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/42/ES, ve znění pozdějších předpisů, o hlášení událostí v civilním letectví byla v České republice transponována do zákona o civilním letectví, na základě kterého je k shromažďování a analýze informací o leteckých nehodách a vážných incidentech, jiných než vážných incidentech a hlášených událostech, povolán ÚZPLN. Za sběr událostí, hlášených v rámci zavedeného povinného hlášení událostí je v souladu se zákonem o civilním letectví zodpovědný současně ÚCL.

3.2.1 Povinná hlášení

Zákon o civilním letectví ukládá provozovateli nebo pilotovi letadla, nebo provozovateli leteckých služeb povinnost ohlásit každou leteckou nehodu nebo incident na území České republiky bez zbytečného odkladu ÚZPLN a ÚCL. Definici letecké nehody, incidentu a vážného incidentu stanoví přímo použitelné nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010.

Událostmi jsou pro účely hlášení veškerá provozní přerušení, závady, poruchy nebo jiné mimořádné okolnosti ovlivňující bezpečnost letu, které nemají za následek leteckou nehodu nebo vážný incident. Příkladný seznam událostí při provozu, údržbě, opravě a výrobě letadel, které podléhají hlášení, uvádí prováděcí vyhláška.[24] Okruh osob povinných hlásit události ÚZPLN a ÚCL je vymezen v zákoně o civilním letectví a prováděcí vyhlášce.[25]

. Co se týče šíření bezpečnostních údajů, ÚZPLN využívá systém ECCAIRS k předávání hlášení o leteckých nehodách a vážných incidentech do ICAO v rámci požadavků na hlášení ADREP („Accident/Incident Data Reporting“).[26] Data z národní databáze ECCAIRS jsou přímo dostupná Ministerstvu dopravy a ÚCL. Příslušným orgánům členských států EU a Komisi se data zpřístupňují prostřednictvím centrální evidence, do níž jsou předávány informace z národní databáze ECCAIRS. Pro ostatní ÚZPLN údaje zpřístupní až po ověření, že budou tyto použity pouze k prosazování a zlepšování bezpečnosti. Povinné hlášení událostí zahrnuje také nebezpečná sblížení AIRPROX a hlášení střetů s ptáky.

Zákon o civilním letectví výslovně uvádí, že hlášení událostí, ani zjišťování ÚZPLN a jeho závěry, či bezpečnostní doporučení se nesmějí zabývat hodnocením či posuzováním viny nebo odpovědnosti. Hlavním cílem hlášení a následného šetření leteckých nehod a incidentů by tudíž zásadně mělo být přispění ke zvýšení bezpečnosti v civilním letectví nikoli hledání subjektu nesoucího přímou odpovědnost.

3.2.2 Dobrovolná hlášení

Ze strany ÚZPLN je plně podporován systém podávání dobrovolných hlášení[27] událostí všemi provozovateli v civilním letectví. Tento systém lze aplikovat na základě práva EU, konkrétně příslušných ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010.

3.3 Zaměření dohledu, založeného na sběru údajů, na oblasti vyžadující zvýšenou pozornost

Zaměření dohledu na problematické oblasti nebo oblasti s větší potřebou dohledu na základě bezpečnostních údajů, zahrnuje zejména zajištění programu hodnocení bezpečnosti zahraničních letadel (Safety Assesment of Foreign Aircraft – „SAFA“), které je v kompetenci ÚCL a vlastní dohled nad příslušnými subjekty civilního letectví v České republice.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008, ve znění pozdějších předpisů, stanoví požadavky na provádění kontrol letadel na odbavovací ploše, a to zejména letadel, jejichž státem registrace jsou třetí země.

Účelem těchto kontrol je ověřovat plnění příslušných standardů ICAO, zejména standardů, které jsou obsahem Přílohy 1, Přílohy 6/I a Přílohy 8 k Chicagské úmluvě. Letadla jiných členských států EU mohou být rovněž podrobena kontrole na odbavovací ploše, přestože toto není explicitně požadováno výše uvedeným nařízením. Počet a kvalita SAFA kontrol prováděných ÚCL musí být zajištěny v souladu s požadavky EASA.[28]

Program SAFA v rámci EASA systému stanovuje podmínky pro zákaz letu letadel, která nesplňují mezinárodní bezpečnostní standardy. Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 2111/2005, ve znění pozdějších předpisů, ukládá EASA povinnost zasílat Komisi informace, podstatné pro aktualizaci jí publikovaného seznamu leteckých dopravců, kterým byl vydán zákaz provozu v rámci Evropské unie.

