

Brusel 17. října 2022
(OR. en)

13674/22
ADD 1

AVIATION 252

PRŮVODNÍ POZNÁMKA

Odesílatel:	Martine DEPREZOVÁ, ředitelka, za generální tajemnici Evropské komise
Příjemce:	Generální sekretariát Rady
Č. dok. Komise:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Předmět:	PŘÍLOHA ZPRÁVY KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ Evropský program pro bezpečnost letectví

Delegace naleznou v příloze dokument COM(2022) 529 final - ANNEX.

Příloha: COM(2022) 529 final - ANNEX



V Bruselu dne 17.10.2022
COM(2022) 529 final

ANNEX

PŘÍLOHA

ZPRÁVY KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

Evropský program pro bezpečnost letectví

Obsah

1.	EVROPSKÁ BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA, CÍLE A ZDROJE	6
1.1	Evropský systém bezpečnosti letectví.....	6
1.2	Evropský systém pro bezpečnost letectví a ICAO	6
1.3	Legislativní rámec Unie v oblasti bezpečnosti letectví a ochrany životního prostředí	7
1.3.1	Struktura právního rámce Unie v oblasti bezpečnosti.....	7
1.3.2	Nařízení (EU) 2018/1139 a související pravidla	14
1.3.3	Vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví.....	22
1.3.4	Hlášení událostí v civilním letectví, analýza těchto hlášení a navazující opatření	22
1.3.5	Seznam leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy na území EU.....	23
1.4	Povinnosti a odpovědnost v oblasti bezpečnosti v Evropské unii.....	23
1.4.1	Rozhodovací proces v Evropské unii	23
1.4.2	Pravomoci a odpovědnost v oblasti bezpečnosti letectví v rámci evropského bezpečnostního systému.....	24
1.5	Vyšetřování nehod a incidentů.....	33
1.5.1	Použitelné právní předpisy	33
1.5.2	Bezpečnostní doporučení	33
1.5.3	Spolupráce s jinými subjekty	34
1.6	Vynucování	35
1.6.1	Vynucování vůči členským státům	35
1.6.2	Vynucování vůči regulovaným průmyslovým organizacím	36
2.	EVROPSKÉ ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI RIZIK.....	38
2.1	Shromažďování, analýza a výměna bezpečnostních údajů.....	39
2.2	Řízení bezpečnostních rizik na úrovni EU: postup vypracování a aktualizace Evropského plánu pro bezpečnost letectví.....	41
2.2.1	Evropský plán pro bezpečnost letectví: mezinárodní rozměr	44
2.3	Sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti	46
2.3.1	Dohoda týkající se bezpečnostní výkonnosti organizací	46
2.3.2	Výkonnost členských států v oblasti bezpečnosti	47
2.3.3	Výroční bezpečnostní zpráva agentury EASA.....	47
2.4	Požadavky týkající se řízení bezpečnosti pro orgány a organizace	48
3.	ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI V EVROPĚ	49
3.1	Bezpečnostní dozor	49
3.1.1	Sledování uplatňování pravidel v členských státech.....	49
3.1.2	Dozor nad organizacemi, jimž bylo vydáno osvědčení	49

3.2	Zacílení dozoru na oblasti, které vyžadují větší pozornost nebo vykazují větší potřeby, na základě bezpečnostních údajů	50
3.2.1	Zacílení monitoringu členských států na základě bezpečnostních údajů.....	50
3.2.2	Zacílení dozoru nad odvětvím na základě bezpečnostních údajů	51
4.	PROPAGACE BEZPEČNOSTI V EVROPĚ	52
4.1	Činnosti na úrovni EU.....	53
4.1.1	Bezpečnostní sdělení	53
4.2	Odborná příprava na úrovni EU	54
	Seznam zkratk	55

Tabulka 1.	Platné právní předpisy Evropské unie v oblasti bezpečnosti letectví a ochrany životního prostředí	9
------------	---	---

Tabulka 2.	Příslušné orgány podle pravidel EU	25
------------	--	----

Obrázek 1.	Vzájemné vztahy mezi zúčastněnými stranami v evropském bezpečnostním systému.....	28
------------	---	----

Obrázek 2.	Proces evropského řízení bezpečnostních rizik	42
------------	---	----

Obrázek 3.	Vztah mezi EASP, EPAS a jinými programy a plány	45
------------	---	----

Úvod

Tento dokument popisuje Evropský program pro bezpečnost letectví tím, že podává přehled o souboru použitelných pravidel pro letectví na úrovni Unie spolu s činnostmi a procesy používanými ke společnému řízení bezpečnosti civilního letectví na úrovni Unie.

Evropský program pro bezpečnost letectví funkčně odpovídá státnímu programu bezpečnosti popsanému v příloze 19 Chicagské úmluvy, a to na úrovni EU. Nařízení (EU) 2018/1139 zavedlo do právního rámce EU v oblasti letectví novou povinnou kapitolu o řízení bezpečnosti letectví. Mimo jiné stanoví, že Komise přijme, zveřejní a aktualizuje dokument („Evropský program pro bezpečnost letectví“), který popisuje fungování evropského systému bezpečnosti letectví a obsahuje pravidla, činnosti a postupy používané při řízení bezpečnosti civilního letectví v Unii v souladu s jejím právním rámcem.

Program vysvětluje, jak je bezpečnost letectví zajišťována z evropské perspektivy. Vzhledem k tomu, že mnohá pravidla a činnosti související s bezpečností letectví jsou dnes přijímána a koordinována na úrovni EU, musí členské státy ve svých státních programech bezpečnosti odkazovat na Evropský program pro bezpečnost letectví. Z tohoto důvodu musí Evropský program pro bezpečnost letectví zahrnovat alespoň prvky týkající se odpovědnosti státu za řízení bezpečnosti popsané v mezinárodních standardech a doporučených postupech. EU totiž přijala právní předpisy v určitých oblastech bezpečnosti letectví a není možné, aby členské státy bez zahrnutí dimenze EU popsaly, jakým způsobem je bezpečnost na jejich území řízena. Kromě toho ve většině oblastí, na které se vztahuje Chicagská úmluva, přenesly státy své pravomoci na Unii. Evropský program pro bezpečnost letectví rovněž vysvětluje, jak se EU bude zabývat mezinárodními závazky, které z tohoto přenosu odpovědností vyplývají.

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

Evropský program pro bezpečnost letectví rovněž popisuje proces vypracování, přijetí, aktualizace a provádění Evropského plánu pro bezpečnost letectví.

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

Tím, že popisuje postupy používané ke společnému řízení bezpečnosti na evropské úrovni, zejména to, jak Evropská komise (dále jen „Komise“), členské státy a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví spolupracují při identifikaci hrozeb a přijímání vhodných opatření ke zmírnění bezpečnostních rizik, přispívá Evropský program pro bezpečnost letectví k dosažení cílů na vysoké úrovni v oblasti bezpečnosti definovaných pro celou EU. To zajišťuje, že si jsou všechny zúčastněné strany vědomy svých povinností a jsou zavedena všechna pravidla a postupy s cílem zlepšit bezpečnost letectví, a přispět tak k prevenci nehod v evropském regionu i mimo něj.

TERMINOLOGIE

V celém dokumentu:

- pokud jsou zmíněny „členské státy“, rozumí se tím 27 členských států EU,
- pokud jsou zmíněny „členské státy EASA“, rozumí se tím 27 členských států EU a Island, Lichtenštejnsko, Norsko a Švýcarsko,
- pokud jsou zmíněny „státy ICAO EUR“, rozumí se tím 55 států v evropské oblasti Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), která zahrnuje všechny členské státy EU,
- jakýmkoli odkazem na „základní nařízení“ se rozumí nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví¹ a
- jakýmkoli odkazem na „sít' analytiků“ nebo „NoA“ se rozumí sít' analytiků pro bezpečnost letectví, která je uvedena v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních².

1 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

2 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18.

1. EVROPSKÁ BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA, CÍLE A ZDROJE

1.1 Evropský systém bezpečnosti letectví

Evropský systém bezpečnosti letectví obsahuje pravidla a postupy, které se používají k řízení bezpečnosti civilního letectví v Unii v souladu s nařízením (EU) 2018/1139. Tato pravidla a postupy zajišťují vysokou úroveň bezpečnosti v civilním letectví, harmonizují bezpečnostní aspekty a usnadňují volný pohyb výrobků, služeb, osob a kapitálu v oblasti civilního letectví.

Současně systém:

- zlepšuje konkurenceschopnost odvětví letectví Unie,
- podporuje nákladovou efektivitu, mimo jiné zabráněním zdvojení činností, a podporuje úspornost procesů regulace, osvědčování a dozoru, jakož i účinné využívání souvisejících zdrojů na unijní a vnitrostátní úrovni,
- pomáhá členským státům při vykonávání jejich práv a plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy zajištěním společného výkladu a jednotného a včasného provádění jejich ustanovení,
- podporuje na celosvětové úrovni postoje Unie ve vztahu ke standardům a pravidlům civilního letectví navázáním vhodné spolupráce se třetími zeměmi a mezinárodními organizacemi a
- podporuje technickou a provozní interoperabilitu a sdílení osvědčených administrativních postupů.

Systém řízení bezpečnosti letectví je založen na úzké spolupráci mezi Komisí, Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“ nebo „agentura“), členskými státy a odvětvím letectví.

Vysoká a jednotná úroveň ochrany evropských občanů a cestujících se opírá především o přijetí společných bezpečnostních pravidel, o opatření, která zajišťují, že výrobky, osoby a organizace³ v EU jsou v souladu s těmito pravidly, a také o účinné procesy řízení bezpečnostních rizik na regionální a státní úrovni a na úrovni odvětví. Článek 85 nařízení (EU) 2018/1139 stanoví systém vynucování, v jehož rámci agentura pomáhá Komisi při sledování uplatňování tohoto nařízení a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů členskými státy.

Tento systém je doplněn řádným vyšetřováním nehod a incidentů, které umožňuje identifikaci bezpečnostních nedostatků a přijetí opatření k odstranění těchto nedostatků. Evropský program pro bezpečnost letectví rovněž zahrnuje využití proaktivnějších a na důkazech založených prvků, jejichž cílem je určení rizik, která představují největší hrozbu pro bezpečnost, a přijetí opatření k jejich zmírnění. Systém využívá zejména identifikace a vyhodnocování rizik na základě údajů, které provádí program Data4Safety (data velkého objemu) podporovaný Komisí a koordinovaný agenturou EASA za účasti příslušných partnerů z evropského leteckého společenství.

3 Pro účely tohoto dokumentu se organizacemi rozumějí průmyslové organizace poskytující letecké výrobky nebo služby.

1.2 Evropský systém pro bezpečnost letectví a ICAO

Evropský systém pro bezpečnost letectví je úzce koordinován s vytvářením a prováděním standardů a doporučených postupů Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO).

Komise a agentura EASA sledují proces jejich vytváření a plánují související opatření v oblasti tvorby předpisů, jakmile se potvrdí, že je nutná změna evropského regulačního rámce. To zahrnuje posouzení návrhů organizace ICAO na změnu příloh (dopis ICAO jednotlivým státům typu I) a zjišťování rozdílů mezi regulačním rámcem EU a přílohami ICAO (dopis ICAO jednotlivým státům typu II a kontrolní seznamy pro posuzování souladu). Při posuzování rozdílů agentura EASA a Komise podporují členské státy, které musejí rozdíly oznámit organizaci ICAO. Na základě posouzení agentury EASA Komise navrhuje Radě EU rozhodnutí o oznámení rozdílů.

Kromě toho Komise a organizace EASA spolupracují s regionální kanceláří ICAO pro evropský a severoatlantický region (EUR/NAT) s cílem podpořit regionální přístup k řízení bezpečnosti letectví, podpořit společné řízení rizik a vytvářet synergie v rámci různých iniciativ EU zaměřených na zvýšení bezpečnosti. V této souvislosti má Evropský regionální plán pro bezpečnost letectví (EUR RASP) nezastupitelný význam: od roku 2017 regionální kancelář ICAO, Komise a agentura EASA spolupracují na vytvoření takového regionálního plánu pro bezpečnost letectví, který vychází z opatření definovaných v Evropském plánu pro bezpečnost letectví (EPAS), a umožňuje tak všem státům ICAO z regionu EUR využívat zavedený proces plánování bezpečnosti a jeho různé výstupy, ať už jde o regulační materiály, výstupy na podporu bezpečnosti, pokyny, nástroje nebo osvědčené postupy. První plán EUR RASP byl vydán v lednu 2019.

Komise a agentura EASA jsou rovněž zastoupeny v Evropské skupině pro plánování leteckého systému (EASPG) a v související skupině pro koordinaci programů (PCG). Hlavním cílem skupiny EASPG je zajistit, aby plány rozvoje systému letecké navigace a plány bezpečnosti letectví v regionu Evropa zůstaly soudržné a slučitelné s plány sousedních regionů a s celosvětovými plány ICAO, a řídit a koordinovat jejich provádění. Kromě toho hraje skupina EASPG důležitou úlohu při podpoře a usnadňování harmonizace a koordinace subregionálních a vnitrostátních programů v regionu Evropa souvisejících s letovou navigací a bezpečností.

Komise a agentura EASA jsou rovněž zastoupeny ve studijní skupině pro celosvětový plán pro bezpečnost letectví (GASP), a přispívají tak k udržování tohoto plánu, souvisejících poradenských materiálů a nástrojů. Hlavním účelem celosvětového plánu pro bezpečnost letectví je neustále snižovat počet úmrtí a riziko úmrtí řízením vývoje harmonizované strategie pro bezpečnost letectví, a to na základě šesti cílů globálního plánu pro bezpečnost letectví a souvisejících cílů, a vypracování a provádění regionálních a národních plánů pro bezpečnost letectví.

Kromě toho agentura EASA podporuje státní program bezpečnosti (SSP) a provádění řízení bezpečnosti na celém světě prostřednictvím projektů technické pomoci EU a spoluprací s regionálními kanceláři ICAO s cílem podporovat státy a regionální organizace pro dozor nad bezpečností. Hlavním cílem těchto projektů je zvýšit úroveň bezpečnosti v celosvětovém měřítku poskytováním pomoci státům při vytváření jejich SSP a státům a regionálním organizacím pro dozor nad bezpečností při vytváření mechanismů regionální spolupráce, a tím zajistit dodržování standardů a doporučených postupů ICAO. Prostřednictvím těchto činností lze účinně prosazovat evropské bezpečnostní politiky a cíle na regionální a celosvětové úrovni.

1.3 Legislativní rámec Unie v oblasti bezpečnosti letectví a ochrany životního prostředí

1.3.1 Struktura právního rámce Unie v oblasti bezpečnosti

V čl. 4 odst. 2 písm. g) Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) se stanoví, že doprava je sdílenou pravomocí Evropské unie a jejích členských států. Kromě toho čl. 100 odst. 2 SFEU umožňuje Evropskému parlamentu a Radě na základě návrhu Komise přijmout vhodná ustanovení pro leteckou dopravu. V čl. 2 odst. 2 SFEU se stanoví, že svěřují-li v určité oblasti Smlouvy Unii pravomoc sdílenou s členskými státy, mohou v této oblasti vytvářet a přijímat právně závazné akty Unie i členské státy, a že členské státy vykonávají svou pravomoc v rozsahu, v jakém ji Unie nevykonala.

Proto lze právní požadavky v oblasti bezpečnosti letectví vymežit na úrovni Unie, a to přijetím unijních právních předpisů.

Legislativní rámec Unie v oblasti bezpečnosti civilního letectví tvoří nařízení Evropského parlamentu a Rady, která jsou případně doplněna nařízením Komise v přenesené pravomoci a prováděcími nařízením Komise. Mechanismy pro hodnocení provádění a účinnosti právních předpisů, které mohou vést k jejich revizi, jsou obsaženy v příslušných právních aktech a posuzují se také prostřednictvím tzv. standardizačních kontrol členských států prováděných agenturou EASA.

Níže uvedená tabulka shrnuje platné právní předpisy v oblasti bezpečnosti letectví přijaté na úrovni EU.

Tabulka 1. Platné právní předpisy Evropské unie v oblasti bezpečnosti letectví a ochrany životního prostředí

Základní nařízení o EASA a související prováděcí nařízení a nařízení v přenesené pravomoci		
Základní nařízení	(EU) 2018/1139	Příloha I: Letadla podle čl. 2 odst. 3 písm. d) Příloha II: Hlavní požadavky letové způsobilosti Příloha III: Hlavní požadavky na slučitelnost výrobků se životním prostředím Příloha IV: Hlavní požadavky na posádku letadla Příloha V: Hlavní požadavky na letecký provoz Příloha VI: Hlavní požadavky na kvalifikované subjekty Příloha VII: Hlavní požadavky na letiště Příloha VIII: Hlavní požadavky na ATM/ANS a na řídicí letového provozu Příloha IX: Hlavní požadavky na bezpilotní letadla Příloha X: Srovnávací tabulka
Počáteční letová způsobilost	Prováděcí nařízení: (EU) č. 748/2012	Příloha I: Část 21 Příloha II: Zrušené nařízení – seznam změn Příloha III: Srovnávací tabulka
Dodatečné specifikace letové způsobilosti pro provoz	Prováděcí nařízení: (EU) 2015/640	Příloha I: Část 26
Zachování letové způsobilosti	Prováděcí nařízení: (EU) č. 1321/2014	Příloha I: Část M Příloha II: Část 145 Příloha III: Část 66 Příloha IV: Část 147 Příloha Va: Část T Příloha Vb: Část ML Příloha Vc: Část CAMO Příloha Vd: Část CAO
Posádky letadel	Prováděcí nařízení: (EU) č. 1178/2011	Příloha I: Část FCL Příloha II: Změna průkazů způsobilosti vydaných státy, které nejsou členy EU Příloha III: Průkazy způsobilosti států, které nejsou členy EU Příloha IV: Část MED Příloha V: Část CC Příloha VI: Část ARA Příloha VII: Část ORA Příloha VIII: Část DTO
Letový provoz	Prováděcí nařízení: (EU) č. 965/2012	Příloha I: Definice Příloha II: Část ARO Příloha III: Část ORO Příloha IV: Část CAT Příloha V: Část SPA Příloha VI: Část NCC Příloha VII: Část NCO Příloha VIII: Část SPO
Balony – Letový provoz	Prováděcí nařízení: (EU) 2018/395	Příloha I: Část DEF Příloha II: Část BOP Příloha III: Část BFCL

Kluzáky – Letový provoz	Prováděcí nařízení: (EU) 2018/1976	Příloha I: Část DEF Příloha II: Část SAO Příloha III: Část SFCL
---	------------------------------------	---

Základní nařízení o EASA a související prováděcí nařízení a nařízení v přenesené pravomoci (pokračování)

Provozovatelé ze třetích zemí	Prováděcí nařízení: (EU) č. 452/2014	Příloha I: Část TCO Příloha II: Část ART
Poskytování služeb v oblasti ATM/ANS – uspořádání letového provozu / letových navigačních služeb	Prováděcí nařízení: (EU) 2017/373	Příloha I: Definice Příloha II: Část ATM/ANS.AR Příloha III: Část ATM/ANS.OR Příloha IV: Část ATS Příloha V: Část MET Příloha VI: Část AIS Příloha VII: Část DAT Příloha VIII: Část CNS Příloha IX: Část ATFM Příloha X: Část ASM Příloha XI: Část FPD Příloha XII: Část NM Příloha XIII: Část PERS
Interoperabilita evropské sítě ATM	Prováděcí nařízení: (EU) č. 1079/2012 Prováděcí nařízení: (EU) č. 1207/2011 Prováděcí nařízení: (EU) č. 1206/2011 Prováděcí nařízení: (EU) č. 29/2009 Prováděcí nařízení: (ES) č. 262/2009 Prováděcí nařízení: (ES) č. 633/2007 Prováděcí nařízení: (ES) č. 1033/2006 Prováděcí nařízení: (ES) č. 1032/2006	
Řídící letového provozu	Prováděcí nařízení: (EU) 2015/340	Příloha I: Část ATCO Příloha II: Část ATCO.AR Příloha III: Část ATCO.OR Příloha IV: Část ATCO.MED
Požadavky na užívání vzdušného prostoru (ACAS II)	Prováděcí nařízení: (EU) č. 1332/2011	Příloha: ACAS
Požadavky na užívání vzdušného prostoru (PBN)	Prováděcí nařízení: (EU) 2018/1048	Příloha: Hlava PBN
SERA	Prováděcí nařízení: (EU) č. 923/2012	Příloha: Standardizovaná evropská pravidla létání
Letiště	Prováděcí nařízení: (EU)	Příloha I: Definice

