

**MINISTERSTVO DOPRAVY ČR
LETECKÁ INFORMAČNÍ SLUŽBA**

Státní program provozní bezpečnosti České republiky

1. vydání

Schváleno ředitelem odboru civilního letectví pod č.j. 265/2011-220-SP/1 dne 19. dubna 2011.

Účinnost od 2. června 2011

Obsah

Úvod	3
1 Bezpečnostní politika státu a její cíle	5
1.1 Právní předpisy v oblasti provozní bezpečnosti	5
1.2 Povinnosti a odpovědnost státu v oblasti provozní bezpečnosti	6
1.2.1 Odpovědnost České republiky	6
1.2.2 EASA systém	7
1.3 Zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů	8
1.3.1 Vlastní zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů	8
1.3.2 Analýza a výměna údajů o provozní bezpečnosti	9
1.3.3 Služba pátrání a záchrany	9
1.4 Prosazování provozní bezpečnosti	9
2 Řízení bezpečnostního rizika na úrovni státu	10
2.1 Požadavky na vnitřní systémy řízení provozní bezpečnosti subjekty působícím i v civilním letectví	10
2.1.1 Přijatelná úroveň bezpečnosti (Acceptable Level of Safety, „ALoS“)	11
2.1.2 Kontrola obsahu a plnění SMS jednotlivými subjekty působícími v civilním letectví	11
2.2 Výkonnost řízení provozní bezpečnosti poskytovateli služeb v civilním letectví	11
3 Zajištění bezpečného provozu na úrovni státu	12
3.1 Dohled nad provozní bezpečností	12
3.2 Sběr, rozbor a šíření bezpečnostních údajů	13
3.2.1 Povinná hlášení	13
3.2.2 Dobrovolná hlášení	13
3.3 Zaměření dohledu, založeného na sběru údajů, na oblasti vyžadující zvýšenou pozornost	14
4 Prosazování bezpečného provozu na úrovni státu	14
4.1 Interní výcvik, komunikace a šíření informací o provozní bezpečnosti	14
4.1.1 Interní výcvik	14
4.1.2 Interní komunikace a šíření informací o provozní bezpečnosti	14
4.2 Externí výcvik, komunikace a šíření informací o provozní bezpečnosti	15
4.2.1 Externí výcvik	15
4.2.2 Externí komunikace a šíření informací o provozní bezpečnosti	15
Závěr	16
Přílohy	
1) Schéma organizační struktury a vztahů mezi orgány podílejícími se na výkonu státní správy v oblasti civilního letectví	
2) Seznam aktuálně platných leteckých předpisů řady L	

Úvod

Členské státy Mezinárodní organizace pro civilního 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 Příloh¹ k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (dále jen „Chicagská úmluva“) nově vydat tzv. Státní program provozní bezpečnosti (State Safety Programme, dále jen „SSP“). ICAO definuje SSP jako „jednotný a ucelený soubor předpisů, pravidel a činností sloužících k zvyšování úrovně provozní bezpečnosti“.

Tento jednotný a ucelený soubor předpisů, pravidel a činností musí pokrývat následujících osm klíčových prvků systému dohledu nad provozní 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 provozní bezpečnosti a systému výcviku) v souladu se SARPs.
- 3) Systém civilního letectví státu a úloha dohledu nad provozní bezpečností – zřízení leteckého úřadu nebo jiných příslušných úřadů nebo vládních institucí majících regulační funkce vzhledem k provozní bezpečnosti a stanovujících cíle a přístupy k zajištění provozní bezpečnosti.
- 4) Kvalifikace odborného technického personálu a výcvik – stanovení minimálních požadavků na znalosti a zkušenosti technického personálu, který vykonává dohled nad provozní 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 provozní 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 provozní 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 provozní bezpečnosti – implementace procesů a postupů pro řešení nedostatků ovlivňujících provozní bezpečnost letectví a dalších nedostatků, které vzniknou v zavedeném systému civilního letectví nebo jsou zjištěny úřadem příslušným k dozoru nad provozní 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 vydat vlastní vnitřní systémy řízení bezpečnosti (Safety Management System, dále jen „SMS“). ICAO definuje SMS jako systematický přístup k řízení provozní bezpečnosti, včetně zachycení nezbytné organizační struktury, definování odpovědnosti příslušných subjektů,