[24] Příloha 7 prováděcí vyhlášky
[25] § 55e odst. 2 zákona o civilním letectví, § 16m prováděcí vyhlášky
[26] na základě Hlavy 7 Přílohy 13 k Chicagské úmluvě
[27] Hlášení lze podat prostřednictvím elektronického formuláře přístupného z http://www.uzpln.cz/cs/on-line_ln
[28] EASA provádí pravidelné ověřování počtu a zejména kvality prováděných SAFA kontrol u všech národních leteckých úřadů členských států EU, včetně ÚCL, pomocí standardizačních inspekcí v souladu s nařízením Komise č. 736/2006, které bude od 1. 1. 2014 nahrazeno nařízením Komise (EU) č. 628/2013

Provádění dohledu ÚCL nad všemi subjekty, které jsou zapojeny v hlavních oblastech civilního letectví, je zajištěno pomocí vlastních postupů, které jsou popsány podrobně v Příručkách inspektora a dalších metodických dokumentech, týkajících se jednotlivých oblastí civilního letectví, jak je uvedeno výše, v kapitole 3.1.

V rámci prováděného dohledu, zejména u provozovatelů obchodní letecké dopravy, je zaměřen dohled na kontrolu způsobu provádění sběru bezpečnostních údajů, získaných zavedeným systémem povinného hlášení událostí, dobrovolného a dobrovolného důvěrného hlášení událostí, jejich rozbor, stanovení nápravných opatření, zdokumentování a šíření a sdílení bezpečnostních informací napříč celou organizací v rámci programu prevence nehod a bezpečnosti letů dle požadavku ustanovení OPS 1.037 Přílohy III k nařízení (EHS) č. 3922/1991, ve znění pozdějších předpisů.

4 Prosazování bezpečného provozu na úrovni státu

4.1 Interní výcvik, komunikace a šíření informací o bezpečnosti

4.1.1 Interní výcvik

ÚCL má zpracované výcvikové osnovy ke všem oblastem civilního letectví, uvedených výše v ustanovení 3.1, které jsou obsahem Příručky pro výcvik, schválené generálním ředitelem ÚCL. Plnění výcvikových osnov je zajištěno zejména počátečním výcvikem pro nové zaměstnance (inspektory) a každoročním opakovacím výcvikem. Pro provádění výcviku jsou využívány zkušení a vysoce kvalifikovaní inspektoři ÚCL. Pro záležitosti, vyžadující zvýšenou odbornou přípravu a za účelem získání potřebných uspokojivých znalostí týkajících se SMS, jsou využívány externí výcvikové kurzy akreditovaných organizací. Za účelem získání potřebných uspokojivých znalostí týkajících se SMS jsou využívány ÚCL zatím výhradně externí akreditované výcvikové organizace, a to převážně výcvikové kurzy ICAO a výcvikové kurzy JAA. ÚZPLN se zúčastňuje kurzů pořádaných SCSI („Southern California Safety Institute“).

4.1.2 Interní komunikace a šíření informací o bezpečnosti

Klíčovým prvkem k internímu předávání a šíření informací o bezpečnosti je systematický sběr a zpracování informací o bezpečnost, jež byly získány na základě systému povinného hlášení událostí, a spolupráce mezi dotčenými správními orgány, zejména ÚCL a ÚZPLN. Interní předávání a šíření daných informací v rámci ÚCL je podchyceno v Organizačním řádu ÚCL se zaměřením zejména na povinnosti a odpovědnosti inspektora bezpečnosti a ostatních organizačních složek ÚCL ve vztahu k tomuto klíčovému prvku.

4.2 Externí výcvik, komunikace a šíření informací o bezpečnosti

4.2.1 Externí výcvik

ÚCL provádí systémový dohled nad kvalitou a efektivitou prováděného výcviku poskytovateli služeb v civilním letectví. Co se týče výcviku SMS, podrobné požadavky na výcvik provozního personálu, nižšího stupně vedoucích pracovníků, vrcholového vedení, odpovědného vedoucího a vedoucího bezpečnosti příslušné organizace poskytovatele služeb v civilním letectví jsou podrobně popsány v Poradním materiálu ÚCL pro zavedení a udržování SMS jednotlivých poskytovatelů služeb.

4.2.2 Externí komunikace a šíření informací o bezpečnosti

Na základě Přílohy 15 Chicagské úmluvy se informace mající vliv na bezpečnost leteckého provozu v České republice zveřejňují prostřednictvím Letecké informační služby (dále jen „LIS“). LIS, která je organizační složkou Řízení letového provozu České republiky, s. p., zajišťuje tok informací nezbytných pro bezpečnost, pravidelnost a hospodárnost mezinárodního a vnitrostátního letového provozu v rozsahu její působnosti. Shromažďuje a rozšiřuje informace z celého území České republiky a vzdušného prostoru nad daným územím.