	č. 139/2014	Příloha II: Část ADR.AR Příloha III: Část ADR.OR Příloha IV: Část ADR.OPS
Bezpilotní systémy (UAS) (Pravidla a postupy pro provoz bezpilotních letadel)	Prováděcí nařízení: (EU) 2019/947	Příloha: Provoz bezpilotních systémů v „otevřené“ a „specifické“ kategorii
(Bezpilotní systémy a provozovatelé bezpilotních systémů ze třetích zemí)	Nařízení v přenesené pravomoci: (EU) 2019/945	Příloha
Regulační rámec pro vzdušný prostor U-space	Prováděcí nařízení: (EU) 2021/664	Příloha I: Kritéria pro vymezení schopností, požadavků na výkonnost, provozních podmínek a omezení vzdušného prostoru podle čl. 3 odst. 4 Příloha II: Zveřejňování společných informací podle čl. 5 odst. 4 písm. a) Příloha III: Požadavky na kvalitu údajů, latenci a ochranu informací podle čl. 5 odst. 4 písm. b) a čl. 7 odst. 5 písm. c) Příloha IV: Žádost o oprávnění k letu bezpilotního systému podle čl. 6 odst. 4 Příloha V: Výměna příslušných provozních údajů a informací mezi poskytovateli služeb U-space a poskytovateli letových provozních služeb podle čl. 7 odst. 3 Příloha VI: Osvědčení poskytovatele služeb U-space podle čl. 14 odst. 3 Příloha VII: Osvědčení jediného poskytovatele společných informačních služeb podle čl. 14 odst. 3

Další nařízení o fungování Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví

Poplatky a platby	Prováděcí nařízení: (EU) 2019/2153	Příloha
Pokuty a penále	Prováděcí nařízení: (EU) č. 646/2012	
Standardizační kontroly	Prováděcí nařízení: (EU) č. 628/2013	

Předpisy v oblasti bezpečnosti letectví, které nevyplývají ze základního nařízení o EASA

Hlášení událostí	Prováděcí nařízení: (EU) č. 376/2014	Příloha I: Seznam požadavků pro systém povinného a dobrovolného hlášení událostí Příloha II: Zúčastněné osoby Příloha III: Žádost o informace z evropské centrální evidence
Společný evropský systém klasifikace rizik	Nařízení v přenesené pravomoci: (EU) 2020/2034 kterým se doplňuje nařízení (EU) č. 376/2014	Příloha: Společný evropský systém klasifikace rizik
Seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení (EU) č. 376/2014	Prováděcí nařízení: (EU) 2015/1018	Příloha I: Události související s provozem letadla Příloha II: Události související s technickými podmínkami, údržbou a opravou letadla Příloha III: Události týkající se letových navigačních služeb a zařízení Příloha IV: Události související s letišti a pozemními službami Příloha V: Události týkající se letadel jiných než složitých motorových letadel, včetně kluzáků a vzdušných dopravních prostředků lehčích než vzduch
Šetření a prevence nehod a incidentů v civilním letectví	(EU) č. 996/2010	Příloha: Seznam příkladů vážných incidentů
Harmonizace technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví	Nařízení Rady (EHS) č. 3922/91	
Vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství	(ES) č. 2111/2005	Příloha: Společná kritéria pro rozhodování o zákazu provozování letecké dopravy z bezpečnostních důvodů na úrovni Společenství
Prováděcí pravidla pro seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství	(ES) č. 473/2006	Příloha A: Informace poskytované členským státem, který podává žádost podle čl. 4 odst. 2 základního nařízení Příloha B: Sdělení členského státu o výjimečných opatřeních přijatých podle čl. 6 odst. 1 základního nařízení v souvislosti s uložením zákazu provozovat leteckou dopravu na jeho území Příloha C: Sdělení členského státu týkající se výjimečných opatření přijatých podle čl. 6 odst. 2 základního nařízení v souvislosti se zachováním nebo uložením zákazu provozovat leteckou dopravu na jeho území, pokud Komise rozhodla nezahrnout podobná opatření do seznamu Společenství

Seznam Společenství uvádějící letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství	(EU) č. 474/2006	Příloha A: Seznam leteckých dopravců, kteří podléhají úplnému zákazu provozování leteckou dopravu ve Společenství
		Příloha B: Seznam leteckých dopravců, kteří podléhají provozním omezením ve Společenství
Rámec pro jednotné evropské nebe	(ES) č. 549/2004	
Poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi	(ES) č. 550/2004	Příloha I: Požadavky na uznané organizace Příloha II: Podmínky spojené s osvědčením
Jednotné evropské nebe – organizace a užívání vzdušného prostoru	(ES) č. 551/2004	
Jednotné evropské nebe – společné projekty	Prováděcí nařízení: (EU) č. 409/2013	
Systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi – klíčové ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti	Prováděcí nařízení: (EU) 2019/317	Příloha I: Klíčové ukazatele výkonnosti pro stanovení cílů a ukazatele pro sledování Příloha II: Šablona plánů výkonnosti na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru uvedených v čl. 10 odst. 1 Příloha III: Šablona výkonnostního plánu sítě uvedeného v čl. 10 odst. 5 Příloha IV: Kritéria pro posouzení plánů výkonnosti a cílů na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru Příloha V: Kritéria pro posouzení návrhu výkonnostního plánu sítě Příloha VI: Seznam údajů týkajících se výkonnosti, které mají být předloženy Komisi v zájmu sledování výkonnosti v souladu s čl. 36 odst. 1 a článkem 37 Příloha VII: Stanovené a skutečné náklady Příloha VIII: Požadavky pro výpočet výkonových jednotek traťových navigačních služeb a výkonových jednotek letištních a přibližovacích služeb uvedených v článku 25 Příloha IX: Jednotkové sazby Příloha X: Kritéria pro posouzení, zda poskytování služeb uvedených v čl. 35 odst. 1 podléhá tržním podmínkám Příloha XI: Výkazní tabulky na podporu nákladového základu a jednotkových sazeb, které musí být předkládány Komisi v souladu s čl. 35 odst. 6 Příloha XII: Podstatné prvky konzultací podle čl. 24 odst. 3 a čl. 30 odst. 1 Příloha XIII: Specifické požadavky na systémy pobídek uvedené v čl. 11 odst. 3

Další předpisy v oblasti civilního letectví týkající se ochrany životního prostředí

Provozní omezení ke snížení hluku na letištích Unie	Prováděcí nařízení: (EU) č. 598/2014 ⁴	Příloha I: Posouzení hlukové situace na letišti Příloha II: Posouzení nákladové efektivnosti provozních omezení ke snížení hluku
---	---	---

Platné právní předpisy Unie v oblasti bezpečnosti letectví lze nalézt na internetových stránkách EUR-Lex v sekci Adresář právních předpisů Evropské unie, kapitola [07.40.30](#)⁵. Agentura rovněž zveřejňuje přehled regulačního rámce⁶.

S cílem podpořit provádění právních předpisů EU v oblasti bezpečnosti letectví a prosazovat je v celosvětovém měřítku zpřístupňuje agentura EASA konsolidované verze předpisů v oblasti letectví prostřednictvím projektu eRules, jehož cílem je digitalizace předpisů v oblasti letectví. **Snadno přístupná pravidla (Easy Access Rules)** představují letecké právo konsolidovaným, uživatelsky přívětivým způsobem (prováděcí pravidla se všemi jejich změnami jsou zobrazena vedle souvisejících přijatelných způsobů průkazu, poradenského materiálu, certifikačních specifikací a dalších podrobných specifikací).

Snadno přístupná pravidla jsou k dispozici pro všechny oblasti letectví a jsou sdílena ve formátu PDF a jako dynamická online publikace. Najdete je na následujícím odkazu:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/easy-access-rules>

1.3.2 Nařízení (EU) 2018/1139 a související pravidla

1.3.2.1 Právní požadavky

Nařízení (EU) 2018/1139⁷ je stěžejním prvkem systému bezpečnosti letectví EU. Jeho cílem je stanovením společných pravidel v oblasti civilního letectví dosáhnout vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Evropě a udržovat ji. Umožňuje také vzájemné uznávání osvědčení, zavádí proces standardizačních kontrol pro sledování uplatňování pravidel členskými státy a zřizuje Agenturu Evropské unie pro bezpečnost letectví.

Nařízení (EU) 2018/1139 definuje „hlavní požadavky“, které stanoví cíle na vysoké úrovni a povinnosti orgánů, osob a organizací v zájmu dosažení cíle uvedeného nařízení. Hlavní požadavky provádějí normy a doporučené postupy stanovené v přílohách Chicagské úmluvy. Týkají se leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení, provozovatelů zapojených do letecké dopravy, jakož i pilotů a osob, výrobků a organizací zapojených do jejich výcviku a lékařských prohlídek, letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) poskytovaných ve vzdušném prostoru území, na které se vztahuje Smlouva o EU, řídicích letového provozu a bezpilotních letadel.

⁴ [EUR-Lex – 32014R0598 – CZ – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

⁵ <http://eur-lex.europa.eu/browse/directories/legislation.html>

⁶ <https://www.easa.europa.eu/regulations>

⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 212, 22.8.2018, s. 1.

Při uplatňování nařízení (EU) 2018/1139 přijala Komise nařízení v přenesené pravomoci a prováděcí nařízení, včetně nařízení uvedených v tabulce v oddíle 1.3.1.

Všechna tato pravidla jsou přímo použitelná v členských státech a nevyžadují provedení ve vnitrostátním právu.

V Evropské unii jsou za uplatňování práva EU primárně odpovědné členské státy. Většinu úkolů v oblasti osvědčování a dozoru, které vyžaduje nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcí pravidla, proto vykonávají na vnitrostátní úrovni příslušné vnitrostátní orgány. V určitých jasně vymezených případech, jako jsou například oprávnění organizace k projektování, je nicméně příslušným úřadem agentura EASA, která je oprávněna vydávat osvědčení a přijímat související donucovací opatření.

Oblasti bezpečnosti letectví, v nichž se v současné době uplatňují pravomoci EU, jsou následující:

1) Osvědčování letové způsobilosti a ochrany životního prostředí

Pravidla EU se vztahují na letadla uvedená v čl. 2 odst. 1 písm. a) a b) nařízení (EU) 2018/1139, kromě bezpilotních letadel, a jejich motory, vrtule, letadlové části a nezastavěné vybavení, které musí splňovat hlavní požadavky letové způsobilosti stanovené v příloze II uvedeného nařízení.

Pokud jde o hluk a emise, musí tato letadla a jejich motory, vrtule, letadlové části a nezastavěné vybavení splňovat požadavky na ochranu životního prostředí obsažené v nejnovějších změnách přílohy 16 Chicagské úmluvy, která je pravidelně upravována. Hlavní požadavky na slučitelnost s životním prostředím stanovené v příloze III nařízení (EU) 2018/1139 se použijí na výrobky, letadlové části a nezastavěné vybavení v rozsahu, v jakém ustanovení Chicagské úmluvy uvedená v čl. 9 odst. 2 prvním pododstavci nařízení (EU) 2018/1139 neobsahují požadavky na ochranu životního prostředí.

Soubor pravidel týkajících se počáteční letové způsobilosti a zachování letové způsobilosti platí pro návrh výrobků, návrh letadlových částí, návrh nezastavěného vybavení, na jednotlivá letadla, na organizace odpovědné za návrh, výrobu, řízení zachování letové způsobilosti a případně údržbu výrobků, letadlových částí a nezastavěného vybavení a na personál odpovědný za tyto činnosti a podílející se na nich.

2) Ochrana životního prostředí

Agentura EASA uplatňuje opatření v souvislosti s emisemi a hlukem pro účely osvědčení návrhu výrobků v souladu s článkem 11 nařízení (EU) 2018/1139, s cílem zamezit závažným škodlivým dopadům dotčených výrobků civilního letectví na klima, životní prostředí a lidské zdraví způsobeným dotčenými výrobky civilního letectví. Při přijímání těchto opatření agentura EASA patřičně zohledňuje mezinárodní standardy a doporučené postupy, přínosy pro životní prostředí, technologickou proveditelnost a hospodářský dopad. Tato opatření zahrnují zajištění dostupnosti environmentálních norem, čehož je dosaženo účinným zapojením EU do postupu výboru ICAO pro ochranu životního prostředí v letectví (CAEP). Nařízení (EU) 2018/1139 kromě toho zmocňuje EU k vytvoření environmentálních norem v oblastech, kde nejsou k dispozici standardy ICAO, včetně hybridních a elektrických letadel a letadel na vodíkový pohon.

Komise a EASA obecně definují a koordinují politiky a opatření v oblasti ochrany životního prostředí v civilním letectví na úrovni EU. V této souvislosti jsou Komise, agentura EASA, další orgány, instituce a jiné subjekty EU, jakož i členské státy vyzývány ke spolupráci

v záležitostech životního prostředí. Spolupráce zahrnuje činnosti související se systémem EU pro obchodování s emisemi (ETS) a s nařízením o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek (REACH)⁸. V téže souvislosti agentura EASA přispívá také k provádění opatření strategie EU v oblasti životního prostředí, jako je rozvoj programu environmentálního označování pro letectví v rámci strategie inteligentní a udržitelné mobility⁹ a podpora poskytovaná v souvislosti s rozvojem balíčku „Fit for 55“, který zahrnuje návrh Komise na legislativní rámec RefuelEU pro letectví¹⁰, kde je úkolem agentury EASA monitorovat zavádění udržitelných leteckých paliv a podávat o něm zprávy.

Objektivní přehled o stavu ochrany životního prostředí v Unii v oblasti civilního letectví poskytuje také environmentální přezkum, který společně vypracovávají Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) a agentura EASA s podporou správce sítě jednotného evropského nebe. Tento přezkum, zveřejňovaný každé tři roky ve zprávě o životním prostředí v evropském letectví, obsahuje doporučení, jak zlepšit úroveň ochrany životního prostředí v oblasti civilního letectví v Unii. Poslední zpráva byla zveřejněna v září 2022¹¹.

Kromě toho má agentura EASA rovněž mandát shromažďovat a ověřovat informace o hlučnosti a výkonnosti letadla pro účely modelování hluku v okolí letišť podle nařízení (EU) č. 598/2014¹².

3) Posádky letadel

Piloti a palubní průvodčí zapojení do provozu letadel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b) nařízení (EU) 2018/1139, kromě bezpilotních letadel, a zařízení pro výcvik pomocí letové simulace, a osoby a organizace podílející se na výcviku, zkouškách, přezkušování a lékařských prohlídkách těchto pilotů a palubních průvodčích musí splňovat hlavní požadavky stanovené v příloze IV uvedeného nařízení. Piloti musí být držiteli průkazu způsobilosti pilota a příslušného osvědčení zdravotní způsobilosti pilota pro vykonávanou činnost, palubní průvodčí zapojení do provozu v obchodní letecké dopravě musí být držiteli osvědčení a letecká zdravotní střediska a organizace provádějící výcvik pilotů a palubních průvodčích musí být držiteli oprávnění.

Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace využívané pro výcvik pilotů musí mít osvědčení. Držitelé osvědčení musí být také osoby odpovědné za poskytování leteckého výcviku, výcviku pomocí letové simulace nebo za posuzování dovedností pilotů, jakož i letečtí lékaři.

4) Letecký provoz

Provoz letadel spadajících do oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139, kromě bezpilotních letadel, musí být v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze V a podle okolností v přílohách VII a VIII nařízení. Provozovatelé letadel buď učiní prohlášení o své způsobilosti a dostupnosti prostředků pro plnění povinností spojených s provozem letadel v souladu

⁸ [Nařízení Evropského parlamentu a Rady \(ES\) č. 1907/2006 ze dne 18. prosince 2006 o registraci, hodnocení, povolování a omezování chemických látek, o zřízení Evropské agentury pro chemické látky, o změně směrnice 1999/45/ES a o zrušení nařízení Rady \(EHS\) č. 793/93, nařízení Komise \(ES\) č. 1488/94, směrnice Rady 76/769/EHS a směrnice Komise 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES.](#)

⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330

¹⁰ COM(2021) 561 final.

¹¹ https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf

¹² Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 598/2014 ze dne 16. dubna 2014 o pravidlech a postupech pro zavedení provozních omezení ke snížení hluku na letištích Unie v rámci vyváženého přístupu, kterým se zrušuje směrnice 2002/30/ES. Úř. věst. L 173, 12.6.2014, s. 65.

s příslušnými prováděcími pravidly EU, nebo budou držiteli osvědčení. V osvědčení se uvedou práva udělená provozovateli letadla a osvědčení lze pozměnit s cílem rozšířit nebo odebrat práva. Stejně tak může být platnost osvědčení omezena, pozastavena nebo zrušena, pokud držitel již nedodržuje příslušná pravidla a postupy EU pro vydání a zachování platnosti takového osvědčení.

5) Letiště a pozemní odbavení

Letiště, vybavení letišť související s bezpečností, provoz letišť a poskytování služeb pozemního odbavení a služeb řízení provozu na odbavovací ploše na letištích musí být v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze VII a podle okolností v příloze VIII nařízení (EU) 2018/1139. Pravidla EU se vztahují na letiště, která se nacházejí se na území, na něž se vztahují Smlouvy a která splňují všechna následující kritéria:

- jsou veřejná,
- slouží obchodní letecké dopravě a
- mají zpevněnou přístrojovou dráhu o délce 800 metrů nebo více nebo
- jsou určena výlučně pro vrtulníky s využitím postupů přiblížení nebo odletů podle přístrojů.

Pravidla EU stanoví společné požadavky na:

- projektování, údržbu a provoz letišť,
- včetně vybavení souvisejícího s bezpečností používaného na těchto letištích,
- projektování, výrobu, údržbu a provoz vybavení letiště souvisejícího s bezpečností používaného nebo zamýšleného pro použití na letištích, jež spadají do oblasti působnosti pravidel EU, jakož i poskytování služeb pozemního odbavení a služeb řízení provozu na odbavovací ploše na těchto letištích, a
- ochranu okolí uvedených letišť, aniž je dotčeno právo Unie a členských států týkající se životního prostředí a územního plánování.

6) ATM/ANS, včetně provádění jednotného evropského nebe

Poskytování služeb ATM/ANS musí být v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze VIII a podle okolností v příloze VII. Letadla provozovaná ve vzdušném prostoru jednotného evropského nebe, kromě letadel využívaných k činnostem podle čl. 2 odst. 3 písm. a) nařízení (EU) 2018/1139, musí splňovat hlavní požadavky stanovené v bodě 1 přílohy VIII. Poskytovatelé služeb ATM/ANS musí být držiteli osvědčení, v němž se uvedou udělená práva poté, co prokážou soulad s příslušnými pravidly EU. Osvědčení může být vyžadováno rovněž od organizací zapojených do projektování, výroby nebo údržby systémů ATM/ANS a složek ATM/ANS.

Agentura EASA je příslušným úřadem odpovídajícím za osvědčování, dozor a vynucování, pokud jde o některé poskytovatele služeb ATM/ANS a organizace poskytující výcvik řídicích letového provozu – včetně celoevropských poskytovatelů – a organizace podílející se na projektování, výrobě nebo údržbě systémů ATM/ANS a složek ATM/ANS.

Agentura EASA na požádání poskytuje Komisi technickou pomoc při provádění jednotného evropského nebe, jak je definováno v článku 93 nařízení (EU) 2018/1139.

7) Řídicí letového provozu

Řídicí letového provozu zapojení do poskytování služeb ATM/ANS, jakož i osoby, organizace a zařízení pro výcvik pomocí letové simulace podílející se na výcviku, zkouškách, přezkušování nebo lékařských prohlídkách těchto řídicích letového provozu musí vyhovovat hlavním požadavkům stanoveným v příloze VIII nařízení (EU) 2018/1139. Řídicí letového

provozu musí být držiteli průkazu způsobilosti řídicího letového provozu a osvědčení zdravotní způsobilosti řídicího letového provozu, v nichž jsou uvedena udělená práva. Průkaz a osvědčení lze pozměnit s cílem rozšířit nebo odebrat práva a jejich platnost může být omezena, pozastavena nebo zrušena, pokud držitel již nedodrжуje příslušná pravidla a postupy EU pro vydání a zachování platnosti takového průkazu způsobilosti nebo osvědčení zdravotní způsobilosti. Organizace pro výcvik řídicích letového provozu a letecká zdravotnická střediska musí být držiteli osvědčení. Osoby odpovědné za poskytování praktického výcviku, za posuzování praktických dovedností řídicích letového provozu a letečtí lékaři musí rovněž splňovat určité požadavky na odbornou způsobilost.