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

metod a postupů. SMS mají být koncipovány pro oblast řízení bezpečnostního rizika v rámci leteckého provozu, 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 provozní bezpečnosti (Acceptable Level of Safety, dále jen „ALoS“). Koncept stanovení ALoS usiluje o doplnění aktuálního přístupu k řízení provozní 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 provozní bezpečnosti s cílem dosažení přijatelné úrovně bezpečnosti v civilním letectví	Subjekty působící v civilním letectví mají vydat systémy řízení bezpečnosti
Stát v rámci SSP stanoví přijatelné úrovně bezpečnosti	Subjekty působící v civilním letectví v rámci SMS uvedou: 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 provozní 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 provozní 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, jenž jsou součástí 18 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 provozní 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 provozní 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 provozní bezpečnosti

1.2.1 Odpovědnost České republiky

Odpovědnost státu za zajištění provozní 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 provozní bezpečnosti a efektivnosti. Ministerstvo dopravy připravuje změny zákonů, které věcně spadají 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 provozní 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 letectví⁵,

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 osobou se sídlem v České republice; v současnosti tuto službu na letišti Vodochody zajišťuje společnost Letiště Vodochody, a.s.

⁵ § 88 zákona o civilním letectví

- je orgánem vykonávajícím státní dozor v rozsahu své působnosti dle zákona o civilním letectví,
- ve spolupráci s Ministerstvem obrany a Ministerstvem vnitra zajišťuje leteckou službu pátrání a záchranu.

ÚCL, jakožto hlavní výkonný orgán státní správy v oblasti civilního letectví vykonává svěřené pravomoci na základě zákona o civilním letectví. Pro provozní bezpečnost jsou významná zejména veškerá jeho oprávnění v rámci regulace a dohledu v hlavních oblastech civilního letectví⁶, 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 a zákonem o civilním letectví následující strategické cíle pro provozní 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 provozní 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 provozní bezpečnosti a na vypořádání se se vzniklými bezpečnostními problémy.
- V případě potřeby ÚCL provádí nezbytná opatření, aby zajistil, že nedojde ke zhoršení ukazatelů charakterizujících provozní bezpečnost a bylo zajištěno udržení vysokého standardu provozní bezpečnosti ve vzdušném prostoru České republiky.
- ÚCL pravidelně provádí přezkum své organizační struktury a přidělených odpovědností a povinností jednotlivých řídicích pracovníků a všech regulativních činností jednotlivých organizačních celků v souladu s Organizačním řádem ÚCL.
- ÚCL zlepšuje své postupy pro provádění dozoru nad provozní 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 provozní bezpečnosti civilního letectví v Evropě.

1.2.2 EASA systém

Česká republika je nedílnou součástí systému EASA, hlavního pilíře strategie EU v oblasti provozní bezpečnosti civilního letectví. Posláním EASA je prosazování nejvyšších společných standardů provozní bezpečnosti civilního letectví a ochrany životního prostředí v rámci EU. Ve vztahu k jednotné politice, přístupu a odpovědnosti za provozní 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 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 č. 216/2008 (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 provozní bezpečnosti civilního letectví v Evropě,

⁶ § 89 zákona o civilním letectví

- zajištění vysoké a jednotné úrovně ochrany životního prostředí,
- 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 provozní 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 provozní bezpečnosti zejména s Ministerstvem dopravy, ÚZPLN a dalšími subjekty působícími v civilním letectví České republiky. Pro oblast provozní 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 provozní 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 provozní bezpečnosti v letectví.

V České republice na základě příslušných ustanovení zákona⁷ 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 úpravou⁸ 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, určování jejich příčin a vypracováváním závěrů a bezpečnostních doporučení.

⁷ § 55a zákona o civilním letectví

⁸ § 55a zákona o civilním letectví

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.

1.3.2 Analýza a výměna údajů o provozní bezpečnosti

ÚZPLN projednává závěry odborného zjišťování příčin letecké nehody nebo incidentu, systémové nedostatky ohrožující provozní bezpečnost a bezpečnostní doporučení s ÚCL, leteckým dopravcem nebo provozovatelem leteckých činností nebo právníkem 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 vhodné⁹. Závěrečné zprávy a bezpečnostní doporučení se předávají Ministerstvu dopravy, ÚCL a osobám, které by mohly mít prospěch z jejich závěrů s ohledem na provozní 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 nepřetržitě 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 provozní 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 organizace¹⁰ 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 řízení¹¹, 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 letectví¹²
- pověřené osoby vydaným podle zákona o civilním letectví¹³

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

- ÚZPLN vydaným podle zákona o civilním letectví.¹⁴

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 provozní 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 Části-M, 145, 147 a 66 k nařízení (ES) č. 2042/2003 a Oddílu B Části-21 k nařízení (ES) č. 1702/2003 v platném znění. 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 přešupek¹⁶ 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 ohrožení¹⁸ nebo obecného ohrožení z nedbalosti¹⁹ 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 provozní 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 provozní 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.