Letecké informace jsou poskytovány ve formě integrovaného souboru leteckých informací sestávajícího z:

- Letecké informační příručky (AIP);
- Změnové služby k AIP (AIP AMDT);
- Doplňků k AIP (AIP SUP);
- NOTAMů a Předletových bulletinů (PIB);
- Leteckých oběžníků (AIC);
- Kontrolního seznamu platných NOTAM.

ÚCL a ÚZPLN komunikuje, resp. předává a šíří informace důležité pro bezpečnost mnoha různými způsoby. Nejvyšší úrovní, přímo se týkající bezpečnosti, je výroční zpráva ÚCL a ÚZPLN. Kromě toho vydává ÚCL řadu poradních materiálů, informací, směrnic, metodických pokynů a vzorů požadovaných formulářů, které pravidelně zveřejňuje na svých webových stránkách.

ÚZPLN rovněž podporuje zřízení sítě vzájemné informovanosti mezi všemi subjekty působícími v civilním letectví a usnadňuje neomezenou výměnu informací o skutečných i možných nedostatcích v zajištění bezpečnosti. Základním prvkem tohoto systému je pořádání čtvrtletních konferencí o projednávání otázek bezpečnosti leteckých činností a leteckých služeb. Dále provádí výroční rozbory ke zhodnocení dosaženého stavu a tendencí směřujících ke vzniku příčin leteckých nehod a k těm případům událostí, které měly opakovaně stejné nebo podobné příčiny, provádí porady k bezpečnosti letů s otevřenou účastí a podle potřeby vydává informační bulletiny. Na základě žádosti organizací provádí školení leteckého personálu k problematice leteckých nehod a bezpečnosti. Spolupracuje s úřady státní správy a vědeckovýzkumnými institucemi.

ÚZPLN, Ministerstvo dopravy a ÚCL spolupracují také s orgány nebo subjekty z ostatních členských států EU a orgány Komise v oblasti bezpečnosti civilního letectví a prevence leteckých nehod a případné informace předává k využití v České republice. V rámci své působnosti se podílí na vyhodnocení rizik v oblasti bezpečnosti a stanovování jejich přijatelné úrovně.

Závěr

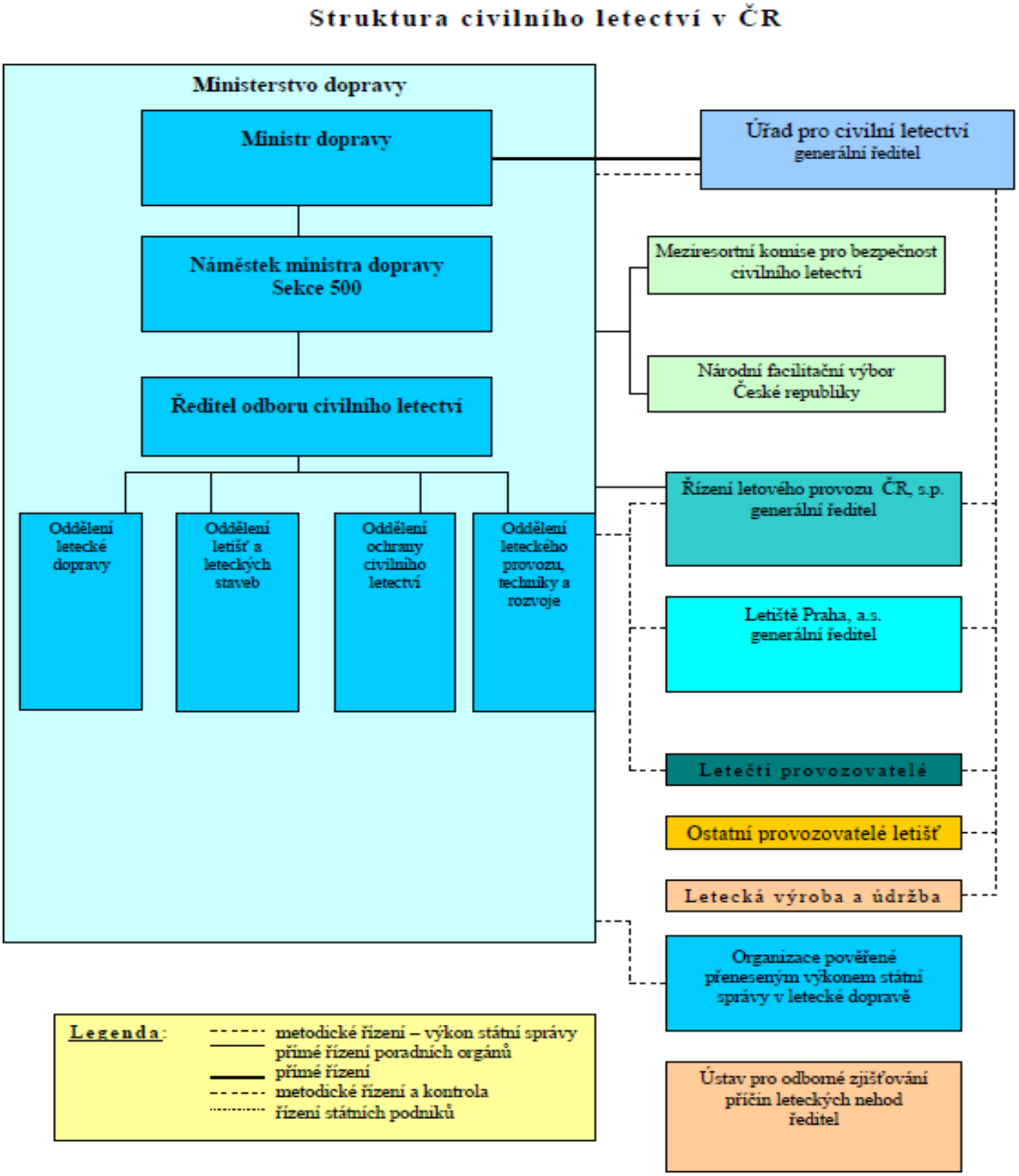
SSP je důležitý materiál pro stanovení základních postupů v oblasti bezpečnosti. Jak už bylo uvedeno výše, jedná se o „živý dokument“, který v důsledku kontinuálního vývoje bezpečnostních kritérií ICAO a EASA bude vzhledem k očekávanému přijetí jednotných materiálů od Komise a ICAO (PSI) doplněn a průběžně aktualizován. Aktualizace jeho textu bude prováděna též na základě zkušeností a poznatků z praxe.