8) *Bezpilotní letadla*

Projektování, výroba, údržba a provoz bezpilotních letadel a jejich motorů, vrtulí, letadlových částí, nezastavěného vybavení a vybavení pro řízení bezpilotních letadel na dálku, jakož i personál, včetně dálkově řídicích pilotů, a organizace podílející se na těchto činnostech musí splňovat hlavní požadavky uvedené v [příloze IX](#) a případně hlavní požadavky uvedené v přílohách II, IV a V nařízení (EU) 2018/1139. Při zohlednění povahy a rizika dotčené činnosti, provozních vlastností dotčených bezpilotních letadel a charakteru oblasti provozu může být požadováno osvědčení pro projektování, výrobu, údržbu a provoz bezpilotních letadel a jejich motorů, vrtulí, letadlových částí, nezastavěného vybavení a vybavení pro řízení bezpilotních letadel na dálku, jakož i pro personál, včetně dálkově řídicích pilotů, a organizace podílející se na těchto činnostech. V osvědčení se uvedou bezpečnostní omezení, provozní podmínky a práva. Osvědčení lze pozměnit s cílem rozšířit nebo odebrat omezení, podmínky a práva a jejich platnost může být omezena, pozastavena nebo zrušena, pokud držitel již nedodrжуje podmínky, pravidla a postupy pro vydání nebo zachování platnosti takového osvědčení.

9) *Provoz uskutečňovaný provozovatelem letadel ze třetí země*

Letadla uvedená v [čl. 2 odst. 1 písm. c\)](#) nařízení (EU) 2018/1139, jakož i jejich posádky a jejich provoz musí splňovat příslušné standardy ICAO. Pokud takové standardy neexistují, musí tato letadla, jejich posádky a jejich provoz splňovat, pokud jde o jiná než bezpilotní letadla, hlavní požadavky uvedené v přílohách II, IV a V nařízení (EU) 2018/1139. Pokud jde o bezpilotní letadla, musí splňovat hlavní požadavky stanovené v [příloze IX](#) a případně hlavní požadavky uvedené v přílohách II, IV a V uvedeného nařízení.

10) *Výzkum a inovace*

Nařízení (EU) 2018/1139 zavedlo pro agenturu EASA řadu nových klíčových pravomocí. V oblasti výzkumu a inovací je agentura Komisi a členskými státy nápomocna při určování hlavních témat výzkumu v oblasti civilního letectví s cílem přispět k zajištění souladu a koordinace mezi výzkumem financovaným z veřejných prostředků a vývojem a politikami spadajícími do oblasti působnosti uvedeného nařízení. Agentura EASA podporuje Komisi při stanovování a plnění příslušných rámcových programů Unie pro výzkum a inovace a ročních a víceletých pracovních programů, rovněž při provádění postupů hodnocení, při přezkumu financovaných projektů a při využívání výsledků projektů v oblasti výzkumu a inovací. Agentura rovněž provádí části rámcového programu EU pro výzkum a inovace týkající se civilního letectví a zapojuje se do výzkumných činností *ad hoc*, které jsou slučitelné s úkoly agentury a s cíli nařízení (EU) 2018/1139.

Evropské odvětví letectví prošlo v posledních desetiletích úspěšným vývojem, díky němuž Evropa zaujala přední místo na celosvětovém konkurenčním trhu. Významnými prvky jsou

programy EU pro výzkum a inovace v evropském letectví, jakož i výzkumné činnosti členských států a odvětví letectví. Tyto iniciativy přímo souvisejí s cílem Evropského programu pro bezpečnost letectví (EASP) a Evropského plánu pro bezpečnost letectví (EPAS) zajistit nejvyšší úroveň bezpečnosti, ochrany před protiprávními činy a ochrany životního prostředí v Evropě.

Nové technologie a koncepce vznikají nebývalým tempem. Evropské a vnitrostátní výzkumné a inovační programy, včetně programů Clean Sky/Clean Aviation a SESAR, vyvíjejí nové koncepce a řešení v oblasti letectví, které před zahájením provozu v Evropě i ve třetích zemích bude nutné certifikovat nebo schválit. Kromě toho noví účastníci na trhu, zejména v odvětví bezpilotních letadel, přinášejí na evropskou leteckou scénu nové požadavky, které vyžadují nové evropské regulační reakce.

Evropský systém bezpečnosti letectví podporuje zavádění těchto nových řešení a obecněji bezpečnou integraci nových technologií a koncepcí.

Pokud jde o Evropský plán pro bezpečnost letectví, výzkumné projekty, které se stanou součástí plánu, vycházejí ze seznamu prioritních témat výzkumné agendy, pro něž je zajištěn zdroj financování nebo u nichž je pravděpodobné, že dotčený projekt bude financován do začátku referenčního období daného Evropského plánu pro bezpečnost letectví¹³.

Program Data4Safety představuje cenný zdroj pro identifikaci relevantních údajů (letové údaje, údaje o provozu, počasí, bezpečnostní zprávy atd.), které jsou k dispozici v souhrnné podobě s cílem podpořit výzkumné projekty v souladu s článkem 72 nařízení (EU) 2018/1139, který vyžaduje, aby agentura EASA shromažďovala a analyzovala bezpečnostní údaje za účelem identifikace rizik a měření výkonnosti evropského systému bezpečnosti letectví.

11) Vzájemná závislost mezi bezpečností letectví a jeho ochranou před protiprávními činy, včetně kybernetické bezpečnosti

Nařízení (EU) 2018/1139 stanoví, že Komise, agentura a členské státy spolupracují v záležitostech ochrany civilního letectví před protiprávními činy, včetně kybernetické bezpečnosti, pokud existuje vzájemná závislost mezi bezpečností civilního letectví a jeho ochranou před protiprávními činy. Agentura EASA může rovněž poskytnout Komisi technickou pomoc, má-li agentura příslušnou odbornost v oblasti bezpečnosti, při provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008⁴¹ a dalších příslušných ustanovení právních předpisů Unie. Aby agentura přispěla k ochraně civilního letectví před protiprávními činy, reaguje v případě nutnosti bez zbytečného odkladu na naléhavý problém, a to tak, že přijme opatření týkající se osvědčování letové způsobilosti a ochrany životního prostředí s cílem řešit slabé stránky v projektování letadel a doporučí nápravná opatření, která mají přijmout příslušné vnitrostátní orgány nebo fyzické a právnické osoby, na něž se vztahuje nařízení (EU) 2018/1139, nebo sděluje příslušné informace těmto orgánům a osobám, pokud má daný problém dopad na provozování letadel, včetně rizik pro civilní letectví, jež vyplývají z oblastí konfliktů.

12) Mezinárodní spolupráce

13 Další informace o výzkumné činnosti agentury jsou k dispozici na internetových stránkách EASA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>

Na základě mezinárodních dohod v oblasti letectví rozšiřuje EU svůj regulační rámec na třetí země a regiony po celém světě. Účelem těchto dohod je buď úplné sblížení právních předpisů s příslušnými předpisy EU s cílem rozšířit jednotný trh EU v oblasti letecké dopravy s těmito třetími zeměmi a regiony, nebo stanovit pravidla a postupy pro vzájemné uznávání osvědčení. V této souvislosti je důležité zmínit intenzivní činnost Komise a agentury EASA při poskytování technické pomoci třetím zemím a regionům s cílem podpořit je při provádění příslušných právních předpisů EU v oblasti letectví. Tato pomoc přispívá k harmonizaci pravidel a vzájemnému uznávání osvědčení v zájmu evropského průmyslu a prosazování evropských norem v oblasti bezpečnosti letectví. Agentura spolupracuje s příslušnými orgány třetích zemí a s mezinárodními organizacemi a uzavírá s nimi pracovní dohody.

V rámci organizace ICAO pomáhá agentura EASA členským státům při výkonu jejich práv a plnění jejich závazků vyplývajících z mezinárodních dohod v záležitostech spadajících do oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139, zejména jejich práv a závazků vyplývajících z Chicagské úmluvy.

Agentura jedná jako regionální organizace pro dozor nad bezpečností v rámci organizace ICAO (viz oddíl 1.2 výše).

13) Řešení krizových situací v letectví

Komise, jakož i agentura EASA v souladu s článkem 91 nařízení (EU) 2018/1139, přijaly v oblasti svých pravomocí okamžitá opatření, aby přispěly ke včasné reakci na krizi COVID-19 a zmírnění jejích dopadů. Agentura EASA ve spolupráci s příslušnými zúčastněnými stranami vydala řadu požadavků a doporučení pro členské státy a zúčastněné strany v oblasti letectví ve formě bezpečnostních směrnic, bezpečnostních informačních bulletinů, pokynů a propagačních materiálů týkajících se bezpečnosti.

Agentura EASA a Evropské středisko pro prevenci a kontrolu nemocí (ECDC) vydaly mimo jiné společný dokument definující opatření k zajištění ochrany zdraví cestujících v letecké dopravě a pracovníků v letectví poté, co letecké společnosti obnoví pravidelné letové řady po závažném narušení letového provozu způsobeném pandemií COVID-19¹⁴.

14) Vzájemná závislost mezi bezpečností civilního letectví a socioekonomickými faktory

Článek 89 nařízení (EU) 2018/1139 zavedl požadavek, že „Komise, agentura a další orgány, instituce a jiné subjekty Unie [...] a členské státy spolupracují s cílem zajistit, aby byla zohledňována vzájemná závislost mezi bezpečností civilního letectví a souvisejícími socioekonomickými faktory, mimo jiné v rámci regulativních postupů, dozoru a provádění spravedlivého posouzení [...], za účelem řešení socioekonomických rizik pro bezpečnost letectví“.

Dále požaduje, aby agentura každé tři roky zveřejnila přezkum „podávající objektivní přehled o přijatých krocích a opatřeních, zejména těch, které se týkají řešení vzájemné závislosti mezi bezpečností civilního letectví a socioekonomickými faktory“.

To je v souladu s procesem evropského řízení bezpečnostních rizik, což je proaktivní postup založený na datech, jehož cílem je systematická identifikace a posuzování bezpečnostních

14 [EASA ECDC COVID-19 Aviation Health Safety Protocol | EASA \(europa.eu\)](#) (Bezpečnostní protokol pro ochranu zdraví v letecké dopravě týkající se onemocnění COVID-19, přijatý agenturou EASA a ECDC)

problémů, včetně problémů vyplývajících ze socioekonomických faktorů. První vydání přezkumu podle článku 89 zveřejnila agentura EASA v prosinci 2021¹⁵. Přezkum zkoumá zejména důsledky socioekonomických faktorů pro bezpečnost v oblastech zaměstnanosti a pracovních podmínek, zdraví a životního stylu a vzdělávání. Uvádí také možné budoucí kroky a opatření v souvislosti s Evropským plánem pro bezpečnost letectví.

1.3.2.2 Opatření agentury

Provádění nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích aktů a aktů v přenesené pravomoci je v případě potřeby podpořeno certifikačními specifikacemi (CS) a dalšími podrobnými specifikacemi (DS), přijatelnými způsoby průkazu (AMC) a poradenským materiálem (GM).

Certifikační specifikace stanoví technické normy, které uvádějí způsoby průkazu souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě. Používají se pro účely osvědčování výrobků, osob a organizací. Pokud tak stanoví nařízení (EU) 2018/1139, tvoří některé certifikační specifikace certifikační předpisovou základnu pro vydání osvědčení agenturou EASA.

Podrobné specifikace jsou nezávazné standardy vydané agenturou za účelem provádění některých ustanovení nařízení (EU) 2018/1139 a aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, pokud nařízení (EU) 2018/1139 vyžaduje použití podrobných specifikací pro prohlášení o shodě ze strany organizace nebo osoby, na kterou se vztahuje povinnost takového prohlášení.

Přijatelné způsoby průkazu jsou agenturou vydané nezávazné standardy, které jsou organizacemi používány s cílem prokázat soulad s nařízením (EU) 2018/1139 a akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě nebo s certifikačními specifikacemi a dalšími podrobnými specifikacemi.

Poradenský materiál je nezávazný materiál vydaný agenturou, který napomáhá objasnit význam aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů, certifikačních specifikací nebo dalších podrobných specifikací a používá se k podpoře výkladu nařízení (EU) 2018/1139, aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, certifikačních specifikací a dalších podrobných specifikací.

1.3.2.3 Mechanismy pružnosti

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

Ustanovení o pružnosti obsažená v nařízení (EU) 2018/1139 za tímto účelem umožňují členským státům udělovat kterékoli fyzické nebo právnické osobě, na kterou se nařízení vztahuje, výjimky z příslušných požadavků, a to v případě naléhavých a nepředvídaných situací postihujících dané osoby, nebo v případě naléhavých provozních potřeb dané osoby, jestliže jsou splněny všechny tyto podmínky:

- tyto situace nebo potřeby nelze podle příslušných požadavků odpovídajícím způsobem vyřešit,

¹⁵ [EASA publishes study of socio-economic factors in relation to aviation safety | EASA \(europa.eu\)](#) (Agentura EASA zveřejňuje studii socioekonomických faktorů v souvislosti s bezpečností letectví)

- je zajištěna bezpečnost, ochrana životního prostředí a splnění příslušných hlavních požadavků, je-li to nutné i prostřednictvím opatření ke zmírnění dopadů,
- členský stát co nejvíce zmírnil možné narušení tržních podmínek v důsledku udělení výjimky a
- výjimka je rozsahem i časově omezená na to, co je naprosto nezbytné, a je uplatňována nediskriminačně.

Jestliže byla výjimka udělena na dobu, která přesahuje osm po sobě jdoucích měsíců, nebo jestliže členský stát udělil tutéž výjimku opakovaně a její celková doba trvání přesahuje osm měsíců, agentura posoudí, zda byly splněny výše uvedené podmínky, a do tří měsíců od obdržení oznámení vydá doporučení Komisi ohledně výsledku uvedeného posouzení. Komise pak při zohlednění uvedeného doporučení posoudí, zda byly uvedené podmínky splněny. Pokud Komise dospěje k závěru, že uvedené podmínky splněny nebyly, nebo pokud se její závěr liší od výsledku posouzení provedeného agenturou, přijme do tří měsíců od obdržení doporučení prováděcí akt obsahující její rozhodnutí v této věci. Po oznámení prováděcího aktu potvrzujícího, že tyto podmínky nebyly splněny, dotčený členský stát udělenou výjimku okamžitě zruší.

Jestliže členský stát dojde k závěru, že splnění hlavních požadavků stanovených v přílohách je možné prokázat jinými prostředky, než jsou prostředky uvedené v aktech v přenesené pravomoci a prováděcích aktech přijatých na základě tohoto nařízení, a že tyto prostředky představují významnou výhodu pro bezpečnost civilního letectví nebo pro efektivitu pro osoby, na které se vztahuje toto nařízení, nebo pro dotčené úřady, může předložit Komisi a agentuře odůvodněnou žádost o změnu dotčených aktů v přenesené pravomoci nebo prováděcích aktů tak, aby umožňovaly použití těchto jiných prostředků. V takovém případě agentura bez zbytečného odkladu vydá doporučení Komisi o tom, zda žádost členského státu splňuje výše uvedené podmínky. Pokud je to nezbytné, Komise bez prodlení a s přihlédnutím k danému doporučení zváží změnu dotčeného aktu v přenesené pravomoci nebo prováděcího aktu.

1.3.3 Vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví

Pravidla platná pro vyšetřování nehod a incidentů jsou definována na evropské úrovni, a to nařízením (EU) č. 996/2010¹⁶. Toto nařízení zajišťuje vysokou úroveň efektivity, rychlosti a kvality bezpečnostních vyšetřování v evropském civilním letectví; jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Dále posiluje spolupráci mezi orgány pro šetření vytvořením Evropské sítě orgánů pro šetření v civilním letectví (ENCASIA) a zavádí ustanovení pro uchovávání bezpečnostních doporučení a reakcí na tato doporučení v centrální databázi EU.

Další informace o postupech vyšetřování nehod a incidentů v Evropské unii jsou uvedeny v [oddíle 1.5](#).

¹⁶ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35.

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

Nařízení (EU) č. 376/2014¹⁷ obsahuje pravidla týkající se hlášení událostí, analýzy těchto hlášení a navazujících opatření, doplňující pravidla pro hlášení událostí v jednotlivých oblastech, která jsou součástí prováděcích nařízení pro tyto oblasti. Tento předpis stanoví požadavky, jejichž cílem je podpora motivace k hlášení nehod. Rovněž stanoví povinnosti pro odvětví, pro členské státy i pro agenturu EASA, aby shromažďovaly a analyzovaly události s cílem podpořit své postupy řízení bezpečnosti. Kromě toho zajišťuje, aby byly informace řádně chráněny a sdíleny mezi členskými státy a s agenturou EASA. Nařízení dále obsahuje ustanovení na podporu zásad spravedlivého posouzení ve všech členských státech.

Evropský program pro bezpečnost letectví využívá činnost sítě analytiků, vytvořené tímto nařízením, k určení toho, která opatření založená na důkazech je třeba provést na úrovni Unie. Tato činnost těží z pokročilých analytických metod dostupných v platformě Data4Safety a také z možnosti v případě potřeby spojit údaje o událostech s dalšími zdroji dat, což posiluje rozměr této činnosti založený na datech a umožňuje lépe identifikovat a vyhodnocovat rizika v celém systému.

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

Nařízení (ES) č. 2111/2005¹⁸ (dále jen „nařízení č. 2111/2005“) stanoví pravidla pro vytvoření a zveřejnění seznamu založeného na společných kritériích a týkajícího se leteckých dopravců, na které se z bezpečnostních důvodů vztahuje zákaz provozování letecké dopravy v Unii. [Seznam zakázaných leteckých dopravců](#)¹⁹ přijatý na základě tohoto nařízení je sám o sobě nařízením, a je proto přímo použitelný v členských státech. Seznam zakázaných leteckých dopravců je vytvořen nařízením Komise (ES) č. 474/2006²⁰. Je pravidelně aktualizován.

Pro účely aktualizace seznamu je Komisi nápomocen „Výbor pro leteckou bezpečnost“ sestávající z technických odborníků pro bezpečnost letectví ze všech států EASA, kterému

17 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatření a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18.

18 Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 ze dne 14. prosince 2005 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, o informování cestujících v letecké dopravě o totožnosti provozujícího leteckého dopravce a o zrušení článku 9 směrnice 2004/36/ES (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 344, 27.12.2005, s. 15.

19 Další informace jsou k dispozici na adrese: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_cs.htm

20 Nařízení Komise (ES) č. 474/2006 ze dne 22. března 2006 o vytvoření seznamu Společenství uvádějícího letecké dopravce, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy ve Společenství, uvedeného v kapitole II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 84, 23.3.2006, s. 14.

předseda Komise. „Výbor pro leteckou bezpečnost“ přijímá na návrh Komise své stanovisko kvalifikovanou většinou.²¹

Rozhodnutí zahrnout nebo vymazat dopravce (nebo skupinu dopravců, kteří získali osvědčení ve stejném státě) se přijímá na základě společných bezpečnostních kritérií uvedených v nařízení (ES) č. 2111/2005. Tato kritéria zohledňují například existenci bezpečnostních nedostatků na straně leteckého dopravce, neschopnost nebo ochotu leteckého dopravce nebo orgánů odpovědných za dozor nad ním řešit bezpečnostní nedostatky, zákazů provozování letecké dopravy vydaných třetími zeměmi, auditních zpráv vypracovaných třetími zeměmi nebo mezinárodními organizacemi (ICAO) a doložených informací týkajících se nehod. Všechna kritéria zohledňují příslušné normy v oblasti bezpečnosti letectví, kterými jsou buď standardy a doporučené postupy ICAO v případě provozovatelů ze třetích zemí, nebo právo EU v případě evropských provozovatelů.

1.4 Povinnosti a odpovědnost v oblasti bezpečnosti v Evropské unii

1.4.1 Rozhodovací proces v Evropské unii

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

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

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

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

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

Pro přijímání aktů v přenesené pravomoci byla zřízena zvláštní skupina odborníků, v níž Komise po důkladném projednání návrhů předpisů s odborníky zastupujícími členské státy přijímá akty v přenesené pravomoci. Pro přijímání prováděcích aktů byl vytvořen zvláštní výbor²², který přijímá návrhy prováděcích aktů k nařízení (EU) 2018/1139 a nařízení (EU) č. 376/2014, přičemž Komise předkládá návrhy nařízení založené většinou na návrzích agentury EASA (tzv. stanoviska), které před jejich zveřejněním agenturou prošly rozsáhlou konzultací se zúčastněnými stranami. Návrh nařízení je projednáván v tomto regulačním výboru složeném ze zástupců 27 členských států, v němž jsou jako pozorovatelé zastoupeni také zástupci Islandu, Lichtenštejnska, Norska, Švýcarska a Kontrolního úřadu ESVO, v souladu

21 Procesní podrobnosti jsou uvedeny v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí; Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

22 Výbor pro uplatňování společných pravidel v oblasti bezpečnosti civilního letectví – „Výbor Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví: Výbor EASA“.

s Dohodou o EHP²³ a Dohodou o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací²⁴. Pokud výbor vydává kladné stanovisko k opatřením navrženým Komisí, prováděcí nařízení je přijato.

V oblasti bezpečnosti civilního letectví je důležitý další výbor: „Výbor pro leteckou bezpečnost“, který se podílí na aktualizaci seznamu leteckých dopravců, kteří podléhají zákazu provozování letecké dopravy podle nařízení (EU) č. 2111/2005. Výbor pro jednotné nebe je rovněž odpovědný za přijímání pravidel týkajících se systému sledování výkonnosti, která zahrnují ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti pro služby ATM/ANS.

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

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

23 Dohoda o Evropském hospodářském prostoru, Úř. věst. L 1, 3.1.1994, příloha XIII – s. 1.

24 Dohoda o letecké dopravě mezi Evropským společenstvím a Švýcarskou konfederací, Úř. věst. L 114, 30.4.2002, s. 73.

Tabulka 2. Příslušné orgány podle pravidel EU

OBLAST PŮSOBNOSTI	ČLENSKÝ STÁT	EASA
Letová způsobilost letadel a ochrana životního prostředí, která zahrnuje: - letadla, - rotorová letadla, - kluzáky, - balony, - vzducholodě, - letadla typu eVTOL (letadla se svislým vzletem a přistáním poháněná elektrickými pohonnými jednotkami)	Osvědčení letové způsobilosti (jednotlivých) letadel	Typové osvědčení letadla, motoru a vrtule
	Osvědčení hlukové způsobilosti (jednotlivých) letadel	Osvědčení letadlových částí a zařízení
	není relevantní	Osvědčování projekčních organizací a dozor nad nimi
	Osvědčování výrobních organizací a dozor nad nimi, kromě těch organizací, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování výrobních organizací ze třetích zemí a dozor nad nimi Osvědčování výrobních organizací v EU, jejichž osvědčení bylo přeneseno v souladu s článkem 64 nebo 65 základního nařízení, a dozor nad nimi ²⁵
	Osvědčování organizací údržby (část 145) a dozor nad nimi, kromě těch organizací, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování organizací údržby ze třetích zemí a dozor nad nimi (část 145) Osvědčování organizací v EU podle části 145, jejichž osvědčení bylo přeneseno v souladu s článkem 64 nebo 65 základního nařízení, a dozor nad nimi
	Osvědčování organizací letové způsobilosti s kombinovanými právy (část CAO) a dozor nad nimi, kromě těch organizací, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování organizací letové způsobilosti s kombinovanými právy ze třetích zemí (část CAO) a dozor nad nimi Osvědčování organizací v EU podle části CAO, jejichž osvědčení bylo přeneseno v souladu s článkem 64 nebo 65 základního nařízení, a dozor nad nimi
Osvědčování organizací k řízení zachování letové způsobilosti (část CAMO) a dozor nad nimi, kromě těch organizací, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování organizací k řízení zachování letové způsobilosti ze třetích zemí (část CAMO) a dozor nad nimi Osvědčování organizací v EU k řízení zachování letové způsobilosti, jejichž	

²⁵ Článek 64: přenesení pravomoci na žádost členských států – článek 65: přenesení pravomoci na žádost organizací působících ve více než jednom členském státě.

	Průkazy způsobilosti osvědčujícího personálu v oblasti údržby	osvědčení bylo přeneseno v souladu s článkem 64 nebo 65 základního nařízení, a dozor nad nimi není relevantní
	Osvědčování organizací pro výcvik údržby letadel a dozor nad nimi (část 147), kromě těch organizací, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování organizací pro výcvik údržby letadel ze třetích zemí a dozor nad nimi (část 147) Schvalování organizací EU pro výcvik údržby letadel v EU (část 147), jejichž osvědčení bylo přeneseno v souladu s článkem 64 nebo 65 základního nařízení, a dozor nad nimi
Letecký provoz	není relevantní	Udělování oprávnění provozovatelům ze třetích zemí (obchodní letecká doprava)
	Osvědčování provozovatelů obchodní letecké dopravy / držitelů osvědčení leteckého provozovatele (AOC) a dozor nad nimi, kromě těch provozovatelů a držitelů osvědčení, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování provozovatelů obchodní letecké dopravy, jejichž osvědčení leteckého provozovatele bylo přeneseno v souladu s článkem 64 nebo 65 základního nařízení, a dozor nad nimi
	Dozor nad jinými provozovateli (neobchodní provoz, zvláštní provoz) a udělování oprávnění těmto provozovatelům, kromě těch provozovatelů, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Dozor nad jinými provozovateli, pokud byl dozor přenesen v souladu s články 64 nebo 65 základního nařízení, a udělování oprávnění těmto provozovatelům
Letové posádky a lékařská služba	Udělování licencí a osvědčení zdravotní způsobilosti pilotů	není relevantní
	Osvědčení palubních průvodčích	není relevantní
	Osvědčování organizací pro výcvik pilotů a dozor nad nimi, kromě těch organizací, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování organizací pro výcvik pilotů ze třetích zemí a dozor nad nimi Osvědčování organizací v EU pro výcvik pilotů, jejichž osvědčení bylo přeneseno v souladu s článkem 64 nebo 65 základního nařízení, a dozor nad nimi
	Osvědčování leteckých zdravotních středisek, kromě těch středisek, pro která je příslušným	Osvědčování leteckých zdravotních středisek ze třetích zemí a dozor nad

	úřadem EASA, a dozor nad nimi	nimi
	Osvědčování zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD), kromě těch, pro která je příslušným úřadem EASA	Osvědčování FSTD: – používaná výcvikovými organizacemi certifikovanými agenturou EASA, – nacházející se ve třetích zemích, – nacházející se na území členského státu na základě žádosti členského státu
	Vydávání osvědčení instruktorů a examinátorů a leteckých lékařů	není relevantní
ATM/ANS	Osvědčování poskytovatelů ATM/ANS a dozor nad nimi, kromě těch, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování poskytovatelů ATM/ANS ze třetích zemí a dozor nad nimi. Osvědčování celoevropských poskytovatelů ATM/ANS, včetně správce sítě a poskytovatelů služeb DAT, a dozor nad nimi
	není relevantní	Osvědčování a dozor, pokud jde o osvědčení a prohlášení týkající se některých zařízení ATM/ANS souvisejících s bezpečností
	Udělování průkazu způsobilosti a osvědčení zdravotní způsobilosti řídicích letového provozu (včetně instruktorů a hodnotitelů)	není relevantní
	Osvědčování organizací pro výcvik řídicích letového provozu, kromě těch organizací, pro které je příslušným úřadem agentura EASA	Osvědčování organizací provádějících výcvik řídicích letového provozu třetích zemí
	Osvědčování leteckých lékařů a leteckých zdravotních středisek	není relevantní
Letiště (včetně heliportů a vertiportů)	Osvědčování pro letiště a jeho vybavení související s bezpečností	Osvědčování a dozor, pokud jde o osvědčení a prohlášení týkající se určitého vybavení letišť souvisejícího s bezpečností
	Osvědčování provozovatelů letišť a jejich provozu	není relevantní
Bezpilotní systémy (drony)	Registrace provozovatelů bezpilotních systémů a certifikovaných bezpilotních systémů	Ověřování návrhu bezpilotních systémů provozovaných ve „specifické“ kategorii
	Provozní oprávnění pro bezpilotní systémy	není relevantní

	provozované ve „specifické“ kategorii	
	První vydání osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů a průběžný dozor nad držiteli osvědčení	není relevantní
	Vydávání průkazů způsobilosti dálkově řídicího pilota provozujícího bezpilotní systémy a osvědčení zdravotní způsobilosti	není relevantní
Vzdušný prostor U-space	Posouzení rizik ve vzdušném prostoru, vymezení vzdušného prostoru U-space, dynamická změna konfigurace vzdušného prostoru a související povinnosti	není relevantní
	Určení a osvědčování jediného společného poskytovatele informačních služeb	není relevantní
	Osvědčování jiných poskytovatelů služeb U-space (USSP)	Osvědčování celoevropských USSP a USSP ze třetích zemí

Poznámka:

Odpovědnost za schvalování/osvědčování v různých oblastech způsobilosti zahrnuje také řízení bezpečnosti a případně řízení bezpečnosti informací. Soulad s příslušnými požadavky se ověřuje v rámci procesů prvního osvědčení/schválení a průběžného dozoru a nepodléhá samostatnému schválení/osvědčení organizace. Rozdělení odpovědnosti za tyto oblasti se proto řídí způsobem definovaným v tabulce 2.

Obrázek 1. Vzájemné vztahy mezi zúčastněnými stranami v evropském bezpečnostním systému



- ✓ Vydává schválení organizace
- ✓ Osvědčuje výrobky
- ✓ Provádí dozor nad organizacemi a výrobky
- ✓ Řídí EPAS
- ✓ Vypracovává technická pravidla -> Komise
- ✓ Vypracovává a schvaluje opatření agentury -> státy a odvětví
- ✓ Provádí standardizační kontroly v členských státech
- ✓ Shromažďuje údaje o událostech a analyzuje je
- ✓ Vydává oprávnění TCO
- ✓ Hodnotí opatření členských států v oblasti pružnosti



- ✓ Navrhuje právní předpisy
- ✓ Přijímá právní předpisy
- ✓ Řídí dvoustranné dohody
- ✓ Spravuje memorandum o porozumění s ICAO
- ✓ Řídí projekty EU v oblasti civilního letectví
- ✓ Rozhoduje o rozpočtu EASA
- ✓ Zahazuje řízení o nesplnění povinnosti -> členské státy
- ✓ Udržuje EASP
- ✓ Spravuje bezpečnostní seznam EU
- ✓ Přijímá opatření v oblasti pružnosti od členských států

- ✓ Zajišťuje shodu s právními předpisy EU
- ✓ Řídí bezpečnost
- ✓ Podává zprávy o událostech, poskytuje bezpečnostní informace
- ✓ Poskytuje poradenství EASA prostřednictvím SAB a řídicích skupin
- ✓ Poskytuje zpětnou vazbu k návrhům pravidel a EPAS
- ✓ Podílí se na evropském SRM prostřednictvím odborných skupin a sítí
- ✓ Podílí se na programu Data4Safety

1.4.2.2 Členské státy

V rámci řádného legislativního postupu je Rada, složená ze zástupců členských států, spolu s Evropským parlamentem spolunormotvůrcem (viz [oddíl 1.3.1](#)). Členské státy (nikoli však Rada jako taková) se rovněž účastní rozhodovacího procesu v případě prováděcích aktů, a to prostřednictvím zavedených postupů projednávání ve výborech (viz [oddíl 1.4.1](#)).

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

- letové způsobilosti letadel uvedených v příloze I nařízení (EU) 2018/1139 (např. některých historických letadel, experimentálních letadel, lehkých letadel atd.);
- provozu letadel, jestliže provádějí vojenské, celní, policejní, pátrací a záchranné, hasičské akce, akce pobřežní strážce nebo podobné činnosti nebo služby, pokud se členské státy nerozhodnou uplatňovat požadavky EU stanovené v čl. 2 odst. 6 nařízení (EU) 2018/1139;
- ATM/ANS, včetně systémů a složek, které jsou poskytovány či zpřístupňovány vojenskými silami, pokud se členský stát nerozhodne uplatňovat požadavky EU podle čl. 2 odst. 6 nařízení (EU) 2018/1139;
- letišť, která jsou kontrolována a provozována vojenskými silami, pokud se členský stát nerozhodne uplatňovat požadavky EU podle čl. 2 odst. 6 nařízení (EU) 2018/1139;

Poznámka: Aniž jsou dotčeny požadavky týkající se národní bezpečnosti a obrany, členské státy zajistí, aby služby ATM/ANS uvedené v písmenu c) poskytované civilnímu letovému provozu, jakož i zařízení uvedená v písmenu d), která jsou veřejná, poskytovaly takovou úroveň bezpečnosti a interoperability s civilními

systemy, která je stejně účinná jako úroveň vyplývající z uplatňování základních požadavků nařízení (EU) 2018/1139.

- e) letiště, která nesplňují alespoň jedno z těchto kritérií:
 - i) jsou veřejná;
 - ii) slouží obchodní letecké dopravě;
 - iii) provoz je zajišťován s využitím postupů přiblížení nebo odletů podle přístrojů
 - a
 - a. mají dráhu se zpevněným povrchem o délce 800 metrů nebo více, nebo
 - b. jsou určena výlučně pro vrtulníky;
- f) na základě rozhodnutí členských států letiště, která splňují všechna kritéria uvedená v písm. e) bodech i) až iii), avšak neodstaví více než 10 000 cestujících obchodní letecké dopravy ročně nebo se na nich neuskuteční ročně více než 850 pohybů souvisejících s přepravou nákladu;
- g) opatření k omezení doby letové služby v oblastech, na které se nevztahuje právo EU (viz článek 8 nařízení (EU) č. 965/2012).

Podle čl. 2 odst. 6 nařízení (EU) 2018/1139 se členský stát může rozhodnout, že použije kterýkoli z oddílů 1, 2, 3 nebo 7 kapitoly III nebo jejich kombinaci na některé nebo všechny činnosti uvedené v čl. 2 odst. 3 písm. a) nařízení a na personál a organizace zapojené do těchto činností, pokud se domnívá, že s ohledem na povahu daných činností, personálu a organizací a na účel a obsah dotčených ustanovení lze tato ustanovení účinně uplatňovat. Tato možnost volby („opt-in“) poskytuje členským státům pružnost při rozhodování o tom, kde může být použití práva Unie účinnější s ohledem na dosažení větší bezpečnosti, interoperability či efektivity.

Zatímco největší část právních předpisů pro bezpečnost letectví je přijímána na úrovni Evropské unie, členské státy jsou i nadále zodpovědné za zajištění bezpečnosti letectví na svém území a ve svém vzdušném prostoru. Většina certifikačních úkolů podle nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích předpisů, jako je schvalování vnitrostátních organizací a vydávání licencí personálu, je prováděna na vnitrostátní úrovni. Členské státy na tento personál a organizace dohlížejí, provádějí audity, hodnocení a kontroly a přijímají opatření k zabránění nesouladu.

V některých oblastech jsou však vydávána osvědčení na úrovni Evropské unie. V těchto oblastech totiž členské státy přenesly povinnosti podle Chicagské úmluvy na EU (viz tabulka 2 výše).

Podle čl. 64 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139 nejsou přenesením pravomocí podle tohoto článku dotčena práva a povinnosti členských států podle Chicagské úmluvy. Pokud členský stát v souladu s tímto článkem přeneše pravomoci v souvislosti s úkoly, které pro něj vyplývají z Chicagské úmluvy, vyzoomí organizaci ICAO o skutečnosti, že agentura nebo jiný členský stát vykonává jeho jménem funkce a úkoly, jež mu byly podle Chicagské úmluvy svěřeny.

Členské státy jsou rovněž na základě standardů ICAO a podle kapitoly II nařízení (EU) 2018/1139 odpovědné za vypracování státního programu bezpečnosti, který musí být v souladu s Evropským programem pro bezpečnost letectví a který podporuje uskutečnění evropského systému bezpečnosti letectví.

1.4.2.3 Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA)

Evropská agentura pro bezpečnost letectví byla zřízena v roce 2002 s cílem umožnit lepší činnost ve všech oblastech, na které se vztahuje nařízení (EU) 2018/1139, aby některé činnosti prováděné na úrovni EU byly prováděny jediným specializovaným odborným subjektem. Personál agentury tvoří více než 800 odborníků v oblasti letecké dopravy a úředníků ze všech členských států. Její ústřední sídlo je v Kolíně nad Rýnem (Německo) a má kancelář v Bruselu a v pěti dalších městech: ve Washingtonu (USA), Montrealu (Kanada), Pekingu (Čína), Panamě (Panama) a Singapuru.

Agentura EASA je nezávislá ve vztahu k technickým záležitostem a má právní, správní a finanční samostatnost. Má právní subjektivitu a vykonává úkoly a povinnosti svěřené jí nařízením (EU) 2018/1139.

Správní rada agentury EASA tvořená zástupci 27 členských států EU, Islandu, Lichtenštejnska, Norska, Švýcarska a Komise stanoví pracovní program agentury EASA, sestavuje její rozpočet a sleduje činnosti agentury. Správní rada na svá jednání zve také pozorovatele, mezi nimiž jsou sousední státy EU, které s EU podepsaly komplexní dohodu o letectví, a zástupci průmyslu zastoupení prostřednictvím poradního sboru EASA.

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

Agentura EASA rovněž plní různé úkoly a povinnosti uvedené na obrázku 1 výše. Ty zahrnují zejména vypracování a přijetí stanovisek podporujících Komisi při přípravě technických částí nařízení v přenesené pravomoci a prováděcích nařízení.

Při vypracovávání takových stanovisek agentury EASA pomáhají poradní orgány, které rovněž poskytují poradenství ve věci obsahu, priorit a realizace jejího programu tvorby předpisů v rámci Evropského plánu pro bezpečnost letectví. Agentura rovněž vypracovává a přijímá opatření (certifikační specifikace (CS) a další podrobné specifikace, přijatelné způsoby průkazu (AMC) a poradenský materiál (GM)) na podporu provádění těchto společných technických pravidel.

Kromě toho agentura EASA provádí standardizační kontroly členských států s cílem sledovat, jak uplatňují ustanovení nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích pravidel (viz také [oddíl 3.1.1](#)). Podává zprávy Komisi, která nakonec na základě technických a právních konzultací s agenturou rozhodne o zahájení donucovacích opatření v případě nedodržování předpisů.

V oblasti ATM/ANS poskytuje agentura EASA technickou pomoc Komisi při provádění jednotného evropského nebe, a to prováděním technických kontrol, šetření a studií a rovněž přispíváním k provádění hlavního plánu ATM, včetně podpory vývoje a zavádění programu SESAR. Agentura EASA zajišťuje zejména regulační a prováděcí potřeby zásadních provozních změn programu SESAR a dalšího technologického pokroku, jako jsou mimo jiné technologická řešení vzdušného prostoru U-space, virtualizace, cloudová architektura a dálkové operace z řídicí věže, tím, že umožňuje používání nových pracovních metod, provozních zlepšení a technologií vyvinutých v rámci programu SESAR. Agentura EASA rovněž podporuje celý inovační cyklus programu SESAR tím, že posuzuje navrhované systémy a dohlíží na zaváděná řešení. Ty tvoří základní stavební kameny budoucího uspořádání evropského vzdušného prostoru, které podporuje bezpečnost, efektivitu a

environmentální výkonnost. Agentura EASA dále jménem Komise zajišťuje dozor nad manažerem struktury vzdušného prostoru pro funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) jednotného evropského nebe (SES).

Kromě toho agentura EASA přispívá k provádění systému výkonnosti pro letové navigační služby a funkce sítě, zejména poskytováním poradenského materiálu pro prvky systému sledování výkonnosti ATM jednotného evropského nebe související s bezpečností (viz bod 2.3.1).

Agentura EASA má rovněž pravomoc povolit provozovatelům obchodní letecké dopravy ze třetích zemí létat do, v rámci nebo z 31 států EASA. Agentura EASA přebírá pouze část hodnocení zahraničního provozovatele spojenou s bezpečností. Provozní povolení jsou nadále vydávána vnitrostátními orgány. Kromě toho agentura EASA koordinuje evropský program prohlídek na odbavovací ploše „SAFA“ (Safety Assessment of Foreign Aircraft, program posuzování bezpečnosti zahraničních letadel), týkající se bezpečnosti zahraničních letadel, která využívají letiště Unie.

Obecněji řečeno, agentura EASA poskytuje v případě potřeby odborné poradenství Komisi a členským státům. Agentura je rovněž prováděcím orgánem pro technickou pomoc v oblasti bezpečnosti letectví a v oblasti ATM třetím zemím a regionům, s nimiž EU podepsala dohody o letectví a jimž se EU zavázala tuto pomoc poskytovat. Pomoc je poskytována také leteckým úřadům členských států EU na *ad hoc* základě.

Agentura EASA rovněž plní úkoly v oblasti shromažďování údajů, analýz a výzkumu s cílem zvýšit bezpečnost letectví. V této souvislosti je podporována síť analytiků bezpečnosti letectví (NoA). Agentura koordinuje program Data4Safety, jehož hlavním cílem je vytvořit v evropském leteckém odvětví spolehlivé kapacity pro řízení rizik, aby se zvýšila jeho schopnost přijímat informovaná rozhodnutí založená na datech v různých oblastech bezpečnosti letectví. Cílem programu je využít bezprecedentní typ a objem znalostí a dat k řešení většiny důležitých otázek a výzev, kterým čelí a bude čelit evropské odvětví dopravy.

Agentura EASA je členem koordinační krizové jednotky pro evropské letectví, která je odpovědná za koordinaci řízení reakce na krizi sítě v oblasti letectví. V rámci své působnosti přispívá k včasné reakci na krize v letectví a k jejich zmírňování a činí tak ve spolupráci s dalšími příslušnými zúčastněnými stranami.

V neposlední řadě EASA odpovídá za vypracování a přijetí Evropského plánu pro bezpečnost letectví (EPAS).²⁶

Uplatňování zásad řádného řízení bezpečnosti je nezbytné pro trvalé zlepšování bezpečnosti civilního letectví v Unii, pro předvídaní vznikajících bezpečnostních rizik a pro co nejlepší využití omezených technických zdrojů. Ačkoli byl Evropský plán pro bezpečnost letectví již zavedeným nástrojem pro plánování bezpečnosti na úrovni EU, teprve nařízením (EU) 2018/1139 byl tento dokument formálně právně uznán. Zabývá se otázkami bezpečnosti vyčerpávajícím a úplným způsobem.

Kapitola II nařízení (EU) 2018/1139, která se zabývá řízením bezpečnosti, vyžaduje přijetí Evropského programu pro bezpečnost letectví a Evropského plánu pro bezpečnost letectví.

26 Viz [oddíl 2.2](#) s podrobnějšími informacemi o plánu EPAS a procesu jeho přijetí. Evropský plán pro bezpečnost letectví se dříve nazýval Evropský plán bezpečnosti letectví. Název byl změněn, aby nedocházelo k záměně Evropského programu pro bezpečnost letectví (EASP) a Evropského plánu bezpečnosti letectví (EASP).

Prostřednictvím těchto ustanovení jsou rovněž provedeny v evropském právu standardy a doporučené postupy přílohy 19 ICAO týkající se státních programů bezpečnosti.

Nařízení (EU) 2018/1139 navíc obsahuje řadu zásad, jimiž by se agentura EASA, Komise a členské státy měly řídit při regulaci bezpečnosti civilního letectví a při přijímání opatření pro zvýšení bezpečnosti letectví. Tyto zásady zejména vyžadují, aby bezpečnostní opatření a pravidla odpovídala a byla úměrná povaze a rizikům různých typů letadel, druhů provozu a činností, na něž se vztahují. Tato opatření by měla rovněž být v co největší možné míře formulována způsobem zaměřujícím se na cíle, jichž má být dosaženo, a přitom umožňovat různé způsoby dosažení těchto cílů, a měla by rovněž podporovat systémový přístup k civilnímu letectví, přičemž je třeba brát v úvahu vzájemnou závislost mezi bezpečností a dalšími technickými oblastmi, včetně kybernetické bezpečnosti. To by mělo přispět k nákladově úspornějšímu dosažení potřebné úrovně bezpečnosti a podněcovat inovace.

1.4.2.4 Evropská komise

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

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

V této souvislosti může Komise přijmout opatření, pokud existuje domněnka, že některý členský stát porušil právní předpisy Unie. Pokud se nenalezne řešení v rané fázi, může Komise, obvykle po konzultaci s agenturou EASA, zahájit formální řízení o nesplnění povinnosti a nakonec věc předat Evropskému soudnímu dvoru (viz oddíl 1.6).

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

Komise je odpovědná za přípravu, aktualizaci a přijetí Evropského programu pro bezpečnost letectví. Komise v souladu s čl. 5 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139 podle potřeby aktualizuje Evropský program pro bezpečnost letectví tak, aby odrážel změny, které jsou jím zaváděny. Za tímto účelem bude konzultovat agenturu a členské státy.

1.5 Vyšetřování nehod a incidentů

1.5.1 Použitelné právní předpisy

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

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

k bezpečnostním doporučením, která mají příslušní adresáti vzít v úvahu a v případě potřeby přijmout opatření s cílem zajistit náležitou prevenci nehod a incidentů v civilním letectví.

1.5.2 Bezpečnostní doporučení

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

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

Právní předpisy rovněž zavádějí požadavky na zaznamenávání bezpečnostních doporučení a souvisejících reakcí v evropské centrální databázi nazvané evropská centrální evidence (ECR), kterou spravuje Komise. Orgány pro šetření rovněž v evropské centrální evidenci zaznamenávají všechna bezpečnostní doporučení obdržená od třetích zemí.

Existuje legitimní potřeba umožnit veřejný přístup k bezpečnostním doporučením (a reakcím na ně), protože hlavním účelem nařízení (EU) č. 996/2010 je snížit počet nehod a podpořit šíření poznatků o incidentech souvisejících s bezpečností. Vzhledem k tomu, že z bezpečnostních důvodů by k evropské centrální evidenci neměl být přímý přístup, jsou veškerá bezpečnostní doporučení a reakce na ně, které evidence obsahuje, zpřístupněny široké veřejnosti prostřednictvím samostatných veřejných internetových stránek. Ta je součástí portálu ECCAIRS 2 Central Hub (www.aviationreporting.eu). Posláním Evropského koordinačního centra pro systémy hlášení leteckých událostí (ECCAIRS) je poskytovat digitální platformu umožňující provádění ustanovení vymezených v nařízení (EU) č. 376/2014. Centrum ECCAIRS podporuje letecké úřady při shromažďování, sdílení a analýze jejich bezpečnostních informací s konečným cílem zlepšit bezpečnost letectví. Agentura EASA poskytuje Komisi podporu při správě evropské centrální evidence.

1.5.3 Spolupráce s jinými subjekty

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

Nařízení (EU) č. 996/2010 ukládá orgánům pro šetření v EU povinnost v souladu s přílohou 13 Chicagské úmluvy vyzvat agenturu EASA a vnitrostátní orgány pro civilní letectví

dotčeného členského státu (států) k účasti na šetření. Úlohou agentury EASA je působit jako poradce, aby mohla podporovat odpovědného inspektora nebo pověřeného zástupce orgánu pro šetření provádějícího šetření nebo účastníčoho se na něm, aniž by ovlivnila nezávislost vyšetřování. Vnitrostátní orgány pro civilní letectví členských států EU se mohou šetření jako poradci rovněž účastnit. Agentura EASA a vnitrostátní orgány pro civilní letectví podporují šetření, kterého se účastní, poskytováním požadovaných informací, poradců a vybavení odpovědnému orgánu pro šetření.

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

1.6 Vynucování

1.6.1 Vynucování vůči členským státům

Ustanovení čl. 17 odst. 1 Smlouvy o Evropské unii stanoví, že Komise zajišťuje uplatňování Smluv a opatření přijatých orgány EU na jejich základě a že pod kontrolou Soudního dvora Evropské unie dohlíží na uplatňování práva Unie. Článek 258 Smlouvy o fungování Evropské unie zavedl obecné řízení EU o vymáhání práva a svěřil Komisi pravomoc zahájit řízení o porušení povinnosti proti členským státům, které podle jejího názoru porušují své povinnosti. Potenciální porušení předpisů lze zjistit různými způsoby, obvykle na základě výsledků standardizačních kontrol prováděných agenturou EASA, která pomáhá Komisi při sledování provádění právních předpisů v oblasti bezpečnosti letectví. Mezi další způsoby patří stížnosti, které byly Komisi předloženy z různých zdrojů, od individuálních stěžovatelů nebo stěžovatelů z institucí.

Sledování dodržování právních předpisů EU v oblasti bezpečnosti letectví a většiny regulačního rámce v oblasti ATM/ANS provádí agentura, která je na základě článku 85 nařízení (EU) 2018/1139 pověřena napomáhat Komisi při sledování uplatňování tohoto nařízení a jeho aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů členskými státy. Komise pověřila agenturu EASA, aby totéž prováděla i v případě nařízení (EU) č. 376/2014 a jeho prováděcího nařízení.

Prostřednictvím ustanovení a postupů stanovených zvláštním prováděcím nařízením (EU) č. 628/2013 agentura EASA sleduje, jak příslušné orgány členských států uplatňují výše uvedená nařízení, akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty, a provádí standardizační kontroly. Kromě toho se od roku 2022 standardizační kontroly používají také k posuzování státních programů bezpečnosti (SSP) členských států, které musí být v souladu s Evropským plánem pro bezpečnost letectví a musí obsahovat prvky popsané v příloze 19 ICAO. Tyto státní programy bezpečnosti musí rovněž zahrnovat Státní plán pro bezpečnost letectví (SPAS), který identifikuje hlavní bezpečnostní rizika a stanoví opatření k jejich zmírnění, včetně rizik a opatření uvedených v Evropském plánu pro bezpečnost letectví, která jsou pro dotčený stát relevantní, nebo k nim musí být státní plán pro bezpečnost letectví přiložen.

O každé standardizační kontrole agentura EASA vyhotoví zprávu, kde řeší nedostatky zjištěné během kontroly, které budou zaslány dotčenému členskému státu a Komisi. V případech, kdy zjištěné nedostatky v dodržování nebyly řádně řešeny, je záležitost postoupena Komisi, která může zahájit řízení o nesplnění povinnosti na základě článku 258 Smlouvy o fungování Evropské unie.

Kromě procesu standardizačních kontrol podléhají sledování ze strany Komise a agentury EASA i osvědčení vydaná agenturou nebo příslušnými vnitrostátními orgány a prohlášení fyzických a právnických osob v souladu s nařízením (EU) 2018/1139 a s akty v přenesené pravomoci a prováděcími akty přijatými na jeho základě. Jestliže Komise dojde k závěru, že

právnícká nebo fyzická osoba, pro kterou bylo vydáno osvědčení nebo která učinila prohlášení, již nesplňuje příslušné požadavky tohoto nařízení nebo aktů v přenesené pravomoci a prováděcích aktů přijatých na jeho základě, uloží na základě doporučení agentury členskému státu odpovědnému za dozor nad uvedenou osobou, aby přijal odpovídající nápravná a ochranná opatření, jako je například omezení nebo pozastavení platnosti osvědčení (viz oddíl 1.6.2.2 níže).

1.6.2 Vynucování vůči regulovaným průmyslovým organizacím

1.6.2.1 Pokuty a penále

Platné předpisy o bezpečnosti letectví vyžadují, aby členské státy stanovily pokuty a penále za porušení těchto nařízení a jejich případných prováděcích předpisů. Tyto pokuty a penále by měly být účinné, přiměřené a odrazující.

V případě porušení nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích pravidel, a pokud je příslušným úřadem agentura, která dohlíží na organizaci, může navíc Komise uložit na žádost agentury EASA pokuty nebo penále osobám a podnikům, kterým agentura vydala osvědčení. Tyto pokuty a penále musí být odrazující a přiměřené jak ve vztahu k závažnosti případu, tak ve vztahu k finančním možnostem příslušného držitele osvědčení a musí zohledňovat zejména míru ohrožení bezpečnosti. Komise v této oblasti připravuje akt v přenesené pravomoci v souladu s čl. 84 odst. 4 nařízení (EU) 2018/1139, který stanoví podrobná kritéria a podrobnou metodiku pro stanovení výše pokut a penále a postupů pro jejich výběr, včetně pravidel pro šetření, podávání zpráv a ustanovení o právu na obhajobu.

1.6.2.2 Činnosti týkající se osvědčení a jiných opatření

Nařízení (EU) 2018/1139 ukládá členským státům, Komisi a agentuře EASA, aby spolupracovaly s cílem zajistit dodržování tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu. Členské státy musí kromě dozoru nad jimi vydanými osvědčeními nebo přijatými prohlášeními a obdrženými prohlášeními provádět šetření, včetně prohlídek na odbavovací ploše, a přijímat veškerá opatření, jež považují za nezbytná, včetně zákazu letu letadel. Je-li příslušným orgánem (národním úřadem nebo agenturou EASA) zjištěn nesoulad u držitelů osvědčení, nebo v případě, že příslušný orgán o tom byl informován, může změnit (omezit), pozastavit nebo zrušit platnost osvědčení v souladu s příslušným ustanovením v nařízení (EU) 2018/1139 a jeho prováděcích pravidlech.

Kromě toho, pokud Komise dojde k závěru, že fyzická nebo právnícká osoba, pro kterou bylo vydáno osvědčení nebo která předložila prohlášení, již nesplňuje příslušné požadavky, uloží na základě doporučení agentury členskému státu odpovědnému za dozor, aby přijal vhodná nápravná a ochranná opatření, včetně omezení nebo pozastavení platnosti osvědčení. Poté, co Komise přijme prováděcí akt obsahující takové rozhodnutí, nabude toto rozhodnutí účinku a ve vztahu k osvědčením či prohlášením přestává pro ostatní členské státy platit povinnost vzájemného uznávání osvědčení. Jakmile má Komise k dispozici dostatečné důkazy, že byla přijata vhodná nápravná opatření, rozhodne, že vzájemné uznávání bude obnoveno.

Agentura EASA má rovněž mandát reagovat bez zbytečného odkladu na naléhavý bezpečnostní problém spadající do oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139 stanovením nápravných opatření, která mají přijmout fyzické a právnícké osoby, ve vztahu k nimž jedná jako příslušný orgán, a sdělením souvisejících informací těmto osobám, včetně pokynů (bezpečnostních pokynů) či doporučení.

U činnostech, za jejichž osvědčování a dozor nad nimi odpovídá členský stát, stanoví agentura EASA v případě zjištění naléhavého bezpečnostního problému bezpečnostní cíle, kterých je

třeba dosáhnout, a doporučí nápravná opatření, která mají přijmout příslušné vnitrostátní orgány. V takovém případě příslušné vnitrostátní orgány informují bez zbytečného odkladu agenturu EASA o opatřeních přijatých v zájmu dosažení bezpečnostních cílů určených agenturou.

Kromě těchto opatření zavedly členské státy vnitrostátní politiky pro zajištění řádného uplatňování právních předpisů na vnitrostátní úrovni. V konkrétním kontextu přílohy 19 Chicagské úmluvy doporučení 3.2.1.2 výslovně stanoví, že státy by měly zavést politiku vynucování, která stanoví podmínky a okolnosti, za nichž mohou poskytovatelé služeb se systémem řízení bezpečnosti řešit a vyřešit události týkající se určitých bezpečnostních otázek interně, v rámci svého systému řízení bezpečnosti a ke spokojenosti příslušného státního orgánu.

2. EVROPSKÉ ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI RIZIK

Nařízení (EU) 2018/1139 stanoví, že uplatňování zásad řádného řízení bezpečnosti je nezbytné pro trvalé zlepšování bezpečnosti civilního letectví v Unii, pro předvídání vznikajících bezpečnostních rizik a pro co nejlepší využití omezených technických zdrojů. Nařízení dochází k závěru, že je proto nezbytné stanovit společný rámec pro plánování opatření ke zvýšení bezpečnosti a jejich provádění. Za tímto účelem je třeba vypracovat na úrovni Unie Evropský plán pro bezpečnost letectví a Evropský program pro bezpečnost letectví. Každý členský stát by měl rovněž vytvořit státní program bezpečnosti v souladu s požadavky obsaženými v příloze 19 Chicagské úmluvy. Tento program by měl být doprovázen plánem popisujícím opatření, jež mají členské státy přijmout ke zmírnění identifikovaných bezpečnostních rizik.

S ohledem na tuto skutečnost zavádí nařízení (EU) 2018/1139 nový závazný regulační rámec v kapitole II o řízení bezpečnosti letectví. Článek 5 uvedeného nařízení stanoví, že Komise po konzultaci s agenturou a členskými státy přijme, zveřejní a podle potřeby aktualizuje dokument popisující fungování evropského systému bezpečnosti letectví, obsahující pravidla, činnosti a postupy používané při řízení bezpečnosti civilního letectví v Unii v souladu s tímto nařízením („Evropský program pro bezpečnost letectví“). Program musí obsahovat alespoň prvky týkající se povinností vyplývajících ze státního programu bezpečnosti, jež jsou popsány v mezinárodních standardech a doporučených postupech. Rovněž popisuje postup při vypracování, přijetí, aktualizaci a provádění Evropského plánu pro bezpečnost letectví uvedeného v článku 6 nařízení, do něhož jsou úzce zapojeny členské státy a příslušné zúčastněné strany.

Článek 6 nařízení (EU) 2018/1139 stanoví, že agentura v úzké spolupráci s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami vypracuje, přijme, zveřejní a následně alespoň jednou za rok aktualizuje Evropský plán pro bezpečnost letectví. Evropský plán pro bezpečnost letectví na základě posouzení příslušných bezpečnostních informací a výstupů programu Data4Safety založených na datech určuje hlavní bezpečnostní rizika ohrožující evropský systém bezpečnosti letectví a stanoví potřebná opatření ke zmírnění těchto rizik. Tento článek rovněž stanoví, že agentura, opět v úzké spolupráci s členskými státy a příslušnými zúčastněnými stranami, zdokumentuje ve zvláštním portfoliu bezpečnostních rizik bezpečnostní rizika uvedená v tomto článku a sleduje provádění souvisejících opatření k jejich zmírnění příslušnými stranami, a to případně i pomocí ukazatelů výkonnosti stanovených v oblasti bezpečnosti.

Evropský plán pro bezpečnost letectví určí s ohledem na cíle stanovené v článku 1 nařízení (EU) 2018/1139 úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti v Unii. V praxi se toho dosahuje stanovením ambiciózního bezpečnostního cíle spolu s ukazateli výkonnosti v oblasti bezpečnosti založenými na výsledcích (provozních) a procesech a podepřenými systémem sledování výkonnosti ATM jednotného evropského nebe. Ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti založené na výsledcích jsou definovány ve výroční zprávě agentury EASA o bezpečnosti (Annual Safety Review) a jsou sledovány v rámci procesu evropského řízení bezpečnostních rizik. Ukazatele založené na procesech jsou definovány v kapitole 4 Evropského plánu pro bezpečnost letectví a jsou sledovány prostřednictvím standardizačních postupů agentury EASA. Klíčová oblast bezpečnosti v rámci systému sledování výkonnosti jednotného evropského nebe je v souladu se zásadami a technickým zaměřením rámce EASA pro sledování výkonnosti. Ukazatele výkonnosti navrhuje pracovní skupina vedená agenturou a jsou podporovány příslušnými přijatelnými způsoby průkazu a poradenským materiálem. Tyto ukazatele měří účinnost řízení bezpečnosti na úrovni organizace a následně sledují výsledky v oblasti bezpečnosti, přičemž jako zdroj údajů je využívána evropská centrální evidence.

Komise, agentura a členské státy společně usilují o dosažení této úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

Článek 7 nařízení (EU) 2018/1139 institucionalizuje státní program bezpečnosti (SSP) na úrovni členských států. Stanoví, že každý členský stát po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami zavede a udržuje státní program bezpečnosti pro řízení bezpečnosti civilního letectví týkající se leteckých činností v jeho pravomoci („státní program bezpečnosti“), který musí být úměrný rozsahu a složitosti těchto činností a musí být v souladu s Evropským programem pro bezpečnost letectví. Státní program bezpečnosti musí obsahovat alespoň prvky týkající se povinností vyplývajících ze státního programu bezpečnosti uvedené v mezinárodních standardech a doporučených postupech. Státní program bezpečnosti rovněž stanoví bezpečnostní cíle, jichž má být dosaženo na vnitrostátní úrovni, pokud jde o činnosti v oblasti letectví v pravomoci dotčeného členského státu.

Článek 8 nařízení (EU) 2018/1139 pak stanoví, že státní program bezpečnosti zahrnuje státní plán pro bezpečnost letectví nebo je k němu tento plán přiložen. Každý členský stát po konzultaci s příslušnými zúčastněnými stranami určí v tomto plánu na základě posouzení relevantních bezpečnostních informací hlavní bezpečnostní rizika ohrožující jeho vnitrostátní systém bezpečnosti civilního letectví a stanoví potřebná opatření ke zmírnění těchto rizik.

V článku 8 se dále stanoví, že státní plán pro bezpečnost letectví musí obsahovat rizika a opatření uvedená v Evropském plánu pro bezpečnost letectví, která jsou relevantní pro daný členský stát, a že členské státy informují agenturu, která rizika a opatření uvedená v Evropském plánu pro bezpečnost letectví nejsou podle jeho názoru pro jeho vnitrostátní systém bezpečnosti letectví relevantní a z jakých důvodů. Tyto informace jsou obvykle uvedeny v samotném státním plánu pro bezpečnost letectví. Opatření uvedená v Evropském plánu pro bezpečnost letectví, která musí členské státy zvážit, jsou označena jako „úkoly členských států“. Kromě toho, s cílem pomoci členským státům s identifikací položek Evropského plánu pro bezpečnost letectví, které jsou relevantní pro jejich státní plán pro bezpečnost letectví, obsahuje zvláštní opatření týkající se úkolů členských států seznam klíčových rizikových oblastí s nejvyšším rizikem, které by státy měly zvážit. Kromě zvážení těchto klíčových rizikových oblastí se státům doporučuje, aby zkontrolovaly portfolia bezpečnostních rizik pro jednotlivé oblasti, která obsahují komplexní seznam prioritních bezpečnostních otázek pro různé oblasti, jak je uvedeno ve svazku III Evropského plánu pro bezpečnost letectví.

Touto novou kapitolou II nařízení (EU) 2018/1139 provádí mezinárodní požadavky uvedené v příloze 19 Chicagské úmluvy, která stanoví požadavky na systémy řízení bezpečnosti pro poskytovatele služeb a vyžaduje, že pro stát odpovědný za příslušné osvědčování by měly být přijatelné všechny systémy řízení bezpečnosti. Kromě toho příloha 19 ICAO vyžaduje, aby státy vypracovaly program pro řízení bezpečnosti, přesněji řečeno státní program bezpečnosti, který mimo jiné vyžaduje zavést primární právní předpisy v oblasti letectví, jasné politiky, cíle a zdroje, státní systém a funkci řízení bezpečnostních rizik a zajistit bezpečnost, a činnosti propagující bezpečnost.

Na základě nařízení (EU) 2018/1139 tak EU pověřuje členské státy, aby zavedly a udržovaly státní program bezpečnosti. Kromě toho EU tradičně převzala logiku příslušných norem ICAO v několika evropských právních předpisech, zejména v prováděcích pravidlech k nařízení (EU) 2018/1139.

2.1 Shromažďování, analýza a výměna bezpečnostních údajů

Bezpečnostní informace představují důležitý zdroj informací pro odhalování bezpečnostních hrozeb. Několika nařízeními EU je zajištěno, že příslušné údaje a informace jsou ve vhodných případech shromažďovány, analyzovány a sdíleny. To se týká především informací o událostech v civilním letectví (evropská centrální evidence ke konci roku 2021 obsahovala více 2 400 000 záznamů), o leteckých dopravcích v EU a třetích zemích v souvislosti s unijním programem prohlídek na odbavovací ploše (ke konci roku 2021 obsahuje databáze SAFA více než 160 000 zpráv, počítáno od doby, kdy se systém SAFA stal programem prohlídek na odbavovací ploše), o bezpečnostních doporučeních v rámci informačního systému bezpečnostních doporučení (SRIS – ke konci roku 2021 obsahuje databáze SRIS více než 4 100 bezpečnostních doporučení) a o informacích shromažďovaných, analyzovaných a vyměňovaných v kontextu povolení pro provozovatele ze třetích zemí a evropským bezpečnostním seznamem zakázaných provozovatelů letadel.

V EU jsou shromažďování, analýza a výměna údajů o událostech upraveny nařízením (EU) č. 376/2014. Tento právní předpis vyžaduje, aby organizace, členské státy a agentura EASA zavedly systém umožňující shromažďování a uchovávání příslušných údajů o událostech. Shromážděné údaje o událostech jsou analyzovány a v případě potřeby jsou prováděna zmírňující opatření. Všechny shromážděné údaje o událostech, jakož i příslušné informace o jejich analýze a navazujících opatřeních jsou předávány do evropské centrální evidence.

Informace o událostech zanesené do evropské centrální evidence jsou zpřístupněny členskými státy (vnitrostátním leteckým úřadům a orgánům pro šetření), agentuře EASA a Komisi. Síť analytiků bezpečnosti letectví (NoA) zřízená podle nařízení (EU) č. 376/2014 je povinna analyzovat záznamy v evropské centrální evidenci na podporu evropského řízení bezpečnostních rizik, a tedy podporovat Evropský plán pro bezpečnost letectví.

Nařízení (EU) č. 376/2014 rovněž ukládá orgánům a agentuře EASA používat společný evropský systém klasifikace rizik (ERCS)²⁷. ERCS měří bezpečnostní riziko hlášených událostí pomocí dvourozměrné matice:

- Zaprvé, řádky matice řeší závažnost tím, že určují nejhorší pravděpodobný následek nehody, ke kterému by došlo, pokud by událost, k níž je přiřazeno skóre, vyústila v nehodu. Za tímto účelem se bere v úvahu jak nejpravděpodobnější typ nehody, tak kategorie možných ztrát na životech na základě velikosti letadla a blízkosti obydlí nebo vysoce rizikových oblastí.
- Zadruhé, sloupce měří pravděpodobnost na základě zjištění, jak blízko k tomuto důsledku nehody událost byla. Při určování pravděpodobnosti se bere v úvahu účinnost stávajících bezpečnostních zábran.

Uplatňováním ERCS bude dále posíleno řízení bezpečnosti na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni, včetně zacílení dozoru na základě bezpečnostních údajů (viz oddíl 3.2.2).

Zásadní součástí systému zavedeného podle nařízení (EU) č. 376/2014 je definice „spravedlivého posouzení“, jehož cílem je zajistit trvalou dostupnost bezpečnostních informací vytvořením důvěryhodného prostředí, ve kterém budou lidé bez obav hlásit události. Toto prostředí „spravedlivého posouzení“ se opírá o hlavní zásady stanovené

²⁷ ERCS tvoří součást právního rámce nařízení (EU) č. 376/2014, v první řadě prostřednictvím nařízení Komise v přenesené pravomoci (EU) 2020/2034 zveřejněného dne 6. října 2020, jakož i prováděcího nařízení Komise (EU) 2021/2082 ze dne 26. listopadu 2021, které vstoupí v platnost dne 1. ledna 2023.

v nařízení (EU) č. 376/2014, včetně ochrany před vinou a trestem (s výjimkou případů úmyslného pochybení či nepřipustného chování).

Tento systém je doplněn programem Data4Safety, který na základě dobrovolnosti shromažďuje doplňující údaje, jako jsou letové údaje, údaje o provozu a počasí. Poskytuje rovněž posílené analytické kapacity. Program Data4Safety podporuje předpověď budoucích rizik.

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

Až do svého jedenáctého vydání (EPAS 2022–2026) pokrýval Evropský plán pro bezpečnost letectví pětiletý časový rámec a byl vydáván jako průběžný plán s každoročními aktualizacemi. Počínaje dvanáctým vydáním byl tento časový rámec zkrácen na tři roky, aby byl v souladu s referenčním obdobím celosvětového plánu bezpečnosti letectví. Strategické priority ve svazku I budou stanoveny na tříleté referenční období s přezkumem v polovině období, aby byla zajištěna jejich aktuálnost. V souladu s čl. 6 odst. 1 nařízení (EU) 2018/1139 budou svazek II Evropského plánu pro bezpečnost letectví popisující opatření plánu EPAS a svazek III s portfolií bezpečnostních rizik pro jednotlivé oblasti i nadále každoročně přezkoumávány a aktualizovány.

Příprava plánu, pokud jde o strategické priority i opatření, se opírá zejména o činnost těchto zvláštních skupin zúčastněných stran:

- poradní orgán členských států (MAB) a poradní orgán zúčastněných stran (SAB) poskytují poradenství ohledně strategických priorit,
- technické/odvětvové subjekty (technické orgány – TeB, technické výbory – TeC, odvětvové výbory zastupující členské státy a odvětví letectví) poskytují technické a provozní poradenství a zpětnou vazbu k provádění a
- spolupráce agentury EASA s jejími partnery v oblasti bezpečnosti (zejména prostřednictvím programu Data4Safety), která podporuje vypracování portfolií bezpečnostních rizik.

Standardní programový cyklus Evropského plánu pro bezpečnost letectví (EPAS) předpokládá dvě odlišné fáze, z nichž každá má specializovanou konzultaci se zúčastněnými stranami.

Fáze I:

- V první fázi jsou s poradními orgány EASA projednány a potvrzeny strategické priority vyplývající ze strategie EU v oblasti letectví a bezpečnostní priority stanovené v rámci procesu evropského řízení bezpečnostních rizik. Poradní orgán členských států a poradní orgán zúčastněných stran přebírají vedoucí úlohu při konsolidaci vstupů z jejich podvýborů pro jednotlivé oblasti a poskytují agentuře EASA názory členských států/odvětví týkající se priorit. Tato fáze se zahajuje jednou za tři roky, a to na začátku roku předcházejícího prvnímu roku nového referenčního období.

Fáze II:

- Na základě dohodnutých bezpečnostních priorit jsou v souladu s postupem jednotného plánování EASA definovány nebo aktualizovány milníky pro plánování jednotlivých opatření EPAS. Poté je vypracován návrh EPAS, který je poskytnut všem poradním orgánům k podrobným připomínkám. Po konzultaci s poradními orgány a analýze připomínek je sestaven konečný návrh EPAS a je do něho začleněn svazek III. Tento

svazek, který obsahuje úplný soubor portfolií bezpečnostních rizik v jednotlivých oblastech, včetně popisu každého zjištěného bezpečnostního problému a stanovení jeho priority, je vypracován v rámci procesu evropského řízení bezpečnostních rizik.

Konečný návrh EPAS tvořený všemi třemi svazky je poté předložen správní radě agentury EASA ke schválení. Po formálním schválení správní radou je zveřejněn na internetových stránkách agentury EASA.

Více informací týkajících se vypracování Evropského plánu pro bezpečnost letectví, včetně uplatňování zásad Komise pro zlepšování právní úpravy a informací o různých skupinách, které se na jeho vypracování podílejí, naleznete zde:

- [Jak se vypracovává plán EPAS.](#)
- [Pracovní skupiny podílející se na plánu EPAS.](#)

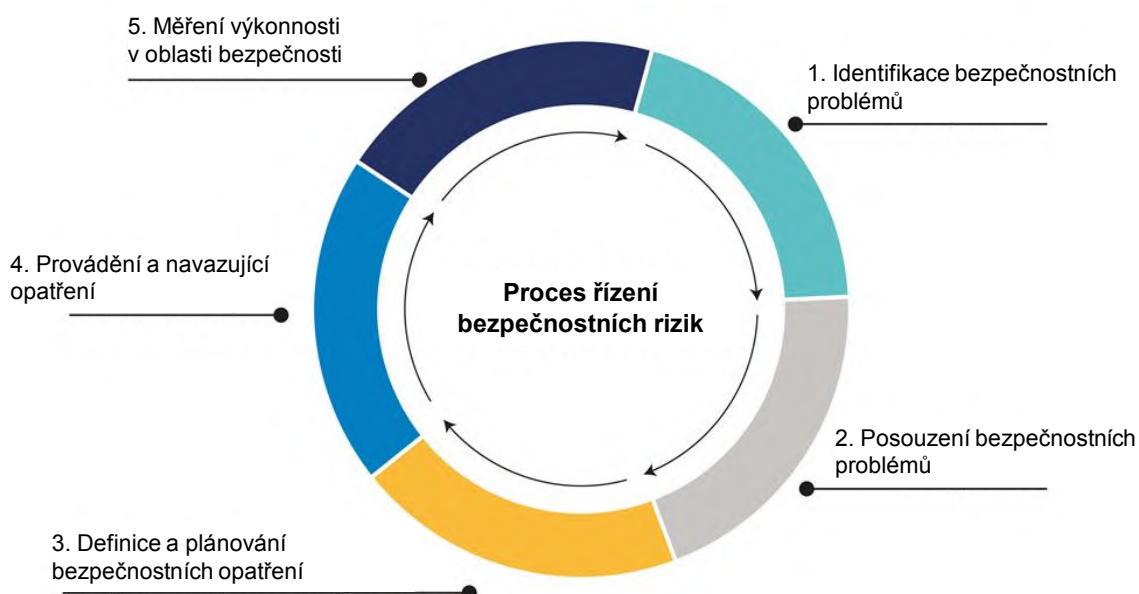
Bezpečnostní priority a související opatření v Evropském plánu pro bezpečnost letectví jsou určovány v rámci procesu evropského řízení bezpečnostních rizik, na němž se podílejí členské státy, odvětví letectví, Komise a agentura EASA.

Proces evropského řízení bezpečnostních rizik (SRM)

Hlavní bezpečnostní rizika a odpovídající opatření k jejich zmírnění, které představují podklady pro Evropský plán pro bezpečnost letectví, jsou určována v rámci procesu evropského řízení bezpečnostních rizik. Ten je tvořen souborem postupů, jejichž cílem je identifikovat bezpečnostní problémy a opatření k jejich zmírnění a sledovat provádění těchto opatření. Zahrnuje analýzu údajů pocházejících z různých zdrojů a spolupráci s bezpečnostními partnery z vnitrostátních leteckých úřadů a odvětví letectví (prostřednictvím programu Data4Safety) a se sítí analytiků bezpečnosti letectví.

Postup řízení bezpečnostních rizik sestává z pěti konkrétních kroků:

Obrázek 2. Proces evropského řízení bezpečnostních rizik



Identifikace bezpečnostních problémů: Jedná se o první krok v postupu řízení bezpečnostních rizik, který se provádí prostřednictvím analýzy údajů o událostech a dalších informací souvisejících s bezpečností a podpůrných informací za spolupráce s bezpečnostními partnery, zejména v rámci programu Data4Safety. Tyto potenciální bezpečnostní problémy jsou agenturou formálně zaznamenány a následně podrobeny předběžnému posouzení bezpečnosti. Na základě tohoto posouzení se pak rozhoduje, zda má být potenciální bezpečnostní problém formálně zahrnut do příslušného portfolia bezpečnostních rizik, nebo zda má být předmětem jiných opatření. Poradenství je získáno z programu Data4Safety a od analytiků bezpečnosti letectví. Výstupem tohoto kroku v rámci postupu portfolia bezpečnostních rizik pro jednotlivé oblasti. V rámci portfolií je stanovena priorita klíčových rizikových oblastí a bezpečnostních problémů. Portfolio bezpečnostních rizik pro jednotlivé oblasti je zveřejněno ve svazku III Evropského plánu pro bezpečnost letectví.

Posouzení bezpečnostních problémů: Poté, co je bezpečnostní problém identifikován a zachycen v portfoliu bezpečnostních rizik, je podroben technickému posouzení bezpečnosti. Tato posouzení v rámci portfolia probíhají podle stanovené priority. Proces posuzování koordinuje agentura EASA a je podporován programem Data4Safety a analytiky bezpečnosti letectví. Kromě toho jsou členové skupin vybízeni k účasti na samotném posuzování. Tento přístup založený na spolupráci s bezpečnostními partnery agentury má zásadní význam pro dosažení co nejlepších výsledků. Společně vytváří posouzení bezpečnostních problémů, které uvádí potenciální zmírňující opatření pro Evropský plán pro bezpečnost letectví.

Definice a plánování bezpečnostních opatření: Tento krok zahrnuje posouzení dopadů, které bude zohledněno v dokumentu o osvědčených intervenčních strategiích (BIS), který definuje možná zmírňující opatření, posuzuje dopady a přínosy každého možného opatření a doporučuje osvědčená zmírňující opatření, jež mají být provedena v Evropském plánu pro bezpečnost letectví. Na základě společného posouzení bezpečnostních problémů a osvědčených bezpečnostních strategií jsou pak v rámci konzultací o osvědčených strategických strategiích a/nebo o Evropském plánu pro bezpečnost letectví analytikům bezpečnosti letectví předloženy formální návrhy opatření Evropského plánu pro bezpečnost letectví.

Existují různé typy opatření EPAS, jako například úkoly v oblasti tvorby předpisů (RMT), úkoly na podporu bezpečnosti (SPT) nebo úkoly členských států (MST). Podrobný popis typů opatření EPAS a souvisejících šablony jsou k dispozici v oddíle EPAS na internetových stránkách agentury EASA:

- [EPAS action types and templates](#) (Druhy opatření a šablony EPAS).

Po projednání a odsouhlasení jsou opatření zahrnuta do dalšího vydání Evropského plánu pro bezpečnost letectví. Opatření, která jsou nízkonákladová nebo vyžadují rychlejší zásah, jsou často zařazena urychleně a objeví se v nejbližší dostupné aktualizaci EPAS, aniž by bylo zapotřebí vypracovat osvědčenou intervenční strategii. V některých případech jsou nutná bezprostřednější bezpečnostní opatření, která mohou být dokončena před zveřejněním příštího vydání Evropského plánu pro bezpečnost letectví. V EPAS ovšem tato opatření nejsou zahrnuta. Tato opatření mohou zahrnovat zveřejnění bezpečnostního informačního bulletinu (SIB) nebo mohou mít podobu okamžitých činností na podporu bezpečnosti.

Provádění a navazující opatření: Dalším krokem postupu je provádění opatření, jež byla zahrnuta do EPAS, a navazující opatření.

Agentura EASA sleduje včasné provádění opatření na základě klíčových ukazatelů výkonnosti definovaných v rámci postupu jednotného plánování. Zpětná vazba ohledně dosaženého pokroku je pravidelně poskytována na zasedáních poradních orgánů.

Článek 8 nařízení (EU) 2018/1139 vyžaduje, aby členské státy zvážily příslušná opatření a rizika uvedená v EPAS, a to v rámci vlastního státního plánu pro bezpečnost letectví (SPAS), a pokud taková opatření nepovažují za relevantní pro daný stát, aby uvedly důvody. Státní plán pro bezpečnost letectví proto zůstává pro členské státy důležitým nástrojem pro podávání zpráv o provádění opatření. Očekává se, že státy budou svůj státní plán pro bezpečnost letectví přezkoumávat alespoň jednou ročně a v případě, že tento jejich plán není každoročně aktualizován, budou vést záznamy o provádění příslušných opatření EPAS, včetně zdůvodnění v případech, kde tato opatření nejsou podle nich relevantní.

Agentura EASA pravidelně posuzuje provádění státního programu bezpečnosti (SSP) na úrovni jednotlivých států, a to v rámci standardizačních činností agentury EASA v oblasti „Systémové nástroje pro řízení bezpečnosti“ (SYS). Cílem posouzení je identifikovat silné stránky a oblasti, které je třeba zlepšit, a přispět tak k dalšímu zdokonalování provádění státního plánu bezpečnosti v Evropě, aby bylo možné splnit cíle plánů GASP a EPAS pro účinné provádění státního plánu bezpečnosti do roku 2025. To zahrnuje posuzování procesů a výsledků plánování bezpečnostních opatření na úrovni států. Kromě toho budou opatření EPAS, která jsou rovněž zahrnuta do plánu EUR RASP, podléhat každoročním kontrolám prováděným regionální kanceláří organizace ICAO pro Evropu. Výsledky tohoto sledování budou projednávány na zasedáních poradních orgánů a regionální expertní skupiny pro bezpečnost letectví v Evropě (RESG).

Měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti: Poslední fází postupu řízení bezpečnostních rizik je měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti. Slouží ke sledování:

- 1) konkrétních změn, které vyplynuly z provádění bezpečnostních opatření, a
- 2) systémových změn, ke kterým mohlo dojít v leteckém systému a které mohou vyžadovat další opatření.

Měření výkonnosti se provádí prostřednictvím rámce výkonnosti v oblasti bezpečnosti, který sleduje:

- 1) průřezově různé oblasti a zároveň se zaměřuje na klíčové rizikové oblasti na úrovni oblastí a
- 2) konkrétní bezpečnostní problémy.

Výroční bezpečnostní zpráva (Annual safety review) agentury EASA představuje každoroční přezkum rámce výkonnosti v oblasti bezpečnosti. Identifikuje bezpečnostní trendy, upozorňuje na prioritní oblasti, klíčové rizikové oblasti a bezpečnostní problémy. Od tohoto kroku začíná postup řízení bezpečnostních rizik znovu. Pokud jde o výroční bezpečnostní zprávu agentury EASA, viz oddíl 2.3.3, kde jsou o ní uvedeny další podrobnosti.

2.2.1 Evropský plán pro bezpečnost letectví: mezinárodní rozměr

Evropský plán pro bezpečnost letectví podporuje cíle a priority celosvětového plánu pro bezpečnost letectví. Účelem celosvětového plánu pro bezpečnost letectví je neustále snižovat počet úmrtí a riziko úmrtí tím, že řídí vypracování harmonizované strategie pro bezpečnost letectví a vypracování a provádění regionálních a národních plánů pro bezpečnost letectví. Bezpečný systém letectví přispívá k hospodářskému rozvoji států a jejich odvětví letectví. Celosvětový plán pro rozvoj letectví podporuje zavádění státního systému dozoru nad bezpečností tím, že prosazuje přístup k řízení bezpečnosti založený na posouzení rizik a rovněž koordinovaný přístup ke spolupráci států, regionů a odvětví letectví. Kromě řešení systémové bezpečnosti se celosvětový plán pro bezpečnost letectví zabývá vysoce rizikovými kategoriemi událostí v celosvětovém měřítku (G-HRC), které jsou považovány za celosvětové bezpečnostní priority. Tyto kategorie byly určeny na základě skutečných úmrtí při dřívějších

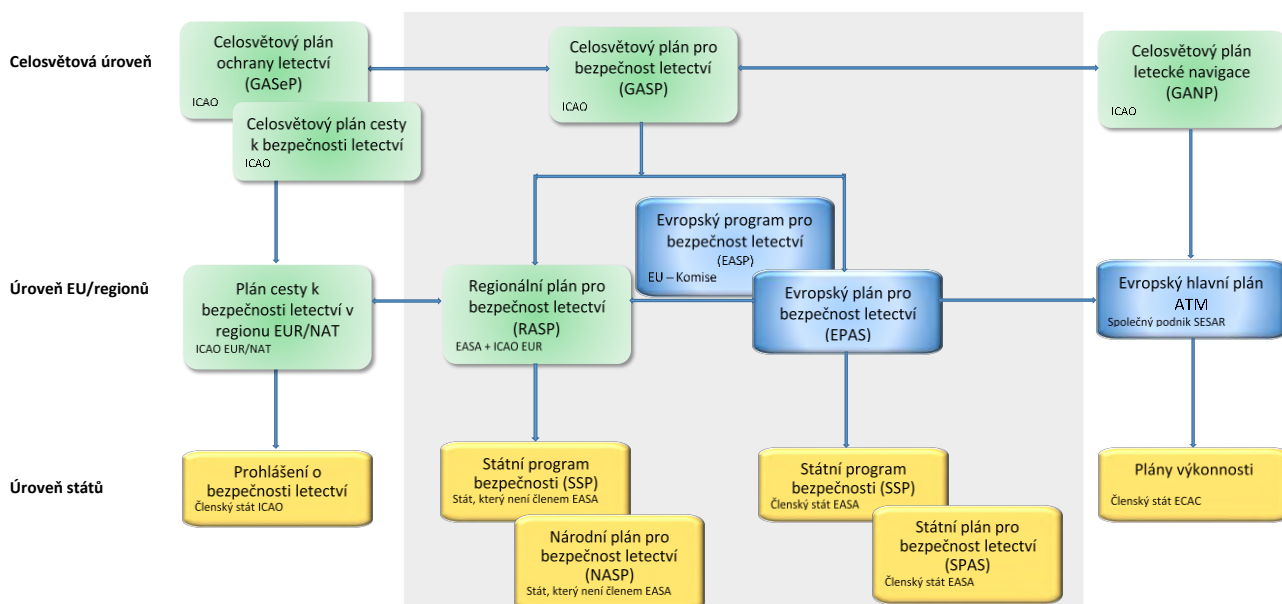
nehodách, vysokého rizika úmrtí na nehodu nebo počtu nehod a incidentů. Klíčové rizikové oblasti identifikované v rámci procesu evropského řízení bezpečnostních rizik zahrnují pět vysoce rizikových kategorií událostí v celosvětovém měřítku, kterými jsou:

- srážka s terénem při řízeném letu,
- ztráta kontroly nad letadlem,
- srážka ve vzduchu,
- vyjetí z dráhy a
- narušení dráhy.

Další klíčové rizikové oblasti jsou identifikovány v oblasti působnosti Evropského plánu pro bezpečnost letectví (viz kapitola 17 svazku III EPAS), jako například požár, kouř a přetlak, poškození na zemi, srážka s překážkou za letu, jiná zranění a bezpečnost.

Od roku 2017 spolupracují regionální kancelář ICAO pro region EUR/NAT a agentura EASA na vypracování regionálního plánu pro bezpečnost letectví (RASP) založeného na Evropském plánu pro bezpečnost letectví. První plán RASP pro Evropu (EUR RASP) byl vydán v lednu 2019. Za udržování a sledování plánu EUR RASP je zodpovědná Regionální expertní skupina pro bezpečnost letectví v Evropě (EUR RESG). Skupině EUR RESG spolupředsedají agentura EASA a zúčastněné strany z odvětví (v současnosti IATA). Skupina EUR RESG je podřízena Skupině pro plánování evropského leteckého systému (EASPG). Zatímco ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uvedené v EPAS jsou stanoveny v rámci evropského řízení bezpečnostních rizik, RASP EUR poskytuje soubor ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti pro Evropu odvozených z cílů a úkolů uvedených v GASP, pro které shromažďuje údaje organizace ICAO.

Obrázek 3. Vztah mezi EASP, EPAS a jinými programy a plány



2.3 Sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Za výkonnost v oblasti bezpečnosti se považují výsledky regionu, státu nebo organizace v oblasti bezpečnosti posuzované pomocí kvantitativních a/nebo kvalitativních prostředků.

Úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti, které má být dosaženo, by neměla mít závazný charakter, ale měla by spíše vyjadřovat ambice Unie a jejích členských států v oblasti bezpečnosti civilního letectví, jak jsou uvedeny v článku 6 nařízení (EU) 2018/1139.

Poznámka:

V souladu s doporučeními států a zúčastněných stran z odvětví se pro příští vydání navrhuje odstranit pojem přijatelná úroveň bezpečnostní výkonnosti (ALoSP), jak je definován ve standardu 3.4.2.1 druhého vydání přílohy 19 ICAO. Místo toho bude zdůrazněna potřeba aktivního sledování a řízení výkonnosti v oblasti bezpečnosti na základě ukazatelů odrážejících bezpečnostní cíle.

Další pokyny k řízení výkonnosti v oblasti bezpečnosti, které vydala agentura EASA, jsou k dispozici zde:

- [Guidance on the Acceptable Level of Safety Performance \(ALoSP\), Safety Performance Management and Safety Assurance](#) (Pokyny k přijatelné úrovni bezpečnostní výkonnosti (ALoSP), řízení výkonnosti v oblasti bezpečnosti a zajištění bezpečnosti).

2.3.1 Dohoda týkající se bezpečnostní výkonnosti organizací

Členské státy EU jsou odpovědné za pravidelné hodnocení systému řízení organizací, které zahrnuje sledování bezpečnostní výkonnosti organizací spadajících do jejich pravomoci, jestliže je takový systém řízení vyžadován. Úroveň dosažené výkonnosti v oblasti bezpečnosti by měla být posuzována na základě bezpečnostních cílů a měla by zohledňovat účinnost opatření ke zmírnění rizik a sledování by mělo zohledňovat kombinaci ukazatelů založených na procesech a výsledcích, které jsou odvozeny z bezpečnostních cílů.

Musí být zajištěna soudržnost bezpečnostních cílů mezi státem (tj. SSP/SPAS podle článků 7 a 8 nařízení (EU) 1139/2018) a regulovanými subjekty, a to i pokud jde o sledování těchto cílů. Sledování se provádí prostřednictvím procesů řízení výkonnosti v oblasti bezpečnosti na úrovni státu a organizací, jakož i prostřednictvím dozoru založeného na rizicích/výkonnosti. Tato metodika usnadňuje trvalé zlepšování dosažené úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti. V případě, že výkonnosti v oblasti bezpečnosti není dosaženo, stát i organizace by měly společně přijmout opatření ke zlepšení situace.

Vyspělost ve sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti se časem zvýší, pokud se provádění bude zlepšovat a pokud bude probíhat pravidelná výměna relevantních informací mezi státem a organizacemi podléhajícími dozoru.

V rámci EU pro řízení bezpečnosti existuje v současné době jedna oblast, pro kterou jsou stanoveny explicitní cíle výkonnosti v oblasti bezpečnosti: systém sledování výkonnosti v oblasti ATM jednotného evropského nebe²⁸ byl na úrovni EU zaveden s cílem přispět

28 Článek 11 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení); Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1, a prováděcí nařízení Komise (EU) 2019/317 ze dne 11. února 2019, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti a systém poplatků v jednotném evropském nebi; Úř. věst. L 56, 25.2.2019, s. 1.

k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy zlepšením celkové efektivity letových navigačních služeb v rámci čtyř klíčových oblastí výkonnosti zahrnujících bezpečnost, životní prostředí, kapacitu (zpoždění) a efektivitu nákladů. Systém předpokládá stanovení výkonnostních cílů na úrovni Unie stanovených pro referenční období 3–5 let ve čtyřech klíčových oblastech výkonnosti. Členské státy jsou povinny vypracovat plány výkonnosti včetně závazných cílů na úrovni státu nebo na úrovni funkčního bloku vzdušného prostoru, které jsou v souladu s výkonnostními cíli celé Unie.

Při provádění systému sledování výkonnosti ATM jednotného evropského nebe je Komisi nápomocen nezávislý orgán pro kontrolu výkonnosti ustavený prováděcím rozhodnutím Komise 2014/672/EU²⁹.

2.3.2 Výkonnost členských států v oblasti bezpečnosti

Pro členské státy EU platí stejné zásady jako zásady popsané v bodě 2.3.1: úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti, které má být dosaženo, by měla být posouzena na základě bezpečnostních cílů a měla by zohledňovat účinnost zmírňujících opatření vyplývajících z řízení bezpečnostních rizik státu uvedených ve státním bezpečnostním plánu a definovaných ve státním plánu pro bezpečnost letectví (tj. články 7 a 8 nařízení (EU) 1139/2018), s náležitým ohledem na rizika a opatření definované v EPAS, která jsou relevantní pro daný stát (viz článek 6 a čl. 8 odst. 2 nařízení (EU) 1139/2018).

Na úrovni EU neexistuje žádná dohoda o výkonnosti členských států v oblasti bezpečnosti a v současné době neexistují žádné konkrétní výkonnostní cíle v oblasti bezpečnosti, které by členským státům ukládalo právo EU.

2.3.3 Výroční bezpečnostní zpráva agentury EASA

V čl. 72 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139 se uvádí, že za účelem informování široké veřejnosti o celkové úrovni bezpečnosti civilního letectví v Unii zveřejňuje agentura každoročně a v případě zvláštních okolností bezpečnostní zprávu. Tato zpráva obsahuje analýzu celkové situace v oblasti bezpečnosti, je psána jednoduchým a srozumitelným jazykem a uvádí, zda nedošlo ke zvýšení bezpečnostních rizik.

Kromě toho čl. 14 odst. 4 nařízení (EU) č. 376/2014 uvádí, že agentura uvede informace o výsledku analýzy informací obsažené v odstavci 1 uvedeného článku ve výroční bezpečnostní zprávě podle čl. 72 odst. 7 nařízení (EU) 2018/1139 takto: „Komise, agentura a příslušné orgány členských států se ve vzájemné spolupráci pravidelně účastní výměny a analýzy informací obsažených v evropské centrální evidenci.“

V souladu s těmito požadavky zveřejňuje agentura EASA od roku 2005 výroční bezpečnostní zprávu. Analýza předkládaná v této zprávě poskytuje vstupní údaje, které podporují rozhodování potřebné pro EPAS. Výroční bezpečnostní zpráva uvádí statistický přehled o bezpečnosti letectví v členských státech EASA a identifikuje nejdůležitější bezpečnostní výzvy, kterým evropské letectví v současnosti čelí.

²⁹ Prováděcí rozhodnutí Komise 2014/672/EU ze dne 24. září 2014 o prodloužení období ustavení orgánu pro kontrolu výkonnosti v rámci jednotného evropského nebe; Úř. věst. L 281, 25.9.2014, s. 5.

Pro každou oblast letectví jsou poskytnuta portfolia dat, která navazují na činnost z předchozích let. Uvádějí příčinné a přispívající faktory, které byly identifikovány v údajích o událostech, s křížovými odkazy na klíčové rizikové oblasti (nebo hlavní následky nehod), k nimž přispívají.

Analýza ve výroční bezpečnostní zprávě se zaměřuje na bezpečnostní rizika v letectví, a to na základě údajů o událostech. Tato činnost tvoří součást průběžného procesu evropského řízení bezpečnostních rizik. Podporuje vypracování portfolií bezpečnostních rizik v jednotlivých odvětvích letectví a poskytuje seznam klíčových rizikových oblastí, na jejichž základě se stanoví priority pro opatření v EPAS.

Podobně jako agentura EASA mají povinnost zveřejňovat výroční bezpečnostní zprávy také členské státy. V článku 13 nařízení (EU) č. 376/2014 o analýze událostí a následných opatřeních na úrovni členských států se totiž uvádí, že za účelem informování veřejnosti o úrovni bezpečnosti v oblasti civilního letectví zveřejní každý členský stát alespoň jednou ročně bezpečnostní zprávu. Tato bezpečnostní zpráva musí:

- a) obsahovat souhrnné a anonymizované informace o typu událostí a jiné informace týkající se bezpečnosti nahlášené prostřednictvím jeho vnitrostátních systémů povinného a dobrovolného hlášení;
- b) pojmenovat trendy;
- c) uvádět opatření, která členský stát přijal.

2.4 Požadavky týkající se řízení bezpečnosti pro orgány a organizace

Příprava prováděcích pravidel k nařízení (EU) 2018/1139 vedla k přijetí dvou různých souborů požadavků pro orgány a pro organizace:

- a. Požadavky na orgány, které důsledně zohledňují osm kritických prvků systému bezpečnostního dozoru definované v dodatku 1 k příloze 19 Chicagské úmluvy, čímž podporují provádění státních programů bezpečnosti a současně podporují cíl standardizace stanovený v nařízení (EU) 2018/1139. Dále obsahují prvky, které jsou nezbytné pro vytvoření komplexního systému řízení bezpečnosti letectví na úrovni EU, zahrnujícího odpovědnost EU a odpovědnost členských států pro řízení bezpečnosti.
- b. Požadavky na organizace, ve většině oblastí letectví, zahrnují konsolidované obecné požadavky pro systémy řízení (bezpečnosti). Přijetím pravidel vyžadujících zavedení systémů řízení v oblasti počáteční letové způsobilosti a zachování letové způsobilosti v letech 2021/2022³⁰ je regulační rámec EU v souladu s kapitolou 4 přílohy 19 Chicagské úmluvy, která definuje požadavky na systém řízení bezpečnosti. Tyto požadavky na organizace jsou navrženy tak, aby začlenily regionální plány pro bezpečnost letectví uvedené v příloze 19 ICAO způsobem, který zajistí slučitelnost se stávajícími systémy řízení a podpoří integrované řízení. Požadavky na systém řízení umožňují pružně přizpůsobit tento systém velikosti, charakteru nebo složitosti činností organizací pro letectví a přizpůsobí se jejich obchodnímu modelu, čímž se umožní přiměřené uplatňování.

³⁰ Počáteční letová způsobilost: nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2022/201 ze dne 10. prosince 2021 a prováděcí nařízení (EU) 2022/203 ze dne 14. února 2022. Zachování letové způsobilosti: prováděcí nařízení (EU) 2021/1963 ze dne 8. listopadu 2021.

Cílem obecných požadavků na systém řízení je podpora jednotného rámce řízení bezpečnosti pro všechny schválené organizace v oblasti působnosti nařízení (EU) 2018/1139. Pro různé technické oblasti jsou tyto obecné požadavky na orgány a organizace dále doplněny konkrétnějšími požadavky (například: požadavky na sledování monitorování letových údajů pro letecké provozovatele).

Kromě toho se tyto požadavky na orgány a organizace doplňují o zvláštní ustanovení týkající se řízení bezpečnosti informací.

Nařízení (EU) č. 376/2014, doplňující tyto požadavky, zajišťuje, aby organizace a příslušné orgány identifikovaly hrozby a řídily bezpečnostní rizika prostřednictvím shromažďování, analýzy a návazných opatření ve vztahu k událostem v civilním letectví. Od ledna 2023 ukládá toto nařízení orgánům a agentuře EASA používat ERCS (viz oddíl 2.1).

V roce 2019 proběhlo hodnocení nařízení (EU) č. 376/2014. Došlo k závěru, že nařízení je i nadále relevantní, a to i s ohledem na nedávný vývoj v odvětví letecké dopravy, jako např. rychlý nárůst provozu bezpilotních letadel a rostoucí hrozby související s kybernetickou bezpečností. Ačkoli hodnocení shledalo, že nařízení poskytuje dostatečnou pružnost pro účinné řešení takového vývoje, stejně tak se v něm uznává, že je třeba zvážit aktualizaci prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1018 aktualizováním seznamu povinně hlášených událostí a povinných datových polí, což by umožnilo lépe shromažďovat bezpečnostní údaje vyplývající z těchto nových oblastí letectví.

3. ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI V EVROPĚ

3.1 Bezpečnostní dozor³¹

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

3.1.1 Sledování uplatňování pravidel v členských státech

Prováděcí nařízení Komise (ES) č. 628/2013³² stanoví pracovní metody pro provádění standardizačních kontrol a pro sledování uplatňování příslušných bezpečnostních právních předpisů příslušnými orgány členských států. Tyto standardizační kontroly společně s jejich následnou kontrolou provádí agentura EASA (viz také oddíly [3.2.1](#) a [1.6.1](#)).

³¹ Pro účely tohoto dokumentu se „dozorem“ rozumí jak dozor nad organizacemi, jimž bylo vydáno osvědčení příslušnými orgány členského státu, tak i sledování uplatňování pravidel v členských státech EASA prováděné agenturou EASA v rámci standardizačních kontrol.

Bezpečnostní dozor je v EU upraven zejména nařízením (EU) 2018/1139 a jeho prováděcími pravidly (viz tabulka 1 s dalšími informacemi o použitelných právních předpisech).

³² Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 628/2013 ze dne 28. června 2013 o pracovních metodách Evropské agentury pro bezpečnost letectví pro provádění standardizačních kontrol a pro sledování uplatňování pravidel nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a o zrušení nařízení Komise (ES) č. 736/2006 (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 179, 29.6.2013, s. 46.

3.1.2 *Dozor nad organizacemi, jimž bylo vydáno osvědčení*

Bezpečnostní dozor tvoří část procesu řízení bezpečnosti, který má zajistit účinný soulad s bezpečnostními požadavky a souvisejícími postupy obsaženými v právních předpisech Unie.

Bezpečnostní dozor zajišťuje, že odvětví evropského letectví poskytuje úroveň bezpečnosti v souladu s úrovní definovanou právními předpisy Unie. Odpovědnost jednotlivých členských států a agentury EASA za dozor nad bezpečností tedy představuje základ, na němž je postavena bezpečnost letectví, a základ pro vzájemné uznávání licencí a osvědčení v Evropské unii.

Zavedením požadavků na orgány zahrnuje tento dozor průběžné sledování bezpečnostní výkonnosti organizací, které zohledňuje zvláštní rizika vyplývající z jejich činností (viz také [oddíl 3.2.2](#)).

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

3.2.1 *Zacílení monitoringu členských států na základě bezpečnostních údajů*

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

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

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

Strategie standardizace se zaměřuje na tyto klíčové oblasti:

- **Provádění přístupu průběžného sledování:** nařízení (EU) č. 628/2013 zavádí systém pro sledování jednotného uplatňování evropských předpisů v oblasti bezpečnosti letectví, který by měl být rozšířen na všechny oblasti letectví.
- **Plánování standardizačních kontrol na základě rizik:** u přístupu průběžného sledování jsou interval kontrol, rozsah a hloubka šetření, jakož i velikost a složení týmu přizpůsobeny specifické situaci jednotlivých států a odvětví. Výsledkem je pružnější a efektivnější využívání zdrojů a snížení zátěže pro ty členské státy, které si vedou dobře, a proto mohou být kontrolovány méně často. Ověřování dodržování právních předpisů je postupně kombinováno se systémem/postupem sledování výkonnosti s ohledem na systémovou účinnost systémů řízení příslušných orgánů a státních programů bezpečnosti.
- **Integrace standardizačních činností agentury EASA a programu ICAO USOAP:** stávající pracovní uspořádání podporuje větší spolupráci a integraci činností mezi agenturou EASA a organizací ICAO. Neustálý dialog, výměna informací a údajů, účast na kontrolách a auditech druhé strany jsou pro tento účel hlavními nástroji, přičemž cílem je, aby požadavky i normy EU a ICAO mohly být plněny v co největším možném rozsahu pouze jediným integrovaným procesem.

- **Začlenění hodnocení provádění státního programu bezpečnosti do oblasti působnosti standardizace EASA:** od roku 2022 se standardizační kontroly používají také k posouzení účinného provádění státních programů bezpečnosti členských států a souvisejících státních plánů pro bezpečnost letectví. V souladu s přístupem založeným na výkonnosti, který přijala ICAO a který podporuje postupné zavádění státních programů bezpečnosti, hodnotí agentura EASA úroveň zavádění státních programů bezpečnosti pomocí pěti úrovní vyspělosti definovaných v metodice ICAO Posuzování provádění státního programu bezpečnosti (State Safety Programme Implementation Assessment, SSPIA).
- **Zapojení zaměstnanců příslušných orgánů v rámci standardizačních činností:** cílem je dosáhnout proaktivní standardizace a podpořit přiměřenou úroveň kvalifikace pracovníků v celé Evropě. Kromě toho standardizační schůze představují fórum pro dosažení společného porozumění daným požadavkům, umožňují poskytnutí výkladů a sdílení osvědčených postupů, což podporuje jednotné provádění pravidel.
- **Posílený mechanismus regulační zpětné vazby:** stávající mechanismus zpětné vazby je zefektivňován a posilován směrem k systematickému vyhodnocování účinnosti pravidel a poskytování výsledků standardizačních činností pro účely činností spojených s řízením bezpečnosti, tvorbou předpisů a propagací bezpečnosti.

3.2.2 *Zacílení dozoru nad odvětvím na základě bezpečnostních údajů*

Požadavky na orgány obsažené v právních předpisech EU nařizují vypracovat program dozoru s ohledem na specifickou povahu organizace, složitost jejích činností, výsledky předchozích činností osvědčování a/nebo dozoru, a to na základě posouzení souvisejících rizik. Od roku 2023 bude uplatňování ERCS příslušným orgánem na události hlášené organizacemi podporovat posouzení souvisejících rizik.

Orgán zkrátí cyklus plánování dozoru, pokud existují důkazy o tom, že se výkonnost organizace v oblasti bezpečnosti a její dodržování právních předpisů snížila. V případě, že organizace prokáže vysokou úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti a dodržování právních předpisů, může orgán cyklus plánování dozoru prodloužit. Takové zacílení dozoru na základě rizik a výkonnosti zajišťuje, že dostupné zdroje na provádění dozoru jsou v členských státech i v agentuře EASA využívány co nejefektivněji.

Kromě toho dozor založený na rizicích a výkonnosti podporuje myšlení zohledňující řízení bezpečnosti, má za cíl umožnit organizacím řízení rizik, jež nejsou řešena nařízenými, a vytváří pobídky pro provádění řízení bezpečnosti prostřednictvím případného snížení kontrolní zátěže. Podporuje proto účinné provádění ustanovení týkajících se systému řízení v prováděcích pravidlech pro organizace.

Agentura EASA podporuje zacílení dozoru nad odvětvím na základě bezpečnostních údajů tím, že v rámci Evropského plánu pro bezpečnost letectví uvádí a popisuje klíčová rizika a bezpečnostní problémy použitelné v každé z oblastí. Postupy dozoru založeného na rizicích byly rovněž zpřístupněny členským státům a jsou pravidelně projednávány v rámci technického orgánu (TeB) pro řízení bezpečnosti³³.

33 [Šablona zprávy EASA \(europa.eu\)](https://easa.europa.eu).

4. PROPAGACE BEZPEČNOSTI V EVROPĚ³⁴

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

Pokud je to možné, propagace bezpečnosti se používá jako nenáročná a účinná alternativa k tvorbě předpisů a dozoru. Podporuje lepší pochopení předpisů EU v oblasti civilního letectví a poskytuje více informací o bezpečnostním zpravodajství a výsledcích analýz. Tato strategie poskytuje průběžné informace o široké škále bezpečnostních témat na úrovni jednotlivých oblastí, přičemž technický obsah je přizpůsoben cílové skupině (od pokročilých, určených pro specializované odborníky, až po základní pro širokou veřejnost). K šíření bezpečnostních sdělení se používá celá řada komunikačních nástrojů, včetně sociálních médií.

Propagace bezpečnosti zahrnuje obecnou nebo cílenou činnost v oblasti komunikace a šíření informací o bezpečnosti mezi zúčastněnými stranami v odvětví letectví. Tato činnost je řízena v rámci procesu evropského řízení bezpečnostních rizik, který analyzuje údaje a vytváří opatření ke zmírnění bezpečnostních rizik, jak je popsáno v [kapitole 2](#).

Mnohé činnosti na podporu bezpečnosti provádějí na vnitrostátní úrovni členské státy a jsou uvedeny v jejich státních programech bezpečnosti. Agentura EASA tyto činnosti koordinuje prostřednictvím sítě na podporu bezpečnosti, vytvořené jako dobrovolné partnerství mezi agenturou EASA, členskými státy a dalšími leteckými organizacemi. Cílem sítě na podporu bezpečnosti je zvyšovat bezpečnost letectví v Evropě poskytnutím rámce pro spolupráci v oblasti podpory bezpečnosti ve všech členských státech.

Členové sítě na podporu bezpečnosti si ve společném zájmu a za společným účelem vyměňují informace, koordinují činnosti, spolupracují a provádějí společné činnosti a spolupracují na zvyšování kapacity činností, včetně navrhování, vypracování, zveřejňování, překladů a šíření informací o bezpečnosti. Síť na podporu bezpečnosti rovněž zkoumá společné nástroje a vyvíjí prostředky pro měření účinnosti produktů na podporu bezpečnosti, které jsou šířeny.

Na evropské úrovni je většina propagačních činností v oblasti bezpečnosti řízena a koordinována agenturou EASA. V této souvislosti agentura EASA vytvořila integrovaný plán činnosti, který zajišťuje, aby se prostřednictvím opatření na podporu bezpečnosti a regulačními opatřeními řešila bezpečnostní rizika, a to co nejefektivnějším způsobem, a aby se v určitých oblastech vzájemně doplňovala. Agentura EASA v této souvislosti vytváří různé balíčky na podporu bezpečnosti v Evropě v závislosti na oblastech letového provozu a na propagovaných bezpečnostních tématech s cílem zvýšit dosah produktů na podporu bezpečnosti. K tomu slouží značky „Together4Safety“ pro profesionální činnosti v obchodním letectví „The Aviator’s Club“ pro všeobecné letectví se soukromými piloty. Zároveň se posilují partnerské činnosti v oblasti bezpečnosti s celou řadou provozních uživatelů na úrovni jednotlivých oblastí zahrnujících obchodní leteckou dopravu (včetně letišť a ATM), rotorová letadla, všeobecné letectví a bezpilotní letadla. S ohledem na to, že různé zúčastněné strany v odvětví letectví mají, pokud jde o informace a komunikační kanály, velmi rozdílné potřeby, zajišťuje přístup založený na jednotlivých oblastech, že podpora bezpečnosti může splnit specifické potřeby každé části letecké komunity. Každá oblast má vyhrazený oddíl na

34 <https://www.easa.europa.eu/domains/safety-management/safety-promotion>

internetových stránkách agentury EASA a první tři mají vlastní stránky pro společenství s cílem posílit koordinaci se zúčastněnými stranami.

Na začátku roku 2019 zahájila agentura EASA novou strategii pro podporu bezpečnosti, která zaujímá stále aktivnější přístup ke způsobu, jakým agentura EASA komunikuje s evropským leteckým společenstvím. Prostřednictvím svých iniciativ Together4Safety a Aviator's Club (pro všeobecné letectví) usiluje agentura EASA o to, aby se stala lídrem v oblasti propagace bezpečnosti v Evropě, který má uznávanou značku vyvolávající zájem, zapojení a pomáhá zvyšovat bezpečnost.

4.1 Činnosti na úrovni EU

4.1.1 Bezpečnostní sdělení

Poskytování bezpečnostních informací pomáhá budovat silnou kulturu bezpečnosti. Komunikační produkty v oblasti bezpečnosti v Evropské zahrnují zprávy o analýze bezpečnosti, bulletiny, letáky a plakáty, audiovizuální materiály, rukověti, manuály a příručky, plány a programy, workshopy a jiné bezpečnostní události. Pro každý úkol je vytvořen filtr obsahu propagujícího bezpečnost, který kombinuje nejúčinnější balíčky výstupů pro dané bezpečnostní téma. Výstupy jsou propagovány v sociálních médiích a rovněž partnery spolupracujícími s agenturou EASA, aby se maximalizoval dosah bezpečnostních sdělení.

4.1.1.1 Povinná bezpečnostní sdělení

Nařízení (EU) 2018/1139 ukládá agentuře EASA zveřejňovat [výroční zprávu o bezpečnosti](#)³⁵ k informování veřejnosti o obecné úrovni bezpečnosti v oblasti civilního letectví. Výroční zpráva o bezpečnosti uvádí informace o bezpečnosti civilního letectví v Evropě a ve světě (viz [oddíl 2.3.3](#)).

Nařízení (EU) č. 996/2010 vyžaduje zřízení databáze bezpečnostních doporučení. Tato databáze je veřejně přístupná [na internetu](#)³⁶.

4.1.1.2 Nepovinná bezpečnostní sdělení

S cílem informovat zúčastněné strany zveřejňuje agentura EASA [bezpečnostní informační bulletiny \(SIB\)](#)³⁷. Tyto bulletiny jsou veřejně dostupné a jsou pravidelně přezkoumávány a aktualizovány. Agentura také zveřejňuje přehled o pokroku v oblasti dodržování [bezpečnostních doporučení](#)³⁸.

4.1.1.3 Bezpečnostní workshopy a konference

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

35 <http://easa.europa.eu/newsroom-and-events/general-publications>

36 <http://eccairs-dds.jrc.ec.europa.eu/pubsr/s/default.asp>

37 <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>

38 <http://easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/accident-and-incident-investigation-support/safety-recommendations>

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

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

4.1.1.4 Informace online

Široké spektrum informací a dokumentace je veřejně dostupné na [internetových stránkách EASA](#)³⁹ a na internetových stránkách Komise věnovaných [evropské politice bezpečnosti letectví](#)⁴⁰.

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

4.2 Odborná příprava na úrovni EU

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

Podle nařízení (EU) č. 376/2014 jsou Komise a agentura povinny podporovat členské státy odpovídající odbornou přípravou.

Podle nařízení (EU) 2018/1139 jsou organizace a příslušné orgány odpovědné za udržování úrovně odborné přípravy svých zaměstnanců tak, aby úroveň jejich způsobilosti zajišťovala řádné plnění jejich úkolů. Kromě toho jsou příslušné orgány povinny usnadňovat organizacím plnění jejich povinnosti zavést systém řízení s příslušným vzděláváním nebo odbornou přípravou, je-li to proveditelné nebo vhodné.

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

Agentura EASA si snaží udržet vysokou úroveň znalostí a odborné způsobilosti a zároveň sledovat nejnovější vývoj v oblastech své činnosti. Vytváří a poskytuje odbornou přípravu pro své zaměstnance a pro pracovníky příslušných orgánů členských států.

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

Kromě toho agentura EASA také poskytuje pomoc partnerským orgánům při plnění jejich mezinárodních závazků (např. předpisy ICAO a EU) a zavádí projekty EU zaměřené na spolupráci v civilním letectví v několika regionech světa, včetně sousedních zemí EU, asijsko-pacifického regionu, Afriky a Latinské Ameriky.

39 <http://easa.europa.eu/>

40 http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm

SEZNAM ZKRATEK

ABs	poradní orgány
ACAS	palubní protisrážkový systém
ALoSP	přijatelná úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti
AMC	přijatelné způsoby průkazu
AMS	služby řízení provozu na odbavovací ploše
ANS	letové navigační služby
AOC	osvědčení leteckého provozovatele
ASR	výroční bezpečnostní zpráva
ATM	uspořádání letového provozu
BIS	osvědčená intervenční strategie
BR	základní nařízení
CAEP	Výbor pro ochranu životního prostředí v letectví (ICAO)
CAMO	organizace k řízení zachování letové způsobilosti – příloha Vc (část CAMO) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014
CAO	organizace letové způsobilosti s kombinovanými právy – příloha Vd (část CAO) nařízení Komise (EU) č. 1321/2014
CC	palubní průvodčí -- příloha V (část CC) nařízení Komise (EU) č. 1178/2011
CS	certifikační specifikace
DAT	poskytovatelé datových služeb – příloha VII nařízení (EU) 2017/373
DR	nařízení v přenesené pravomoci
DS	podrobné specifikace
DTO	ohlášená organizace pro výcvik
EASA	Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví
EASP	Evropský program pro bezpečnost letectví
EASPG	skupina pro plánování leteckého systému v evropském regionu

ECCAIRS	Evropské koordinační centrum pro systém hlášení událostí v leteckém provozu
ECDC	Evropské středisko pro prevenci a kontrolu nemocí
ECHA	Evropská agentura pro chemické látky
ECR	evropská centrální evidence
EEA	Evropská agentura pro životní prostředí
ESVO	Evropské sdružení volného obchodu
ENCASIA	Evropská síť orgánů pro šetření v civilním letectví
EPAS	Evropský plán pro bezpečnost letectví
ETS	systém obchodování s emisemi (EU)
EU	Evropská unie
EUR RASP	Evropský regionální plán pro bezpečnost letectví (ICAO)
EUR RESG	Evropská regionální expertní skupina pro bezpečnost letectví (ICAO)
EUR/NAT	Evropský a severoatlantický region (regionální kancelář ICAO)
EVT	hodnotící úkol (EPAS)
FAB	funkční blok vzdušného prostoru
FSTD	zařízení pro výcvik pomocí letové simulace
GANP	celosvětový plán letecké navigace
GASep	celosvětový plán ochrany letectví
GASP	celosvětový plán pro bezpečnost letectví (ICAO)
G-HRC	vysoce rizikové kategorie událostí v celosvětovém měřítku
GM	poradenský materiál
IATA	Mezinárodní sdružení leteckých dopravců
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
IR	prováděcí nařízení
LUC	osvědčení provozovatele lehkých bezpilotních systémů
MAB	poradní orgán členských států

MB	správní rada
MST	úkol členského státu (EPAS)
NASP	národní plán bezpečnosti letectví
NCA	příslušný vnitrostátní orgán
NCC	Neobchodní lety se složitými motorovými letadly – příloha VI (část NCC) nařízení Komise (EU) č. 965/2012
NoA	síť analytiků bezpečnosti letectví
Část 21	Příloha I nařízení (EU) č. 748/2012 – certifikace letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a projekčních a výrobních organizací
Část 145	Příloha II nařízení (EU) č. 1321/2014 – oprávnění organizace k údržbě
Část 147	Příloha IV nařízení (EU) č. 1321/2014 – požadavky na organizace pro výcvik údržby
Část 26	Příloha I nařízení (EU) 2015/640 – dodatečné specifikace letové způsobilosti pro provoz
Část 66	Příloha III nařízení (EU) č. 1321/2014 – personál vydávající osvědčení v oblasti údržby
Část AIS	Příloha VI nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na poskytovatele leteckých informačních služeb
Část ARA	Příloha VI nařízení (EU) č. 1178/2011 – požadavky úřadu pro posádky letadel
Část ARO	Příloha II nařízení (EU) č. 965/2012 – požadavky na úřady v oblasti letového provozu
Část ART	Příloha 2 nařízení (EU) č. 452/2014 – požadavky na úřady, pokud jde o udělování oprávnění provozovatelům ze třetích zemí
Část ASM	Příloha X nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na poskytovatele uspořádání vzdušného prostoru
Část ATFM	Příloha IX nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na poskytovatele uspořádání toku letového provozu
Část ATM/ANS.AR	Příloha II nařízení (EU) 2017/373 – požadavky na příslušné úřady – dohled nad službami a dalšími funkce sítě ATM
Část ATM/ANS.OR	Příloha III nařízení (EU) 2017/373 – společné požadavky na poskytovatele služeb

Část ATS	Příloha IV nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na poskytovatele letových provozních služeb
Část BFCL	Příloha III nařízení (EU) 2018/395 – požadavky na udělování průkazů způsobilosti členům letových posádek balonů
Část BOP	Příloha II nařízení (EU) 2018/395 – letový provoz balonu
Část CAMO	Příloha Vc nařízení (EU) č. 1321/2014 – organizace k řízení zachování letové způsobilosti
Část CNS	Příloha VIII nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na poskytovatele komunikačních, navigačních nebo přehledových služeb
Část DAT	Příloha VII nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na poskytovatele datových služeb
Část DEF	Příloha I nařízení (EU) 2018/395 – definice (balony) Příloha I nařízení (EU) 2018/1976 – definice (kluzáky)
Část FCL	Příloha I nařízení (EU) č. 1178/2011 – udělování průkazů způsobilosti členům letové posádky
Část FPD	Příloha XI nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na poskytovatele služeb návrhu letových postupů
Část M	Příloha I nařízení (EU) č. 1321/2014 – požadavky na zachování letové způsobilosti
Část MED	Příloha IV nařízení (EU) č. 1178/2011 – požadavky na osvědčování zdravotní způsobilosti pilotů, zdravotní způsobilosti palubních průvodčích, certifikaci leteckých lékařů a kvalifikaci všeobecných praktických lékařů a zaměstnaneckých lékařů
Část MET	Příloha V nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na poskytovatele meteorologických služeb
Část ML	Příloha Vb nařízení (EU) č. 1321/2014 – zjednodušené požadavky na zachování letové způsobilosti
Část NCC	Příloha VI nařízení (EU) č. 965/2012 – neobchodní provoz se složitými motorovými letadly
Část NCO	Příloha VII nařízení (EU) č. 965/2012 – neobchodní provoz s jinými než složitými motorovými letadly
Část NM	Příloha XII nařízení (EU) 2017/373 – specifické požadavky na manažera struktury vzdušného prostoru
Část ORA	Příloha VII nařízení (EU) č. 1178/2011 – požadavky organizace pro posádky letadel

Část ORO	Příloha III nařízení (EU) č. 965/2012 – požadavky na organizace v oblasti letového provozu
Část PERS	Příloha XIII nařízení (EU) 2017/373 – požadavky na poskytovatele služeb, pokud jde o výcvik pracovníků a hodnocení odborné způsobilosti
Část SAO	Příloha II nařízení (EU) 2018/1976 – letový provoz kluzáku
Část SFCL	Příloha III nařízení (EU) 2018/1976 – požadavky na udělování průkazů způsobilosti členům letových posádek kluzáků
Část SPA	Příloha V nařízení (EU) č. 965/2012 – zvláštní oprávnění
Část SPO	Příloha VIII nařízení (EU) č. 965/2012 – zvláštní provoz
Část T	Příloha Va nařízení (EU) č. 1321/2014 – zachování letové způsobilosti letadel zapsaných v leteckém rejstříku třetí země, která jsou provozována provozovateli z EU nebo provozovateli se sídlem v EU
Část TCO	Příloha 1 nařízení (EU) č. 452/2014 – provozovatelé ze třetích zemí
PCG	Skupina pro koordinaci programů (ICAO)
R&I	výzkum a inovace
REACH	registrace, hodnocení, povolování a omezování chemických látek
RES	výzkumný úkol (EPAS)
RMT	úkol v oblasti tvorby předpisů (EPAS)
RSOO	regionální organizace pro dozor nad bezpečností
SAB	poradní orgán zúčastněných stran
SAFA	posuzování bezpečnosti zahraničních letadel
SARP	standards a doporučené postupy (ICAO)
SERA	standardizovaná evropská pravidla létání – nařízení (EU) č. 923/2012
SES	jednotné evropské nebe
SESAR	Výzkum uspořádání letového provozu (ATM) jednotného evropského nebe
SIA	orgán pro šetření
SIB	bezpečnostní informační bulletin

SMS	system řízení bezpečnosti
SPAS	státní plán pro bezpečnost letectví
SPI	ukazatel výkonnosti v oblasti bezpečnosti
SPN	síť na podporu bezpečnosti
SPT	úkol pro podporu bezpečnosti (EPAS)
SRIS	informační systém bezpečnostních doporučení
SRM	řízení bezpečnostních rizik
SSP	státní program bezpečnosti
SSPIA	hodnocení provádění státního programu bezpečnosti
SYS 2.0	standardizační kontrola v oblasti „Systémové nástroje pro řízení bezpečnosti“ (SYS). 2.0 se vztahuje k fázi II, kdy je rozsah počáteční kontroly rozšířen na posouzení účinného provádění SSP a SPAS
TCO	provozovatel ze třetí země
TeB	technický orgán (dílčí orgán MAB)
TeC	technický výbor (dílčí orgán SAB)
SFEU	Smlouva o fungování Evropské unie
UAS	bezpilotní systém
USOAP	Všeobecný program pro audit dozoru nad bezpečností (ICAO)
USSP	poskytovatel služeb U-space