Na základě standardu ICAO Přílohy 6/I až III k Chicagské úmluvě, obsahujícího požadavky na SMS provozovatelů obchodní letecké dopravy, organizace pro řízení zachování letové způsobilosti letadel a organizace údržby letadel, má být implementace SMS u těchto subjektů provedena nejpozději ke dni 8. dubna 2012. U provozovatelů organizujících výcvik leteckého personálu má být na základě standardu ICAO Přílohy 1 k Chicagské úmluvě implementace SMS také provedena nejpozději do 8. dubna 2012.²⁰

Standard ICAO Přílohy 11 Chicagské úmluvy pro zavedení a udržování SMS poskytovateli letových provozních služeb byl zapracován jako požadavek do nařízení Komise č. 2096/2005. Příloha II tohoto nařízení obsahuje specifické požadavky pro poskytování letových provozních služeb, včetně požadavku na SMS.

¹³ § 88 odst. 3 zákona o civilním letectví

¹⁴ § 88 odst. 4 zákona o civilním letectví

¹⁵ § 88 odst. 5 zákona o civilním letectví

¹⁶ Přestupkem je zaviněné jednání, které porušuje nebo ohrožuje zájem společnosti a je za přešupek 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 postihitelný podle zvláštních právních předpisů anebo o trestný čin

¹⁷ §§ 92 a 93 zákona o civilním letectví

¹⁸ § 272 trestního zákoníku

¹⁹ § 273 trestního zákoníku

²⁰ 8. dubna 2012 by měla vejít v platnost prováděcí pravidla, která budou obsahem Přílohy 1 Části-OR k příslušnému nařízení Komise

Standardy ICAO Přílohy 14 k Chicagské úmluvě pro zavedení a udržování SMS provozovateli osvědčených letišť byly zpracovány do předpisu L 14 - Letiště.²¹

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.

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

Stanovení ALoS je základní koncepční změnou, respektive doplněním stávajícího přístupu k řízení provozní 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 provozní 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 provozní bezpečnosti.

ALoS definují tři klíčové prvky:

- ukazatele výkonnosti provozní bezpečnosti (krátkodobé taktické kvantitativně měřitelné výsledky),
- cíle provozní bezpečnosti (dlouhodobé strategické kvantitativně měřitelné výsledky),
- požadavky provozní bezpečnosti (nástroje a prostředky k dosažení ukazatelů a cílů provozní 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 částí 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 auditů a inspekce jsou rovněž účinným nástrojem pro zjišťování nových skutečností negativně ovlivňujících provozní bezpečnost.

2.2 Výkonnost řízení provozní 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 provozní bezpečnosti,
- hodnotách cílů výkonnosti v provozní bezpečnosti,
- akčních plánech jednotlivých subjektů působících v civilním letectví vzhledem k provozní bezpečnosti.

²¹ čl. 1.5.

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

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 provozní 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 provozní bezpečností

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

Za regulaci a dohled nad provozní 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 oblastí 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 provozu), 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, řídicími letového provozu včetně organizací pro jejich výcvik a osobami (pověření letečtí lékaři) a organizacemi (pověřená nebo určená zdravotnická zařízení), které provádějí lékařské prohlídky řídicích letového provozu.

Pozn.: V rámci dohledu na poskytovatele 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 provozní 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 provozní bezpečností v jednotlivých výše uvedených oblastech civilního letectví jsou obsahem příslušných směrnic a příruček inspektorů. Směrnice a příručky

²³ viz. rovněž ustanovení 2.2.1 ICAO klíčový prvek 3

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 provozní 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 a osvědčování leteckého personálu.

Po vstupu v platnost nových prováděcích pravidel²⁴ budou standardizační inspekce EASA rozšířeny i na oblast letišť a ATM/ANS (v oblasti ATM/ANS provádí dočasně standardizační inspekce EUROCONTROL). 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.

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 provozní bezpečnosti v rámci SSP. V souladu s doporučeními ICAO SMM Kapitola 11, každý členský stát ICAO by měl vytvořit a zavést prostředky pro sběr, analýzu a uchování údajů o potenciálních nebezpečích a bezpečnostních rizicích.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2003/42/ES 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.²⁵ Okruh osob povinných hlásit události ÚZPLN a ÚCL je vymezen v zákoně o civilním letectví a prováděcí vyhlášce.²⁶

O rozboru bezpečnostních údajů blíže pojednává Hlava 1, čl. 1.3.4. 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“).²⁷ 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 provozní 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 provozní bezpečnosti v civilním letectví nikoli hledání subjektu nesoucího přímou odpovědnost.

3.2.2 Dobrovolná hlášení

Ze strany ÚZPLN je plně podporován systém podávání dobrovolných hlášení²⁸ 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.

²⁴ nejpozději ke dni 8. dubna 2012

²⁵ Příloha 7 prováděcí vyhlášky

²⁶ § 55e odst. 2 zákona o civilním letectví, § 16m prováděcí vyhlášky

²⁷ na základě Přílohy 13, Hlavy 7 k Chicagské úmluvě

²⁸ Hlášení lze podat prostřednictvím elektronického formuláře přístupného z <http://uzpln.cz/lnai/mail1.asp>

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 Assessment of Foreign Aircraft – „SAFA“), které je v kompetenci ÚCL a vlastní dohled nad příslušnými subjekty civilního letectví v České republice.

Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/36/ES o bezpečnosti letadel třetích zemí, které používají letiště členských států EU a směrnice Komise 2008/49/ES stanovují požadavky na provádění kontrol letadel na odbavovací ploše, a to zejména letadel, jejichž státem registrace jsou třetí země. Tyto směrnice byly v rámci právního řádu České republiky promítnuty do zákona o civilním letectví.

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 uvedenými směrnicemi. Počet a kvalita SAFA kontrol prováděných ÚCL musí být zajištěny v souladu s požadavky EASA.²⁹

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 ukládá EASA povinnost zasílat Komisi informace, podstatné pro aktualizaci jí publikovaného seznamu leteckých dopravců, kterým byl vydán zákaz provozu v rámci Evropské unie.

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 v platném znění.

4 Prosazování bezpečného provozu na úrovni státu

4.1 Interní výcvik, komunikace a šíření informací o provozní 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 zkušenosti 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 SCS („Southern California Safety Institute“).

4.1.2 Interní komunikace a šíření informací o provozní bezpečnosti

Klíčovým prvkem k internímu předávání a šíření informací o provozní bezpečnosti je systematický sběr a zpracování informací o provozní bezpečnosti, 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

²⁹ EASA provádí pravidelné ověřování počtu a zejména kvality prováděných SAFA kontrol u všech národních leteckých úřadů členských států EU, včetně ÚCL, pomocí standardizačních inspekci v souladu s nařízením Komise č. 736/2006 v platném znění

a odpovědnosti inspektora bezpečnosti a ostatních organizačních složek ÚCL ve vztahu k tomuto klíčovému prvku.

4.2 Externí výcvik, komunikace a šíření informací o provozní 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 provozní 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)
- Doplnků k AIP (AIP SUP)
- Poznámek pro letce (NOTAM) a Předletových bulletinů (PIB)
- Leteckých oběžníků (AIC)
- Kontrolního seznamu platných Poznámek pro letce

ÚCL a ÚZPLN komunikuje, resp. předává a šíří informace důležité pro provozní bezpečnost mnoha různými způsoby. Nejvyšší úroveň, přímo se týkající provozní 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 provozní bezpečnosti. Základním prvkem tohoto systému je pořádání čtvrtletních konferencí o projednávání otázek provozní bezpečnosti leteckých činností a leteckých služeb. Dále provádí výroční rozbor 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 provozní 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 provozní bezpečnosti civilního letectví a prevence leteckých nehod a případně informace předává k využití v České republice. V rámci své působnosti se podílí na vyhodnocení rizik v oblasti provozní bezpečnosti a stanovování jejich přijatelné úrovně.

Závěr

SSP je důležitý materiál pro stanovení základních postupů v oblasti provozní 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.

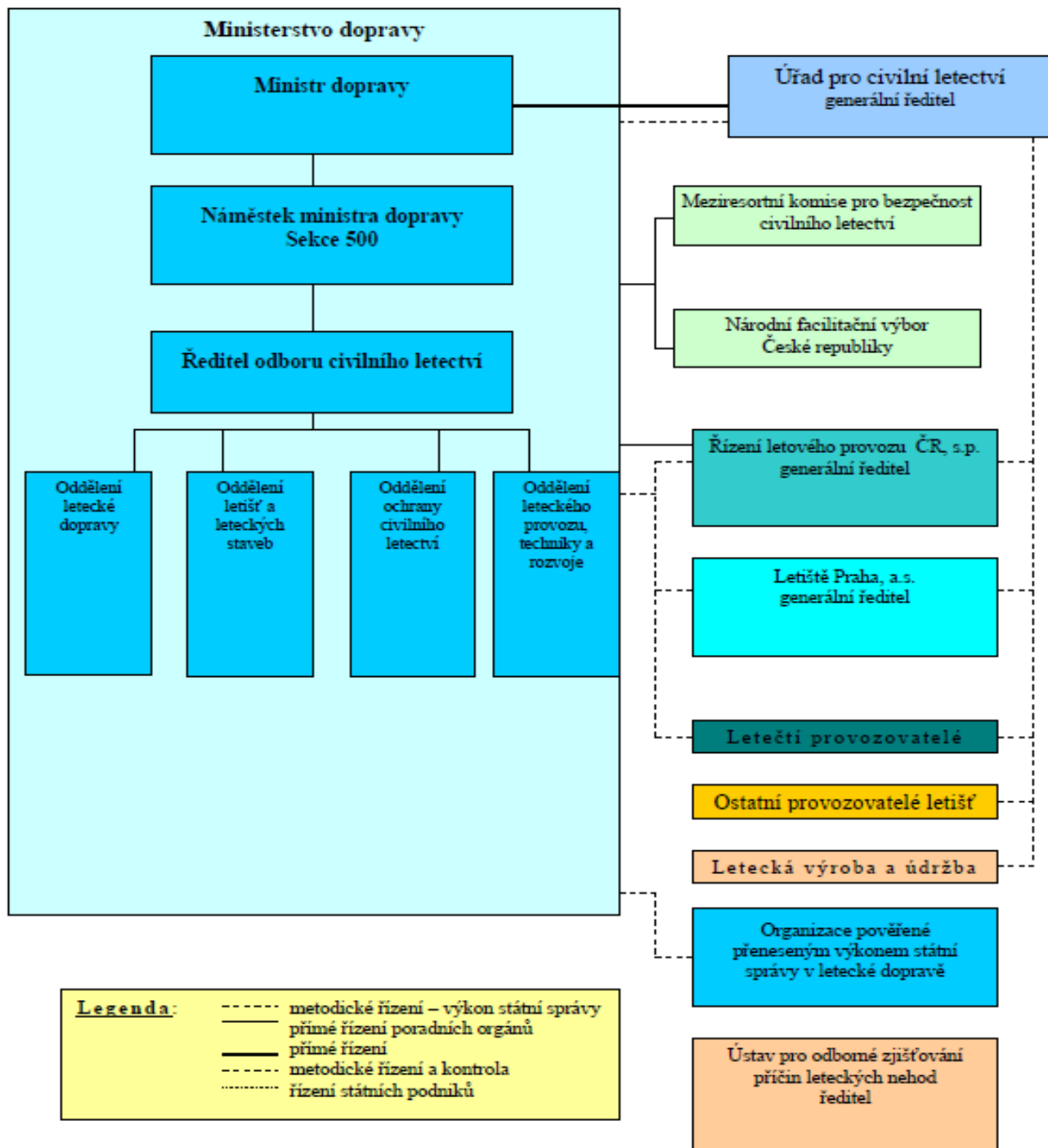
Hlavním účelem vydání SSP je dosažení ALoS. Nový koncept stanovení ALoS usiluje o doplnění aktuálního přístupu k řízení provozní bezpečnosti založeném na prokázání skutečnosti, že příslušné organizace splňují stanovené regulační požadavky, o přístup založený na skutečné výkonnosti. Dosažení předem určených 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 provozní bezpečnosti, včetně spolupráce s EASA, jejímž prostřednictvím řídí Komise koordinaci veškerých prací v dané oblasti. Stejně odpovědný přístup za zajištění odpovídající úrovně provozní 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

Struktura civilního letectví v ČR



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. - Přehledový radar a protisrážkový systém
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, Emise letadlových motorů, Svazek II
L 17	Bezpečnost - Ochrana mezinárodního civilního letectví před protiprávními činy
L 18	Bezpečná letecká doprava nebezpečného zboží

Předpis č.	Název předpisu
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