Hlavním účelem vydání SSP je dosažení ALoS. Nový koncept stanovení ALoS usiluje o doplnění aktuálního přístupu k řízení bezpečnosti založeném na prokázání skutečnosti, že příslušné organizace splňují stanovené regulační požadavky, o přístup založený na skutečné výkonnosti. Dosažení předem určených ALoS bude zároveň prostředkem k ověření požadované výkonnosti SSP a SMS u subjektů působících v civilním letectví.

Požadavek nejen na vlastní implementaci ale i neustálé aktualizování SSP vyjadřuje odpovědnost organizačních složek státu za zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti, včetně spolupráce s EASA, jejímž prostřednictvím řídí Komise koordinaci veškerých prací v dané oblasti. Stejně odpovědný přístup za zajištění odpovídající úrovně bezpečnosti musí být vyžadován i od ostatních subjektů působících v oblasti civilního letectví.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

***Příloha č. 1* – Schéma organizační struktury a vztahů mezi orgány podílejícími se na výkonu státní správy v oblasti civilního letectví**



ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Příloha č. 2 **– Seznam aktuálně platných leteckých předpisů řady L**

Předpis č.	Název předpisu
L 1	Způsobilost leteckého personálu civilního letectví
L 2	Pravidla létání
L 3	Meteorologie
L 4	Letecké mapy
L 5	Předpis pro používání měřicích jednotek v letovém a pozemním provozu
L 6/I	Provoz letadel – Část I
L 6/II	Provoz letadel – Část II
L 6/III	Provoz letadel – Část III
L 7	Poznávací značky letadel
L 8	Předpis o letové způsobilosti letadel – Mezinárodní požadavky ICAO
L 8/A	Předpis Letová způsobilost letadel – postupy
L 9	Zjednodušení formalit
L 10/I	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek I – Radionavigační prostředky
L 10/II	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek II – Spojovací postupy
L 10/III	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek III – Komunikační systémy
L 10/IV	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek IV – Přehledové a protisrážkové systémy
L 10/V	Předpis o civilní letecké telekomunikační službě, Svazek V – Použití leteckých rádiových kmitočtů
L 11	Předpis o letových provozních službách
L 12	Předpis o pátrání a záchraně v civilním letectví
L 13	Předpis o odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
L 14	Letiště
L 14H	Heliporty
L 15	Předpis o letecké informační službě
L 16/I	Ochrana životního prostředí, Svazek I – Hluk letadel
L 16/II	Ochrana životního prostředí, Svazek II – Emise letadlových motorů
L 17	Bezpečnost – Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy
L 18	Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží

Předpis č.	**Název předpisu**
L 19	**Řízení bezpečnosti**
L 8168	**Provoz letadel – letové postupy**
L 4444	**Postupy pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu**
L 8400	**Zkratky a kódy**
L 7030	**Evropské (EUR) regionální doplňkové postupy**
L Frazeologie	

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO