



Rada  
Európskej únie

V Bruseli 17. októbra 2022  
(OR. en)

13674/22  
ADD 1

AVIATION 252

### SPRIEVODNÁ POZNÁMKA

---

Od:	Martine DEPREZOVÁ, riaditeľka, v zastúpení generálnej tajomníčky Európskej komisie
Komu:	Generálny sekretariát Rady
Č. dok. Kom.:	COM(2022) 529 final - ANNEX
Predmet:	PRÍLOHA k SPRÁVE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE Európsky program bezpečnosti letectva

---

Delegáciám v prílohe zasielame dokument COM(2022) 529 final - ANNEX.

---

Príloha: COM(2022) 529 final - ANNEX



V Bruseli 17. 10. 2022  
COM(2022) 529 final

ANNEX

**PRÍLOHA**

*k*

**SPRÁVE EURÓPSKEMU PARLAMENTU A RADE**

**Európsky program bezpečnosti letectva**

## Obsah

1.	EURÓPSKE POLITIKY, CIELE A ZDROJE V OBLASTI BEZPEČNOSTI .....	6
1.1.	Európsky systém bezpečnosti letectva .....	6
1.2.	Európsky systém bezpečnosti letectva a ICAO .....	7
1.3.	Legislatívny rámec Únie v oblasti bezpečnosti letectva a ochrany životného prostredia .....	8
1.3.1.	Štruktúra legislatívneho rámca Únie v oblasti bezpečnosti .....	8
1.3.2.	Nariadenie (EÚ) 2018/1139 a súvisiace pravidlá .....	14
1.3.3.	Vyšetrovanie nehôd a incidentov v civilnom letectve .....	23
1.3.4.	Ohlasovanie udalostí, ich analýza a na ne nadväzujúce opatrenia v civilnom letectve .....	23
1.3.5.	Zoznam Európskej únie týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci EÚ .....	23
1.4.	Bezpečnostné povinnosti a zodpovednosti v Európskej únii .....	24
1.4.1.	Rozhodovací proces v Európskej únii .....	24
1.4.2.	Právomoci a povinnosti v súvislosti s bezpečnosťou letectva v rámci európskeho systému bezpečnosti letectva .....	25
1.5.	Vyšetrovanie nehôd a incidentov .....	34
1.5.1.	Platné pravidlá .....	34
1.5.2.	Bezpečnostné odporúčania .....	35
1.5.3.	Spolupráca s inými subjektmi .....	35
1.6.	Presadzovanie .....	36
1.6.1.	Presadzovanie predpisov vo vzťahu k členským štátom .....	36
1.6.2.	Presadzovanie predpisov vo vzťahu k regulovaným priemyselným organizáciám ...	37
2.	MANAŽMENT BEZPEČNOSTNÉHO RIZIKA NA EURÓPSKEJ ÚROVNI .....	39
2.1.	Zhromažďovanie, analýza a výmena bezpečnostných údajov .....	41
2.2.	Manažment bezpečnostného rizika na úrovni EÚ: proces vypracúvania a aktualizácie európskeho plánu pre bezpečnosť letectva .....	42
2.2.1	Európsky plán pre bezpečnosť letectva: medzinárodný rozmer .....	46
2.3.	Monitorovanie výkonnosti v oblasti bezpečnosti .....	47
2.3.1.	Dohoda o výkonnosti organizácií v oblasti bezpečnosti .....	47
2.3.2.	Výkonnosť členských štátov v oblasti bezpečnosti .....	48
2.3.3.	Výročný prehľad EASA o bezpečnosti .....	49
2.4.	Požiadavky na manažment bezpečnosti pre orgány a organizácie .....	49
3.	ZAISTENIE BEZPEČNOSTI NA ÚROVNI EURÓPY .....	51
3.1.	Dohľad nad bezpečnosťou .....	51
3.1.1.	Monitorovanie uplatňovania predpisov v členských štátoch .....	51

3.1.2.	Dohľad nad organizáciami s osvedčením .....	51
3.2.	Zacielenie na základe bezpečnostných údajov týkajúce sa dohľadu nad oblasťami, ktoré vyžadujú väčšiu pozornosť, alebo sú v stave núdze .....	51
3.2.1.	Zacielenie na základe bezpečnostných údajov týkajúce sa monitorovania v členských štátoch .....	51
3.2.2.	Zacielenie na dohľad nad odvetvím na základe bezpečnostných údajov.....	53
4.	POSILNENIE BEZPEČNOSTI NA ÚROVNI EURÓPY.....	54
4.1.	Činnosti na úrovni EÚ.....	55
4.1.1.	Bezpečnostná komunikácia.....	55
4.2.	Odborná príprava na úrovni EÚ.....	56
	Zoznam skratiek .....	58

Tabuľka 1.	Platné právne predpisy Európskej únie v oblasti bezpečnosti letectva a ochrany životného prostredia .....	9
------------	---	---

Tabuľka 2.	Príslušné orgány podľa predpisov EÚ .....	26
------------	---	----

Obrázok 1.	Vzájomný vzťah medzi zainteresovanými stranami v rámci európskeho systému bezpečnosti letectva.....	30
------------	---	----

Obrázok 2.	Proces manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni.....	44
------------	--	----

Obrázok 3.	Vzťah medzi európskym programom bezpečnosti letectva, európskym plánom pre bezpečnosť letectva a ďalšími programami a plánmi.....	47
------------	---	----

## ÚVOD

V tomto dokumente sa opisuje európsky program bezpečnosti letectva so zameraním sa na platný súbor pravidiel v oblasti letectva na úrovni Únie spolu s činnosťami a procesmi používanými pri spoločnom manažmente bezpečnosti civilného letectva na úrovni Únie.

Európsky program bezpečnosti letectva na úrovni EÚ funkčne zodpovedá národnému bezpečnostnému programu podľa prílohy 19 k Chicagskemu dohovoru. Nariadením (EÚ) 2018/1139 sa do právneho rámca EÚ v oblasti letectva zaviedla nová povinná kapitola o manažmente bezpečnosti letectva. Okrem iných aspektov sa v nej stanovuje, že Komisia prijme, uverejní a aktualizuje dokument (ďalej len „európsky program bezpečnosti letectva“) opisujúci fungovanie európskeho systému bezpečnosti letectva, ktorý obsahuje pravidlá, činnosti a postupy používané na riadenie bezpečnosti civilného letectva v Únii v súlade s jej právnym rámcom.

V programe sa vysvetľuje, ako je bezpečnosť letectva riadená z európskej perspektívy. Keďže mnohé pravidlá a činnosti spojené s bezpečnosťou letectva sa dnes prijímajú a koordinujú na úrovni EÚ, členské štáty sa vo svojich národných bezpečnostných programoch majú odvolávať na európsky program bezpečnosti letectva. Práve preto európsky program bezpečnosti letectva obsahuje aspoň prvky týkajúce sa povinností štátu v oblasti manažmentu bezpečnosti uvedené v medzinárodných štandardoch a odporúčaní. EÚ už v niektorých oblastiach bezpečnosti letectva prijala právne predpisy a členské štáty nemôžu opísať spôsob manažmentu bezpečnosti v rámci svojho štátu bez toho, aby zahrnuli rozmer EÚ. Navyše vo väčšine oblastí podľa Chicagskeho dohovoru štáty preniesli svoje právomoci na Úniu. V európskom programe bezpečnosti letectva sa takisto vysvetľuje, ako EÚ rieši medzinárodné záväzky, ktoré vyplývajú z tohto delegovania povinností.

Európsky program bezpečnosti letectva je zosúladený s formátom a štruktúrou opisu národného bezpečnostného programu, ako je podrobne opísané v prílohe 19 k Chicagskemu dohovoru.

V európskom programe bezpečnosti letectva sa takisto opisuje postup vypracovania, prijatia, aktualizácie a vykonávania európskeho plánu pre bezpečnosť letectva.

Cieľom európskeho programu bezpečnosti letectva je zabezpečiť, aby systém manažmentu bezpečnosti letectva v Európskej únii poskytoval najvyššiu úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktorá sa bude vzťahovať jednotne na celú Úniu a v priebehu času sa bude neustále zlepšovať, pričom sa zohľadnia aj iné dôležité ciele, ako je ochrana životného prostredia.

Vzhľadom na to, že v európskom programe bezpečnosti letectva sa opisujú postupy, ktoré sa uplatňujú pri spoločnom manažmente bezpečnosti na európskej úrovni, a najmä spôsoby, akými Európska komisia (ďalej len „Komisia“), členské štáty a Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva spolupracujú pri identifikácii nebezpečenstiev a prijímaní náležitých opatrení na zmiernenie bezpečnostných rizík, tento program prispieva k dosiahnutiu vysokej úrovne bezpečnostných cieľov EÚ, ktoré boli vymedzené na úrovni Únie. Preto sa ním zabezpečuje, aby všetci, ktorí sú do tohto procesu zahrnutí, poznali svoje povinnosti a aby boli zavedené všetky pravidlá a postupy na zvýšenie bezpečnosti letectva. Tým sa prispeje k predchádzaniu nehodám v európskom regióne a mimo neho.

## TERMINOLÓGIA

V tomto dokumente platí:

- každý odkaz na „členské štáty“ znamená 27 členských štátov EÚ,
- každý odkaz na „členské štáty EASA“ znamená 27 členských štátov EÚ spoločne s Islandom, Lichtenštajnskom, Nórskom a Švajčiarskom,
- každý odkaz na „štáty regiónu ICAO EUR“ znamená 55 štátov regiónu ICAO EURÓPA, kam patria všetky členské štáty EÚ,
- každý odkaz na „základné nariadenie“ znamená nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva<sup>1</sup> a
- každý odkaz na „sieť analytikov“ znamená sieť analytikov bezpečnosti letectva spomínanú podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

<sup>2</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014, s. 18).

# 1. EURÓPSKE POLITIKY, CIELE A ZDROJE V OBLASTI BEZPEČNOSTI

## 1.1. Európsky systém bezpečnosti letectva

Európsky systém bezpečnosti letectva obsahuje pravidlá a postupy používané na riadenie bezpečnosti civilného letectva v Únii v súlade s nariadením (EÚ) 1139/2018. Týmito pravidlami a postupmi sa zabezpečuje vysoká úroveň bezpečnosti v civilnom letectve, harmonizujú bezpečnostné aspekty a uľahčujú voľný pohyb tovaru, služieb, osôb a kapitálu zapojených do civilného letectva.

System zároveň:

- zvyšuje konkurencieschopnosť leteckého odvetvia Únie,
- podporuje nákladovú efektívnosť, okrem iného aj predchádzaním duplicite a podporou účinnosti regulačných a certifikačných postupov a postupov dohľadu, ako aj efektívne využívanie súvisiacich zdrojov na úrovni Únie a na vnútroštátnej úrovni,
- pomáha členským štátom pri uplatňovaní ich práv a plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagskeho dohovoru zabezpečením spoločného výkladu a jednotného a včasného vykonávania jeho ustanovení,
- podporuje na celom svete stanoviská Únie, ktoré sa týkajú noriem a pravidiel v oblasti civilného letectva, nadväzovaním vhodnej spolupráce s tretími krajinami a medzinárodnými organizáciami a
- podporuje technickú a operačnú interoperabilitu a výmenu najlepších administratívnych postupov.

System manažmentu bezpečnosti letectva je založený na úzkej spolupráci medzi Komisiou, Agentúrou Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“ alebo „agentúra“), členskými štátmi, ako aj leteckým odvetvím.

Vysoká a jednotná úroveň ochrany európskych občanov a cestujúcich závisí predovšetkým od prijatia spoločných bezpečnostných pravidiel, od opatrení, pomocou ktorých sa zaručí, aby výrobky, osoby a organizácie<sup>3</sup> v EÚ spĺňali tieto pravidlá, ako aj od efektívnych procesov manažmentu bezpečnostného rizika na úrovni regiónu, štátu a odvetvia. V článku 85 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa stanovuje systém presadzovania predpisov, v rámci ktorého agentúra pomáha Komisii pri monitorovaní uplatňovania tohto nariadenia a súvisiacich delegovaných a vykonávacích aktov zo strany členských štátov.

Tento systém je doplnený riadnym vyšetrowaním nehôd a incidentov, ktoré umožňuje zistiť bezpečnostné nedostatky a prijať opatrenia na ich odstránenie. Európsky program bezpečnosti letectva zahŕňa aj používanie proaktívnejších prvkov, ktoré sú vo väčšej miere založené na dôkazoch a ktorých cieľom je identifikácia rizík predstavujúcich najväčšie ohrozenie bezpečnosti, a prijímanie opatrení na zmiernenie týchto rizík. Tento systém využíva najmä údajmi podloženú identifikáciu a hodnotenia rizík vykonávané prostredníctvom programu Data4Safety (veľké dáta) podporovaného Komisiou a koordinovaného agentúrou EASA s účasťou relevantných partnerov z európskeho leteckého spoločenstva.

---

<sup>3</sup> Na účely tohto dokumentu sa organizácie chápu ako priemyselné organizácie, ktoré poskytujú letecké produkty alebo služby.

## 1.2. Európsky systém bezpečnosti letectva a ICAO

Európsky systém bezpečnosti letectva sa úzko koordinuje s vývojom a vykonávaním štandardov a odporúčaní Medzinárodnej organizácie civilného letectva (ICAO).

Komisia a EASA sa riadia podľa vlastného procesu vývoja a súvisiace opatrenia týkajúce sa tvorby predpisov plánujú hneď, ako možno potvrdiť potrebu zmeny európskeho regulačného rámca. To zahŕňa posúdenie pozmeňujúcich návrhov k prílohám k Chicagskemu dohovoru (obežník ICAO typu I), ako aj určenie rozdielov medzi regulačným rámcom EÚ a prílohami k Chicagskemu dohovoru (obežník ICAO typu II a kontrolné zoznamy na účely posudzovania súladu). Pri posudzovaní rozdielov EASA a Komisia podporujú členské štáty, ktoré musia rozdiely oznamovať organizácii ICAO. Na základe posúdenia EASA Komisia navrhne Rade EÚ rozhodnutie o oznámení rozdielov.

Komisia a EASA navyše partnersky spolupracujú s regionálnou kanceláriou organizácie ICAO pre Európu/Severný Atlantický oceán (EUR/NAT) s cieľom podporovať regionálny prístup k manažmentu bezpečnosti letectva, podnecujú riadenie rizík založené na spolupráci a vytvárajú synergie v rámci rôznych iniciatív EÚ na zvýšenie bezpečnosti. Európsky regionálny plán bezpečnosti letectva (EUR RASP) je v tejto súvislosti užitočný: od roku 2017 regionálna kancelária organizácie ICAO, Komisia a agentúra EASA spolupracujú na vývoji tohto regionálneho plánu bezpečnosti letectva, ktorý čerpá z opatrení vymedzených v európskom pláne pre bezpečnosť letectva, vďaka čomu môžu všetky štáty regiónu ICAO EUR využívať zavedený proces tvorby bezpečnostných plánov a jeho rozličné výstupy, či už v zmysle regulačného materiálu, cieľov posilnenia bezpečnosti, usmernení, nástrojov a najlepších postupov. Prvý európsky regionálny plán bezpečnosti letectva bol vydaný v januári 2019.

Komisia a EASA majú zastúpenie aj v skupine pre plánovanie európskeho systému letectva (EASPG) a v súvisiacej koordinačnej skupine pre program (PCG). Hlavnými cieľmi skupiny pre plánovanie európskeho systému letectva je zabezpečiť, aby plány rozvoja systému leteckej navigácie a plány bezpečnosti letectva v regióne ICAO EUR ostali koherentné a zlučiteľné s plánmi príslušných regiónov, ako aj s globálnymi plánmi ICAO, a riadiť a koordinovať ich vykonávanie. Skupina pre plánovanie európskeho systému letectva okrem toho zohráva významnú úlohu pri podpore a uľahčovaní harmonizácie a koordinácie programov na subregionálnej a vnútroštátnej úrovni regiónu ICAO EUR súvisiacich s leteckou navigáciou a bezpečnosťou.

Okrem toho Komisia a EASA majú zastúpenie v študijnej skupine pre globálny plán bezpečnosti letectva (GASP), čím prispievajú k udržiavaniu globálneho plánu bezpečnosti letectva, súvisiacich poradenských materiálov a nástrojov. Hlavným účelom globálneho plánu bezpečnosti letectva je nepretržité znižovanie smrteľných úrazov a ich rizika riadením vypracúvania harmonizovanej stratégie bezpečnosti letectva na základe šiestich cieľov globálneho plánu bezpečnosti letectva so súvisiacimi cieľovými hodnotami a vypracúvania a vykonávania regionálnych a národných plánov bezpečnosti letectva.

EASA navyše podporuje globálne vykonávanie národných bezpečnostných programov a manažmentu bezpečnosti prostredníctvom projektov technickej pomoci zo strany EÚ a spolupráce s regionálnymi kanceláriami organizácie ICAO v záujme podpory štátov a regionálnych organizácií pre dohľad nad bezpečnosťou. Hlavnými cieľmi týchto projektov je celosvetové zvýšenie úrovne bezpečnosti prostredníctvom pomoci štátom pri vypracúvaní ich národných bezpečnostných programov, pomoci štátom a regionálnym organizáciám pre dohľad nad bezpečnosťou pri zriaďovaní mechanizmov regionálnej spolupráce, čím sa zabezpečí súlad so štandardmi a odporúčaniami ICAO. Počas týchto činností sa na regionálnej

a celosvetovej úrovni môžu účinne podporovať európske politiky a ciele v oblasti bezpečnosti.

### **1.3. Legislatívny rámec Únie v oblasti bezpečnosti letectva a ochrany životného prostredia**

#### *1.3.1. Štruktúra legislatívneho rámca Únie v oblasti bezpečnosti*

V článku 4 ods. 2 písm. g) Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ) sa stanovuje, že doprava je spoločnou právomocou Európskej únie a jej členských štátov. Okrem toho článok 100 ods. 2 ZFEÚ umožňuje Európskemu parlamentu a Rade stanoviť na návrh Komisie vhodné ustanovenia upravujúce leteckú dopravu. V článku 2 ods. 2 ZFEÚ sa stanovuje, že ak zmluvy prenesú na Úniu v určitej oblasti právomoc, ktorú vykonáva spoločne s členskými štátmi, Únia a členské štáty môžu v tejto oblasti vykonávať legislatívnu činnosť a prijímať právne záväzné akty, a že členské štáty vykonávajú svoju právomoc v rozsahu, v akom Únia svoju právomoc nevykonala.

Preto možno právne požiadavky v oblasti bezpečnosti letectva vymedziť na úrovni Únie prijatím právnych predpisov Únie.

Legislatívny rámec Únie v oblasti bezpečnosti civilného letectva pozostáva z nariadení Európskeho parlamentu a Rady, ktoré v prípade potreby dopĺňajú delegované a vykonávacie nariadenia Komisie. V príslušných právnych aktoch sú zahrnuté mechanizmy na hodnotenie vykonávania a účinnosti právnych predpisov, ktoré by mohlo viesť k ich revízií. Posudzovanie sa takisto vykonáva prostredníctvom takzvaných kontrol dodržiavania noriem v členských štátoch, ktoré vykonáva EASA.

V nasledujúcej tabuľke sa uvádza súhrn platných právnych predpisov v oblasti bezpečnosti letectva prijatých na úrovni EÚ.

**Tabuľka 1. Platné právne predpisy Európskej únie v oblasti bezpečnosti letectva a ochrany životného prostredia**

<b>Základné nariadenie o EASA a súvisiace vykonávacie a delegované nariadenia</b>		
<a href="#">Základné nariadenie</a>	(EÚ) 2018/1139	Príloha I: Lietadlá uvedené v článku 2 ods. 3 písm. d) Príloha II: Základné požiadavky letovej spôsobilosti Príloha III: Základné požiadavky na environmentálnu kompatibilitu v súvislosti s výrobkami Príloha IV: Základné požiadavky na posádku Príloha V: Základné požiadavky na leteckú prevádzku Príloha VI: Základné požiadavky na oprávnené subjekty Príloha VII: Základné požiadavky na letiská Príloha VIII: Základné požiadavky na ATM/ANS a riadiacich letovej prevádzky Príloha IX: Základné požiadavky na bezpilotné lietadlá Príloha X: Tabuľka zhody
<a href="#">Prvotná letová spôsobilosť</a>	VN: (EÚ) č. 748/2012	Príloha I: Časť 21 Príloha II: Zrušené nariadenie – zoznam zmien Príloha III: Tabuľka zhody
<a href="#">Dodatočné špecifikácie letovej spôsobilosti pre prevádzku</a>	VN: (EÚ) 2015/640	Príloha I: Časť 26
<a href="#">Zachovanie letovej spôsobilosti</a>	VN: (EÚ) č. 1321/2014	Príloha I: Časť – M Príloha II: Časť 145 Príloha III: Časť 66 Príloha IV: Časť 147 Príloha Va: Časť T Príloha Vb: Časť – ML Príloha Vc: Časť CAMO Príloha Vd: Časť CAO
<a href="#">Posádka</a>	VN: (EÚ) č. 1178/2011	Príloha I: Časť FCL Príloha II: Prevod preukazov spôsobilosti krajín mimo EÚ Príloha III: Preukazy spôsobilosti štátov mimo EÚ Príloha IV: Časť – MED Príloha V: Časť CC Príloha VI: Časť ARA PRÍLOHA VII: Časť ORA PRÍLOHA VIII: Časť DTO
<a href="#">Letecká prevádzka</a>	VN: (EÚ) č. 965/2012	Príloha I: Vymedzenie pojmov Príloha II: Časť ARO Príloha III: Časť ORO Príloha IV: Časť CAT Príloha V: Časť SPA Príloha VI: Časť NCC Príloha VII: Časť NCO Príloha VIII: Časť SPO
<a href="#">Balóny – letecká prevádzka</a>	VN: (EÚ) 2018/395	Príloha I: Časť – DEF Príloha II: Časť-BOP Príloha III: Časť BFCL

<a href="#">Vetrone – letecká prevádzka</a>	VN: (EÚ) 2018/1976	Príloha I: Časť – DEF Príloha II: Časť – SAO Príloha III: Časť SFCL
---	--------------------	---

#### Základné nariadenie o EASA a súvisiace vykonávacie a delegované nariadenia (pokračovanie)

<a href="#">Prevádzkovatelia z tretích krajín</a>	VN: (EÚ) č. 452/2014	Príloha I: Časť TCO Príloha II: Časť ART
<a href="#">Poskytovanie služieb ATM/ANS – manažment letovej prevádzky/letecké navigačné služby</a>	VN: (EÚ) 2017/373	Príloha I: Vymedzenie pojmov Príloha II: Časť – ATM/ANS.AR Príloha III: Časť – ATM/ANS.OR Príloha IV Časť – ATS Príloha V: Časť – MET Príloha VI: Časť – AIS PRÍLOHA VII: Časť – DAT PRÍLOHA VIII: Časť – CNS Príloha IX: Časť – ATFM Príloha X: Časť – ASM Príloha XI: Časť – FPD Príloha XII: Časť – NM Príloha XIII: Časť – PERS
<a href="#">Interoperabilita európskej siete manažmentu letovej prevádzky</a>	VN: (EÚ) č. 1079/2012 VN: (EÚ) č. 1207/2011 VN: (EÚ) č. 1206/2011  VN: (EÚ) č. 29/2009 VN: (ES) č. 262/2009 VN: (ES) č. 633/2007 VN: (ES) č. 1033/2006 VN: (ES) č. 1032/2006	
<a href="#">Riadiaci letovej prevádzky</a>	VN: (EÚ) 2015/340	Príloha I: Časť ATCO Príloha II: Časť ATCO.AR Príloha III: Časť ATCO.OR Príloha IV: Časť ATCO.MED
<a href="#">Požiadavky na využívanie vzdušného priestoru (ACAS II)</a>	VN: (EÚ) č. 1332/2011	Príloha: ACAS (palubný protizrážkový systém)
<a href="#">Požiadavky na využívanie vzdušného priestoru (PBN)</a>	VN: (EÚ) 2018/1048	Príloha: Podčasť PBN
<a href="#">SERA</a>	VN: (EÚ) č. 923/2012	Príloha: Štandardizované európske pravidlá lietania
<a href="#">Letiská</a>	VN: (EÚ) č. 139/2014	Príloha I: Vymedzenie pojmov Príloha II: Časť ADR.AR Príloha III: Časť ADR.OR Príloha IV: Časť ADR.OPS
<a href="#">Bezpilotné letecké systémy (UAS) (Pravidlá a postupy prevádzky bezpilotných lietadiel)</a>	VN: (EÚ) 2019/947	Príloha: Prevádzka UAS v „otvorenej“ a „osobitnej“ kategórii

<a href="#">Bezpilotné letecké systémy a prevádzkovatelia bezpilotných leteckých systémov z tretích krajín</a>	DN: (EÚ) 2019/945	Príloha
<a href="#">Regulačný rámec pre priestor U-space</a>	VN: (EÚ) 2021/664	Príloha I: Kritériá na vymedzenie funkcionalít, výkonnostných požiadaviek, prevádzkových podmienok a obmedzení vzdušného priestoru uvedených v článku 3 ods. 4 Príloha II: Uverejňovanie spoločných informácií uvedených v článku 5 ods. 4 písm. a) Príloha III: Požiadavky na kvalitu, latenciu a ochranu údajov uvedené v článku 5 ods. 4 písm. b) a článku 7 ods. 5 písm. c) Príloha IV: Žiadosť o letové povolenie UAS uvedené v článku 6 ods. 4 Príloha V: Výmena príslušných prevádzkových údajov a informácií medzi poskytovateľmi služieb U-space a poskytovateľmi letových prevádzkových služieb v súlade s článkom 7 ods. 3 Príloha VI: Osvedčenie poskytovateľa služieb U-space podľa článku 14 ods. 3 Príloha VII: Osvedčenie jednotného poskytovateľa spoločných informačných služieb podľa článku 14 ods. 3

*Ostatné nariadenia týkajúce sa fungovania Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva*

<a href="#">Poplatky a platby</a>	VN: (EÚ) 2019/2153	Príloha
<a href="#">Pokuty a penále</a>	VN: (EÚ) č. 646/2012	
<a href="#">Kontroly dodržiavania noriem</a>	VN: (EÚ) č. 628/2013	

*Nariadenia v oblasti bezpečnosti letectva nevyplývajúce zo základného nariadenia o EASA*

<a href="#">Ohlasovanie udalostí</a>	VN: (EÚ) č. 376/2014	Príloha I: Zoznam požiadaviek vzťahujúcich sa na systémy povinného a dobrovoľného ohlasovania udalostí Príloha II: Zainteresované strany Príloha III: Žiadosť o informácie z európskeho centrálného registra
<a href="#">Jednotný európsky systém klasifikácie rizík</a>	DN: (EÚ) 2020/2034 Dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 376/2014	Príloha: Jednotný európsky systém klasifikácie rizík
<a href="#">Zoznam s klasifikáciou udalostí v civilnom letectve, ktoré sa majú povinne hlásiť podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014</a>	VN: (EÚ) 2015/1018	Príloha I: Udalosti súvisiace s prevádzkou lietadla Príloha II: Udalosti súvisiace s technickými podmienkami, údržbou a opravou lietadiel Príloha III: Udalosti súvisiace s leteckými navigačnými službami a zariadeniami Príloha IV: Udalosti súvisiace s letiskami a pozemnými službami Príloha V: Udalosti týkajúce sa lietadiel iných než zložitých motorových lietadiel vrátane vetroňov a prostriedkov ľahších ako vzduch
<a href="#">Vyšetrovanie a prevencia nehôd a incidentov v civilnom letectve</a>	(EÚ) č. 996/2010	Príloha: Zoznam príkladov vážnych incidentov
<a href="#">Harmonizácia technických požiadaviek a správnych postupov v oblasti civilného letectva</a>	Nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91	
<a href="#">Vytvorenie zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva</a>	(ES) č. 2111/2005	Príloha: Spoločné kritériá pre posúdenie zákazu vykonávania leteckej dopravy z bezpečnostných dôvodov na úrovni Spoločenstva
<a href="#">Implementačné pravidlá pre zoznam leteckých dopravcov Spoločenstva, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva</a>	(ES) č. 473/2006	Príloha A: Informácie, ktoré poskytne členský štát predkladajúci žiadosť podľa článku 4 ods. 2 základného nariadenia Príloha B: Oznámenie členského štátu o mimoriadnych opatreniach prijatých na základe článku 6 ods. 1 základného nariadenia uložiť zákaz vykonávania leteckej dopravy na svojom území Príloha C: Oznámenie členského štátu o mimoriadnych opatreniach prijatých podľa článku 6 ods. 2 základného nariadenia pokračovať v zákaze vykonávania leteckej dopravy alebo uložiť zákaz vykonávania leteckej dopravy na svojom území, keď Komisia rozhodla, že nezahŕňa podobné opatrenia do zoznamu Spoločenstva

<a href="#"><u>Zoznam Spoločenstva týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva</u></a>	(EÚ) č. 474/2006	Príloha A: Zoznam leteckých dopravcov, ktorých všetky prevádzky podliehajú zákazu v rámci Spoločenstva
		Príloha B: Zoznam leteckých dopravcov, ktorých všetky prevádzky podliehajú prevádzkovým obmedzeniam v rámci Spoločenstva
<a href="#"><u>Rámec jednotného európskeho neba</u></a>	(ES) č. 549/2004	
<a href="#"><u>Poskytovanie letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi</u></a>	(ES) č. 550/2004	Príloha I: Požiadavky na uznané organizácie Príloha II: Požiadavky ktoré majú byť pripojené k osvedčeniam
<a href="#"><u>Jednotné európske nebo – organizácia a využívanie vzdušného priestoru</u></a>	(ES) č. 551/2004	
<a href="#"><u>Jednotné európske nebo – spoločné projekty</u></a>	VN: (EÚ) č. 409/2013	
<a href="#"><u>Systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi – kľúčové ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti</u></a>	VN: (EÚ) 2019/317	Príloha I: Kľúčové ukazovatele výkonnosti pre stanovenie cieľov a ukazovatele monitorovania Príloha II: Vzor plánov výkonnosti na národnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru uvedený v článku 10 ods. 1 Príloha III: Vzor plánu výkonnosti siete uvedeného v článku 10 ods. 5 Príloha IV: Kritériá posudzovania plánov a cieľov výkonnosti na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčného bloku vzdušného priestoru Príloha V: Kritériá posudzovania návrhu plánu výkonnosti siete Príloha VI: Zoznam údajov o výkonnosti, ktoré sa majú poskytovať Komisii na účely monitorovania výkonnosti v súlade s článkom 36 ods. 1 a článkom 37 Príloha VII: Stanovené a skutočné náklady Príloha VIII: Požiadavky na výpočet traťových a terminálnych jednotiek služieb uvedených v článku 25 Príloha IX: Jednotkové sadzby Príloha X: Kritériá posudzovania toho, či poskytovanie služieb uvedených v článku 35 ods. 1 podlieha trhovým podmienkam Príloha XI: Tabuľky na podporu nákladovej základne a jednotkových sadzieb, ktoré sa majú poskytovať Komisii v súlade s článkom 35 ods. 6 Príloha XII: Kľúčové prvky týkajúce sa konzultácií uvedených v článku 24 ods. 3 a článku 30 ods. 1 Príloha XIII: Špecifické požiadavky na systémy stimulov uvedené v článku 11 ods. 3

*Ostatné nariadenia v oblasti civilného letectva týkajúce sa ochrany životného prostredia*

Platné právne predpisy Únie v oblasti bezpečnosti letectva sa nachádzajú na webovom sídle EUR-Lex v Zozname platných právnych predpisov Európskej únie, kapitole [07.40.30](#)<sup>5</sup>. Agentúra takisto uverejňuje prehľad regulačného rámca<sup>6</sup>.

V záujme podpory vykonávania právnych predpisov EÚ v oblasti bezpečnosti letectva a ich presadzovania na celosvetovej úrovni EASA sprístupňuje konsolidované znenia pravidiel v oblasti letectva prostredníctvom svojho projektu elektronických pravidiel (eRules) zameraného na digitalizáciu pravidiel v oblasti letectva. **Easy Access Rules** (ľahko dostupné pravidlá) predstavujú právne predpisy v oblasti letectva konsolidovaným, ústretovým spôsobom (vykonávacie predpisy so všetkými ich zmenami sú zobrazené vedľa súvisiacich prijateľných spôsobov dosiahnutia súladu, poradenských materiálov, certifikačných špecifikácií a podrobných špecifikácií).

Pravidlá Easy Access Rules sú k dispozícii pre všetky oblasti letectva a poskytujú sa vo formáte pdf a ako dynamická publikácia online. Nachádzajú sa na tejto adrese:

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

### 1.3.2. Nariadenie (EÚ) 2018/1139 a súvisiace pravidlá

#### 1.3.2.1. Právne požiadavky:

Nariadenie (EÚ) 2018/1139<sup>7</sup> je ústredným prvkom systému bezpečnosti letectva v EÚ. Jeho cieľom je stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe vytvorením spoločných pravidiel v oblasti civilného letectva. Zároveň umožňuje vzájomné uznávanie osvedčení, zavádza postup kontrol dodržiavania noriem s cieľom monitorovať uplatňovanie pravidiel zo strany členských štátov a zriaďuje sa ním Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva.

V nariadení (EÚ) 2018/1139 sa vymedzujú „základné požiadavky“ na stanovenie ambiciózných cieľov a povinností orgánov, osôb a organizácií v záujme dosiahnutia cieľa tohto nariadenia. Základnými požiadavkami sa vykonávajú štandardy a odporúčania stanovené v prílohách k Chicagskemu dohovoru. Týkajú sa výrobkov leteckej techniky, jej častí a zariadení, prevádzkovateľov v leteckej doprave, ako aj pilotov a osôb, produktov a organizácií zapojených do ich odbornej prípravy a lekárskeho vyšetrení, letísk a manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb (ďalej len „ATM/ANS“) poskytovaných vo vzdušnom priestore územia, na ktoré sa uplatňuje Zmluva o EÚ, riadiacich letovej prevádzky a bezpilotných lietadiel.

<sup>4</sup> [EUR-Lex – 32014R0598 – SK – EUR-Lex \(europa.eu\)](#).

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

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

<sup>7</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

Pri uplatňovaní nariadenia (EÚ) 2018/1139 prijala Komisia delegované a vykonávacie nariadenia vrátane tých, ktoré sú uvedené v tabuľke v časti 1.3.1.

Všetky uvedené pravidlá sú priamo uplatniteľné v členských štátoch a nevyžadujú vnútroštátnu transpozíciu.

V Európskej únii sú za uplatňovanie práva EÚ zodpovedné v prvom rade členské štáty. Väčšinu úloh spojených s osvedčovaním a dohľadom, ktoré sa vyžadujú v nariadení (EÚ) 2018/1139 a jeho vykonávacích predpisoch, preto na vnútroštátnej úrovni vykonávajú príslušné vnútroštátne orgány. V určitých jasne vymedzených prípadoch, ako sú napríklad schválenia projekčných organizácií, je však EASA príslušným orgánom, ktorý je oprávnený vydávať osvedčenia a prijímať súvisiace opatrenia na presadzovanie.

Oblasti bezpečnosti letectva, v ktorých sa v súčasnosti vykonávajú právomoci EÚ, sú:

### ***1. Letová spôsobilosť a environmentálne osvedčovanie***

Pravidlá EÚ sa uplatňujú na lietadlá uvedené v článku 2 ods. 1 písm. a) a b) nariadenia (EÚ) 2018/1139 okrem bezpilotných lietadiel a na ich motory, vrtule, súčasti a nenainštalované vybavenie, ktoré musia spĺňať základné požiadavky letovej spôsobilosti stanovené v prílohe II k uvedenému nariadeniu.

Pokiaľ ide o hluk a emisie, uvedené lietadlá a ich motory, vrtule, súčasti a nenainštalované vybavenie musia spĺňať požiadavky na ochranu životného prostredia uvedené v posledných zmenách prílohy 16 k Chicagskemu dohovoru, ktorá sa pravidelne prispôbuje. Základné požiadavky v oblasti environmentálnej kompatibility stanovené v prílohe III k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 sa vzťahujú na výrobky, súčasti a nenainštalované vybavenie v rozsahu, v akom ustanovenia Chicagskeho dohovoru uvedené v článku 9 ods. 2 prvom pododseku nariadenia (EÚ) 2018/1139 neobsahujú požiadavky na ochranu životného prostredia.

Súbor pravidiel súvisiacich s prvotnou letovou spôsobilosťou a jej zachovaním sa vzťahuje na projekt výrobkov, projekt súčastí, projekt nenainštalovaného vybavenia, na jednotlivé lietadlá, na organizácie zodpovedné za projektovanie výrobkov, súčastí a nenainštalovaného vybavenia, za ich výrobu, za riadenie zachovania letovej spôsobilosti a za zachovanie letovej spôsobilosti týchto výrobkov, súčastí a nenainštalovaného vybavenia a na zodpovedných pracovníkov zapojených to týchto činností.

### ***2. Ochrana životného prostredia***

Agentúra EASA uplatňuje opatrenia, pokiaľ ide o emisie a hluk, na účely osvedčenia projektu výrobkov v súlade s článkom 11 nariadenia (EÚ) 2018/1139 s cieľom predchádzať významným škodlivým vplyvom na klímu, životné prostredie a ľudské zdravie spôsobeným dotknutými výrobkami civilného letectva. Agentúra prijatím týchto opatrení náležite zohľadňuje medzinárodné štandardy a odporúčania, environmentálny prínos, technologickú uskutočniteľnosť a hospodárske dôsledky. Medzi opatrenia patrí zabezpečenie dostupnosti environmentálnych noriem, čo sa dosahuje prostredníctvom faktického zapojenia EÚ na začiatku procesu vo Výbore ICAO pre ochranu životného prostredia v letectve (CAEP). Nariadenie (EÚ) 2018/1139 navyše splnomocňuje EÚ vytvárať environmentálne normy v tých oblastiach, v ktorých neexistujú žiadne normy ICAO, okrem iného vrátane lietadiel s hybridným, elektrickým a vodíkovým pohonom.

Komisia a EASA vo všeobecnosti vymedzujú a koordinujú politiky a opatrenia na ochranu životného prostredia v civilnom letectve na úrovni EÚ. V tejto súvislosti sa Komisia, EASA, iné inštitúcie, orgány, úrady a agentúry EÚ, ako aj členské štáty vyzývajú, aby spolupracovali

na záležitostiach životného prostredia. Súčasťou spolupráce sú činnosti súvisiace so systémom EÚ na obchodovanie s emisiami (EU ETS) a s nariadením o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemikálií (REACH)<sup>8</sup>. V tej istej súvislosti EASA prispieva aj k vykonávaniu opatrení environmentálnej stratégie EÚ, ako je príprava programu environmentálneho označovania pre letectvo v rámci stratégie pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu<sup>9</sup>, ako aj podpora poskytovaná v súvislosti s vypracovaním balíka „Fit for 55“, ktorý obsahuje návrh Komisie týkajúci sa legislatívneho rámca pre iniciatívu ReFuelEU Aviation<sup>10</sup>, ktorého súčasťou je aj úloha EASA týkajúca sa monitorovania využívania udržateľných leteckých palív a podávania správ o ňom.

Okrem toho environmentálne preskúmanie vypracované spoločne Európskou environmentálnou agentúrou (ďalej len „EEA“) a EASA s podporou manažérov siete jednotného európskeho neba poskytuje objektívne informácie o stave ochrany životného prostredia v súvislosti s civilným letectvom v Únii. Toto preskúmanie, zverejňované každé tri roky v environmentálnej správe o európskom letectve, obsahuje odporúčania týkajúce sa spôsobov zlepšenia úrovne ochrany životného prostredia v oblasti civilného letectva v Únii. Najnovšia správa bola uverejnená v septembri 2022<sup>11</sup>.

Navyše agentúra EASA bola takisto poverená zberom a overovaním informácií o hlukovej spôsobilosti a výkonnosti lietadiel na účely modelovania hluku v okolí letísk, ako sa uvádza v nariadení (EÚ) č. 598/2014<sup>12</sup>.

### **3. Posádka**

Piloti a palubní sprievodcovia, ktorí sa podieľajú na prevádzke lietadiel uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b) nariadenia (EÚ) 2018/1139, okrem bezpilotných lietadiel, ako aj výcvikové zariadenia na simuláciu letu, osoby a organizácie, ktoré sa podieľajú na výcviku, skúšaní, preskúšaní alebo posudzovaní zdravotnej spôsobilosti týchto pilotov a palubných sprievodcov, musia spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe IV k uvedenému nariadeniu. Piloti musia byť držiteľmi príslušného preukazu spôsobilosti pilota a osvedčenia zdravotnej spôsobilosti pilota pre vykonávanú činnosť, palubní sprievodcovia podieľajúci sa na prevádzke obchodnej leteckej dopravy musia byť držiteľmi osvedčenia a schválenie sa vyžaduje v prípade poverených leteckých zdravotníckych zariadení, výcvikových organizácií pre pilotov a výcvikových organizácií pre palubných sprievodcov.

Osvedčenia sa vyžadujú pre každé výcvikové zariadenie na simuláciu letu používané na výcvik pilotov. Osoby zodpovedné za poskytovanie leteckého výcviku alebo výcviku simulácie letu alebo za posudzovanie zručností pilotov, ako aj poverení leteckí lekári musia takisto byť držiteľmi osvedčenia.

### **4. Letecká prevádzka**

---

<sup>8</sup> [Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady \(ES\) č. 1907/2006 z 18. decembra 2006 o registrácii, hodnotení, autorizácii a obmedzovaní chemikálií \(REACH\) a o zriadení Európskej chemickej agentúry, o zmene a doplnení smernice 1999/45/ES a o zrušení nariadenia Rady \(EHS\) č. 793/93 a nariadenia Komisie \(ES\) č. 1488/94, smernice Rady 76/769/EHS a smernice Komisie 91/155/EHS, 93/67/EHS, 93/105/ES a 2000/21/ES.](#)

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda\\_20\\_2330](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_20_2330).

<sup>10</sup> COM(2021) 561 final.

<sup>11</sup> [https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723\\_EASA%20EAER%202022.pdf](https://www.easa.europa.eu/eco/sites/default/files/2022-09/220723_EASA%20EAER%202022.pdf)

<sup>12</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 598/2014 zo 16. apríla 2014 o pravidlách a postupoch zavádzania prevádzkových obmedzení súvisiacich s hlukom na letiskách Únie v rámci vyváženeho prístupu, ktorým sa zrušuje smernica 2002/30/ES (Ú. v. EÚ L 173, 12.6.2014, s. 65 – 78).

Prevádzka lietadiel, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2018/1139, okrem bezpilotných lietadiel, musí spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe V a prípadne v prílohách VII a VIII k uvedenému nariadeniu. Leteckí prevádzkovatelia buď podajú vyhlásenie o svojej spôsobilosti a dostupnosti prostriedkov na plnenie povinností spojených s prevádzkou lietadiel v súlade s platnými vykonávacími predpismi EÚ, alebo sú držiteľmi osvedčenia. V osvedčení musia byť podrobne uvedené oprávnenia udelené leteckému prevádzkovateľovi a osvedčenie sa môže zmeniť s cieľom doplniť alebo odoberať oprávnenia. Podobne osvedčenie možno obmedziť, zrušiť alebo pozastaviť jeho platnosť, ak držiteľ už nespĺňa platné pravidlá a postupy EÚ na vydávanie a zachovávanie platnosti takéhoto osvedčenia.

### **5. Letiská a pozemná obsluha**

Letiská, vybavenie letísk súvisiace s bezpečnosťou, prevádzka letísk a poskytovanie služieb pozemnej obsluhy a služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche (AMS) na letiskách musia spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe VII a prípadne v prílohe VIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139. Pravidlá EÚ sa uplatňujú na letiská, ktoré sa nachádzajú na území, na ktoré sa vzťahujú zmluvy, a ktoré spĺňajú všetky tieto kritériá:

- sú otvorené na verejné používanie,
- slúžia na účely obchodnej leteckej dopravy a
- majú prístrojovú dráhu so spevneným povrchom dĺžky 800 metrov alebo viac, alebo
- obsluhujú výlučne vrtuľníky využívajúce postupy priblíženia alebo odletu podľa prístrojov.

V pravidlách EÚ sa stanovujú spoločné požiadavky na:

- projektovanie, údržbu a prevádzku letísk,
- vrátane vybavenia súvisiaceho s bezpečnosťou, ktoré sa používa na týchto letiskách,
- projektovanie, výrobu, údržbu a prevádzku vybavenia letiska súvisiaceho s bezpečnosťou používaného alebo určeného na použitie na letiskách, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti pravidiel EÚ, a na poskytovanie služieb pozemnej obsluhy a služieb riadenia prevádzky na odbavovacej ploche na týchto letiskách a
- ochranu okolia uvedených letísk bez toho, aby bolo dotknuté právo Únie a vnútroštátne právo v oblasti životného prostredia a územného plánovania.

### **6. ATM/ANS vrátane realizácie jednotného európskeho neba**

Pri poskytovaní ATM/ANS sa musia dodržiavať základné požiadavky stanovené v prílohe VIII a prípadne v prílohe VII. Lietadlá prevádzkované vo vzdušnom priestore jednotného európskeho neba s výnimkou tých, ktoré sú zapojené do činností uvedených v článku 2 ods. 3 písm. a) nariadenia (EÚ) 2018/1139, musia spĺňať základné požiadavky stanovené v bode 1 prílohy VIII. Poskytovatelia ATM/ANS musia byť držiteľmi osvedčenia, v ktorom sa podrobne uvedú udelené oprávnenia, keď preukážu, že spĺňajú požiadavky platných pravidiel EÚ. Rovnako aj od organizácií, ktoré sa podieľajú na projektovaní, výrobe alebo údržbe systémov ATM/ANS a komponentov ATM/ANS, sa môže vyžadovať, aby boli držiteľmi osvedčenia.

Agentúra EASA je príslušným orgánom zodpovedným za osvedčovanie, dohľad a presadzovanie predpisov v súvislosti s určitými poskytovateľmi služieb ATM/ANS a organizáciami na výcvik riadiacich letovej prevádzky vrátane celoeurópskych poskytovateľov, ako aj v súvislosti s organizáciami podieľajúcimi sa na projektovaní, výrobe alebo údržbe systémov ATM/ANS a komponentov ATM/ANS.

Agentúra EASA na požiadanie poskytuje technickú pomoc Komisii pri realizácii jednotného európskeho neba, ako sa vymedzuje v článku 93 nariadenia (EÚ) 2018/1139.

## **7. Riadiaci letovej prevádzky**

Riadiaci letovej prevádzky, ktorí sa podieľajú na poskytovaní ATM/ANS, ako aj osoby, organizácie a syntetické výcvikové zariadenia, ktoré sa podieľajú na výcviku, skúšaní, preskúšaní alebo posudzovaní zdravotnej spôsobilosti týchto riadiacich letovej prevádzky, musia spĺňať základné požiadavky stanovené v prílohe VIII k nariadeniu (EÚ) 2018/1139. Riadiaci letovej prevádzky musia byť držiteľmi preukazu spôsobilosti riadiaceho letovej prevádzky a osvedčenia zdravotnej spôsobilosti riadiaceho letovej prevádzky, v ktorých sa podrobne uvedú udelené oprávnenia a ktoré sa môžu zmeniť s cieľom dopĺňať alebo odoberať oprávnenia, ako aj obmedziť, zrušiť alebo pozastaviť ich platnosť, ak držiteľ už nespĺňa platné pravidlá a postupy EÚ na vydávanie a zachovávanie platnosti preukazu spôsobilosti alebo osvedčenia zdravotnej spôsobilosti. Výcvikové organizácie pre riadiacich letovej prevádzky a poverené letecké zdravotnícke zariadenia musia byť držiteľmi osvedčenia. Osoby zodpovedné za poskytovanie praktického výcviku alebo za posudzovanie praktických zručností riadiacich letovej prevádzky, ako aj poverení leteckí lekári musia takisto spĺňať určité požiadavky na spôsobilosť.

## **8. Bezpilotné lietadlá**

Projektovanie, výroba, údržba a prevádzka bezpilotných lietadiel a ich motorov, vrtúľ, súčastí, nenainštalovaného vybavenia a vybavenia na ich diaľkové ovládanie, ako aj pracovníci vrátane pilotov na diaľku a organizácie podieľajúce sa na týchto činnostiach musia spĺňať základné požiadavky stanovené v [prílohe IX](#), a prípadne základné požiadavky stanovené v prílohách II, IV a V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139. So zreteľom na povahu a riziko dotknutej činnosti, prevádzkové charakteristiky dotknutého bezpilotného lietadla a charakteristiky oblasti prevádzky možno v súvislosti s projektovaním, výrobou, údržbou a prevádzkou bezpilotných lietadiel a ich motorov, vrtúľ, súčastí, nenainštalovaného vybavenia a vybavenia na ich diaľkové ovládanie, ako aj v súvislosti s pracovníkmi vrátane pilotov na diaľku a organizáciami podieľajúcimi sa na týchto činnostiach, vyžadovať osvedčenie. V osvedčení sa musia stanoviť bezpečnostné obmedzenia, prevádzkové podmienky a oprávnenia a osvedčenie sa môže zmeniť s cieľom dopĺňať alebo odoberať obmedzenia, podmienky a oprávnenia, ako aj obmedziť, zrušiť alebo pozastaviť jeho platnosť, ak držiteľ už nespĺňa podmienky, pravidlá a postupy na vydávanie a zachovávanie tohto osvedčenia.

## **9. Prevádzka v tretích krajinách**

Lietadlá uvedené v [článku 2 ods. 1 písm. c\)](#) nariadenia (EÚ) 2018/1139, ako aj ich posádka a prevádzkovanie musia spĺňať uplatniteľné normy ICAO. Pokiaľ takéto normy neexistujú, uvedené lietadlá, ich posádka a prevádzkovanie musia spĺňať, pokiaľ ide o iné lietadlá ako bezpilotné, základné požiadavky stanovené v prílohách II, IV a V k nariadeniu (EÚ) 2018/1139. Pokiaľ ide o bezpilotné lietadlá, tie musia spĺňať základné požiadavky stanovené v [prílohe IX](#) a prípadne základné požiadavky stanovené v prílohách II, IV a V k uvedenému nariadeniu.

## **10. Výskum a inovácie**

Nariadením (EÚ) 2018/1139 sa zavádza niekoľko kľúčových nových právomocí agentúry EASA. V oblasti výskumu a inovácií agentúra pomáha Komisii a členským štátom identifikovať kľúčové témy výskumu v oblasti civilného letectva s cieľom prispieť k zabezpečeniu konzistentnosti a koordinácie medzi verejne financovaným výskumom a vývojom a politikami spadajúcimi do oblasti pôsobnosti nariadenia. Agentúra EASA podporuje Komisiu pri vymedzovaní a plnení príslušných rámcových programov Únie pre výskumné a inovačné činnosti a ročných i viacročných pracovných programov vrátane vykonávania hodnotiacich postupov, preskúvania financovaných projektov a využívania výsledkov výskumných a inovačných projektov. Agentúra takisto vykonáva časti rámcového programu EÚ pre výskum a inovácie súvisiace s civilným letectvom a zapája sa do *ad hoc* výskumných činností, ktoré sú zlučiteľné s úlohami agentúry a cieľmi nariadenia (EÚ) 2018/1139.

Európske letecké odvetvie prešlo v posledných desaťročiach úspešným vývojom, vďaka ktorému Európa získala vedúce postavenie na celosvetovom konkurenčnom trhu. Významnými prvkami sú programy EÚ týkajúce sa výskumu a inovácií v oblasti európskeho letectva, ako aj výskumné činnosti členských štátov a odvetvia. Tieto iniciatívy majú priamy význam pre cieľ európskeho programu bezpečnosti letectva aj európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, ktorým je zabezpečenie čo najvyššej úrovne bezpečnostnej ochrany, bezpečnosti a ochrany životného prostredia v Európe.

Nové technológie a koncepcie sa objavujú nevídaným tempom. V rámci európskych a vnútroštátnych programov výskumu a inovácií vrátane iniciatív Čisté nebo/čisté letectvo a SESAR vznikajú nové letecké koncepcie a riešenia, ktoré budú musieť získať osvedčenie alebo schválenie skôr, než ich bude možné zaviesť do prevádzky v Európe, ako aj v tretích krajinách. Okrem toho s novými účastníkmi, predovšetkým v sektore bezpilotných vzdušných prostriedkov, do oblasti európskeho leteckého priemyslu prichádzajú nové požiadavky a vzniká potreba nových regulačných riešení na európskej úrovni.

Európsky systém bezpečnosti letectva podporuje zavádzanie týchto nových riešení a všeobecnejšie bezpečné začlenenie nových technológií a koncepcií.

Čo sa týka európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, výskumné projekty, ktoré sa stanú súčasťou plánu, vyplývajú zo zoznamu prioritných tém výskumného programu, na ktoré boli zabezpečené zdroje financovania alebo v prípade ktorých je pravdepodobné, že projekt bude financovaný pred začiatkom referenčného obdobia daného európskeho plánu pre bezpečnosť letectva<sup>13</sup>.

Program Data4Safety predstavuje cenný zdroj na identifikáciu relevantných údajov (letové údaje, prevádzkové údaje, meteorologické údaje, bezpečnostné správy atď.), ktoré sú k dispozícii v súhrnnej podobe s cieľom podporovať výskumné projekty v súlade s článkom 72 nariadenia (EÚ) 2018/1139, podľa ktorého má EASA zhromažďovať a analyzovať bezpečnostné údaje s cieľom identifikovať riziká a vyhodnocovať bezpečnostnú výkonnosť európskeho systému bezpečnosti letectva v oblasti.

## ***11. Prepojenie medzi bezpečnosťou a bezpečnostnou ochranou civilného letectva vrátane kybernetickej bezpečnosti***

---

<sup>13</sup> Ďalšie informácie o výskumných činnostiach agentúry sa nachádzajú na webovom sídle EASA: <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/research>.

V nariadení (EÚ) 2018/1139 sa stanovuje, že Komisia, agentúra a členské štáty musia spolupracovať v otázkach bezpečnostnej ochrany civilného letectva vrátane kybernetickej bezpečnosti v prípadoch, keď existuje prepojenie medzi bezpečnosťou a bezpečnostnou ochranou civilného letectva. Agentúra EASA takisto môže poskytovať Komisii technickú pomoc pri vykonávaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008<sup>41</sup> a iných príslušných ustanovení právnych predpisov Únie, ak má príslušné odborné znalosti v oblasti bezpečnosti. S cieľom prispieť k ochrane civilného letectva pred činnými protiprávnymi zasahovaniami agentúra v prípade potreby bez zbytočného odkladu reaguje na naliehavý problém prijatím opatrení súvisiacich s osvedčením letovej spôsobilosti a environmentálnym osvedčením na riešenie zraniteľných miest v projekte lietadiel a odporúčaním nápravných opatrení, ktoré majú prijať príslušné vnútroštátne orgány alebo fyzické a právnické osoby, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2018/1139, a/alebo šírením príslušných informácií týmto orgánom a osobám, v prípade, že problém ovplyvňuje prevádzku lietadiel, vrátane informácií o rizikách pre civilné letectvo vyplývajúcich z oblastí, v ktorých prebieha konflikt.

### ***12. Medzinárodná spolupráca***

Na základe medzinárodných dohôd v odvetví leteckej dopravy EÚ rozširuje svoj regulačný rámec na tretie krajiny a regióny na celom svete. Cieľom týchto dohôd je buď úplné zblížovanie v oblasti regulácie s platnými pravidlami EÚ s cieľom zväčšiť jednotný trh leteckej dopravy EÚ s týmito tretími krajinami a regiónmi, alebo stanovenie pravidiel a postupov vzájomného uznávania osvedčení. V tejto súvislosti je dôležité upozorniť na intenzívnu činnosť Komisie a EASA týkajúcu sa poskytovania technickej pomoci tretím krajinám a regiónom s cieľom podporiť ich pri vykonávaní platných právnych predpisov EÚ v oblasti letectva. Takáto pomoc prispieva k harmonizácii pravidiel, vzájomnému uznávaniu osvedčení, v záujme európskeho priemyslu, a podpore európskych noriem v oblasti bezpečnosti letectva. Agentúra spolupracuje s príslušnými orgánmi tretích krajín a medzinárodnými organizáciami a uzatvára pracovné dojednania s týmito orgánmi a medzinárodnými organizáciami.

V kontexte organizácie ICAO agentúra EASA pomáha členským štátom pri uplatňovaní ich práv a plnení ich záväzkov podľa medzinárodných dohôd týkajúcich sa záležitostí, ktoré sú predmetom tohto nariadenia, najmä ich práv a záväzkov podľa Chicagskeho dohovoru.

Agentúra pôsobí ako regionálna organizácia pre dohľad nad bezpečnosťou v rámci ICAO (pozri predchádzajúci oddiel 1.2).

### ***13. Riešenie krízových situácií v letectve***

Komisia, ako aj EASA v súlade s článkom 91 nariadenia (EÚ) 2018/1139 prijali okamžité opatrenie v rámci svojich právomocí s cieľom prispieť k včasnej reakcii na krízu spôsobenú pandemiou COVID-19 a k jej zmierneniu. Agentúra EASA v koordinácii s príslušnými zainteresovanými stranami vydala niekoľko požiadaviek a odporúčaní pre členské štáty a zainteresované strany v oblasti letectva, a to vo forme bezpečnostných smerníc, informačných bulletinov o bezpečnosti, usmernení a materiálov pre oblasť posilnenia bezpečnosti.

V rámci týchto dokumentov EASA a Európskeho centru pre prevenciu a kontrolu chorôb (ďalej len „ECDC“) vydali spoločný dokument s vymedzením opatrení na zaistenie zdravotnej

bezpečnosti cestujúcich leteckou dopravou a leteckého personálu, keď leteckí dopravcovia obnovia pravidelné letové poriadky po závažnom narušení prevádzky spôsobenom pandémiou COVID-19<sup>14</sup>.

#### ***14. Prepojenie medzi bezpečnosťou civilného letectva a sociálno-ekonomickými faktormi***

Článkom 89 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa zaviedla požiadavka, že „Komisia, agentúra, iné inštitúcie, orgány, úrady a agentúry Únie a členské štáty [...] spolupracujú s cieľom zabezpečiť zohľadňovanie prepojenia medzi bezpečnosťou civilného letectva a súvisiacimi sociálno-ekonomickými faktormi, a to aj v regulačných postupoch, v rámci dohľadu a pri uplatňovaní kultúry spravodlivosti [...] s cieľom reagovať na sociálno-ekonomické riziká pre bezpečnosť letectva“.

Ďalej sa v ňom od agentúry vyžaduje, aby každé tri roky uverejňovala prehľad, „ktorý obsahuje objektívne informácie o krokoch a prijatých opatreniach, a to najmä tých, ktorými sa reagovalo na prepojenie medzi bezpečnosťou civilného letectva a sociálno-ekonomickými faktormi“.

Je to v súlade s procesom manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni, proaktívnym procesom založeným na údajoch, ktorý je zameraný na systematickú identifikáciu a posúdenie problémov bezpečnosti vrátane problémov vyplývajúcich zo sociálno-ekonomických faktorov. Prvé vydanie prehľadu podľa článku 89 EASA uverejnila v decembri 2021<sup>15</sup>. V prehľade sa skúmajú najmä bezpečnostné dôsledky sociálno-ekonomických faktorov v oblastiach zamestnanosti a pracovných podmienok, zdravia, životného štýlu a vzdelávania. Identifikujú sa v ňom aj možné budúce kroky a opatrenia v kontexte európskeho plánu pre bezpečnosť letectva.

##### 1.3.2.2. Opatrenia agentúry

Vykonávanie nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho vykonávacích a delegovaných aktov v prípade potreby podporujú certifikačné špecifikácie (CS) a iné podrobné špecifikácie (DS), prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu (AMC) a poradenský materiál (GM).

V certifikačných špecifikáciách sa stanovujú technické normy, v ktorých sa uvádzajú prostriedky na preukázanie súladu s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe. Používajú sa na účely osvedčenia výrobkov, osôb a organizácií. Pokiaľ sa to stanovuje v nariadení (EÚ) 2018/1139, niektoré certifikačné špecifikácie tvoria základné požiadavky osvedčovania na účely vydávania osvedčení agentúrou EASA.

Podrobné špecifikácie sú nezáväznú normy vydávané agentúrou na účely vykonávania určitých ustanovení nariadenia (EÚ) 2018/1139 a delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, ak sa podľa nariadenia (EÚ) 2018/1139 vyžaduje, aby organizácia alebo osoba, na ktorú sa vzťahuje povinnosť podávať vyhlásenie o súlade, na tento účel použila podrobné špecifikácie.

---

<sup>14</sup> [Protokol EASA/ECDC o zdravotnej bezpečnosti v leteckej doprave v súvislosti s COVID-19 | EASA \(europa.eu\).](#)

<sup>15</sup> [EASA uverejnila štúdiu o sociálno-ekonomických faktormi v súvislosti s bezpečnosťou letectva | EASA \(europa.eu\).](#)

Prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu sú nezáväznú normy vydávané agentúrou, ktoré používajú organizácie na preukázanie súladu s nariadením (EÚ) 2018/1139 a delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe alebo s certifikačnými špecifikáciami a podrobnými špecifikáciami.

Poradenský materiál je nezáväzný materiál vydávaný agentúrou, ktorý pomáha objasniť zmysel delegovaných alebo vykonávacích aktov, certifikačných špecifikácií alebo podrobných špecifikácií a ktorý sa používa na podporu výkladu nariadenia (EÚ) 2018/1139, delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe a certifikačných špecifikácií a podrobných špecifikácií.

### 1.3.2.3. Dohody o flexibilitě

Keďže letectvo predstavuje komplexnú činnosť, pravidlá nedokážu pokryť všetky situácie, a preto je potrebná istá miera flexibility, aby sa mohli vykonávať činnosti a zároveň aby sa zachovala primeraná úroveň bezpečnosti.

Na tento účel nariadenie (EÚ) 2018/1139 obsahuje ustanovenia o flexibilitě, ktoré členskými štátmi umožňujú udeliť všetkým fyzickým alebo právnickým osobám, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, výnimky z uplatniteľných požiadaviek v prípade naliehavých nepredvídaných okolností ovplyvňujúcich tieto osoby alebo naliehavé prevádzkové potreby týchto osôb, pričom musia byť splnené všetky tieto podmienky:

- na uvedené okolnosti alebo potreby nemožno primerane reagovať v súlade s uplatniteľnými požiadavkami,
- je zaistená bezpečnosť, ochrana životného prostredia a súlad s uplatniteľnými základnými požiadavkami, v prípade potreby prostredníctvom uplatňovania opatrení na zmiernenie rizika,
- členský štát zmiernil v najvyššej možnej miere všetky možné narušenia trhových podmienok v dôsledku udelenia výnimky a
- rozsah pôsobnosti a trvanie výnimky sa obmedzujú na nevyhnutne potrebnú mieru a uplatňujú sa na nediskriminačnom základe.

Ak bola výnimka udelená na obdobie, ktorého dĺžka prevyšuje osem po sebe nasledujúcich mesiacov, alebo ak členský štát udelil rovnakú výnimku opakovane a jej celková dĺžka presahuje osem mesiacov, agentúra posúdi, či uvedené podmienky boli splnené, a do troch mesiacov od dátumu doručenia oznámenia vydá odporúčanie Komisii týkajúce sa výsledkov uvedeného posúdenia. V takom prípade Komisia s prihliadnutím na uvedené odporúčanie posúdi, či boli uvedené podmienky splnené. Ak Komisia usúdi, že uvedené podmienky neboli splnené, alebo ak sa nestotožní s výsledkom posúdenia agentúrou, prijme do troch mesiacov odo dňa prijatia tohto odporúčania zodpovedajúci vykonávací akt obsahujúci jej rozhodnutie. Po oznámení vykonávacieho aktu, ktorým sa potvrdzuje, že uvedené podmienky neboli splnené, dotknutý členský štát bezodkladne zruší udelenú výnimku.

Ak sa členský štát domnieva, že plnenie uplatniteľných základných požiadaviek stanovených v prílohách možno preukázať inými prostriedkami než tými, ktoré sú stanovené v delegovaných a vo vykonávacích aktoch prijatých na základe tohto nariadenia, a že uvedené prostriedky predstavujú významné výhody z hľadiska bezpečnosti civilného letectva alebo efektívnosti pre osoby, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, alebo pre dotknuté orgány, môže Komisii a agentúre predložiť odôvodnenú žiadosť o zmenu dotknutého delegovaného alebo vykonávacieho aktu, na základe ktorej by umožňoval využívanie týchto iných prostriedkov. V takom prípade agentúra bez zbytočného odkladu vydá Komisii odporúčanie o tom, či žiadosť podaná členskými štátmi spĺňa uvedené podmienky. Ak je to potrebné, Komisia musí

bezodkladne a s prihliadnutím na uvedené odporúčanie zväžiť zmenu dotknutého delegovaného alebo vykonávacieho aktu.

### *1.3.3. Vyšetrovanie nehôd a incidentov v civilnom letectve*

Pravidlá, ktoré sa vzťahujú na vyšetrovanie nehôd a incidentov, sú na európskej úrovni vymedzené v nariadení (EÚ) č. 996/2010<sup>16</sup>. Zabezpečuje sa ním vysoká úroveň efektívnosti, prospešnosti a kvality pri bezpečnostnom vyšetrovaní v rámci európskeho civilného letectva; jediným cieľom je prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa pripisovala vina alebo zodpovednosť. Ďalej sa ním posilňuje spolupráca medzi orgánmi bezpečnostného vyšetrovania prostredníctvom zriadenia Európskej siete orgánov bezpečnostného vyšetrovania v civilnom letectve (ENCASIA) a zavádzajú sa ustanovenia na ukladanie bezpečnostných odporúčaní a s nimi súvisiacich reakcií do centrálnej databázy EÚ.

Viac informácií o postupoch vyšetrovania nehôd a incidentov v Európskej únii možno nájsť v [oddiel 1.5](#).

### *1.3.4. Ohlasovanie udalostí, ich analýza a na ne nadväzujúce opatrenia v civilnom letectve*

Nariadenie (EÚ) č. 376/2014<sup>17</sup> obsahuje pravidlá týkajúce sa ohlasovania udalostí, ich analýzy a na ne nadväzujúcich opatrení dopĺňajúcich pravidlá špecifické pre jednotlivé oblasti týkajúce sa ohlasovania udalostí uvedené vo vykonávacích nariadeniach pre jednotlivé oblasti. V týchto právnych predpisoch sa stanovujú požiadavky zamerané na podporu silnej kultúry ohlasovania. Takisto sa v ňom stanovujú povinnosti pre priemyselné odvetvie, členské štáty a EASA súvisiace so zhromažďovaním a analýzou udalostí s cieľom podporiť ich postupy pri manažmente bezpečnosti. Okrem toho sa ním zabezpečuje, aby informácie boli vhodným spôsobom chránené a aby prebiehala výmena týchto informácií medzi členskými štátmi a s EASA. Nariadenie ďalej obsahuje ustanovenia na podporu zásad kultúry spravodlivosti vo všetkých členských štátoch.

Európsky program bezpečnosti letectva napokon čerpá z práce siete analytikov zriadenej týmto nariadením na účely určovania opatrení, ktoré sa musia vykonať na úrovni Únie na základe dôkazov. Táto práca čerpá z pokročilej analýzy dostupnej na platforme Data4Safety, ako aj z možnosti zlúčiť v prípade potreby údaje o udalostiach s inými zdrojmi údajov, a tým posilniť rozmer tejto práce založený na údajoch a umožniť lepšiu systémovú identifikáciu a hodnotenie rizík.

---

<sup>16</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35).

<sup>17</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 122, 24.4.2014, s. 18).

### 1.3.5. Zoznam Európskej únie týkajúci sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci EÚ

Nariadením (ES) č. 2111/2005<sup>18</sup> [ďalej len „nariadenie (ES) č. 2111/2005“] sa na základe spoločných kritérií stanovujú pravidlá vytvorenia a uverejnenia zoznamu EÚ týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí z bezpečnostných dôvodov podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Únie. Samotný [zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy](#),<sup>19</sup> prijatý na základe tohto nariadenia je nariadením, a preto sa v členských štátoch uplatňuje priamo. Zoznam leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy, je vytvorený nariadením Komisie (ES) č. 474/2006<sup>20</sup>. Pravidelne sa aktualizuje.

Na účely aktualizácie uvedeného zoznamu Komisii pomáha Výbor pre leteckú bezpečnosť, ktorý tvoria odborníci na technické aspekty bezpečnosti letectva zo všetkých členských štátov EASA a ktorému predsedá Komisia. Výbor pre leteckú bezpečnosť koná na návrh Komisie a prijíma stanovisko kvalifikovanou väčšinou<sup>21</sup>.

Rozhodnutie zahrnúť dopravcu (alebo skupinu dopravcov, ktorí získali osvedčenie v tom istom štáte) do zoznamu alebo ho z neho vypustiť sa prijíma na základe spoločných bezpečnostných kritérií uvedených v nariadení (ES) č. 2111/2005. Tieto kritériá zohľadňujú napríklad existenciu bezpečnostných nedostatkov na strane leteckého dopravcu, chýbajúcu schopnosť alebo ochotu leteckého dopravcu alebo orgánov zodpovedných za jeho dohľad odstrániť bezpečnostné nedostatky, zákazy vykonávania leteckej dopravy uložené tretími krajinami, auditorské správy vypracované tretími krajinami alebo medzinárodnými organizáciami (ICAO) a podložené informácie týkajúce sa nehôd. Vo všetkých kritériách sa zohľadňujú príslušné normy v oblasti bezpečnosti letectva, či už ide o štandardy a odporúčania ICAO v prípade prevádzkovateľov z tretej krajiny, alebo o právo EÚ v prípade európskych prevádzkovateľov.

## 1.4. Bezpečnostné povinnosti a zodpovednosti v Európskej únii

### 1.4.1. Rozhodovací proces v Európskej únii

Článok 100 ods. 2 ZFEÚ okrem iného umožňuje prijatie opatrení na zvýšenie bezpečnosti leteckej dopravy, ktoré prijímú Európsky parlament a Rada, konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom a po porade s Hospodárskym a sociálnym výborom a Výborom regiónov.

---

<sup>18</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15).

<sup>19</sup> Viac informácií je k dispozícii na adrese [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index\\_sk.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/air-ban/index_sk.htm).

<sup>20</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 474/2006 z 22. marca 2006 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, uvedeného v kapitole II nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 14).

<sup>21</sup> Procedurálne podrobnosti sú stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie (Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13).

Takéto právne predpisy navrhuje Komisia, ktorá má právo iniciatívy, a predkladajú sa Európskemu parlamentu a Rade, často označovaným ako „spoluzákonodarcovia“. Európsky parlament, ktorý je volený európskymi občanmi, a Rada zložená zo zástupcov členských štátov môžu zmeniť znenie, ktoré navrhla Komisia, s výhradou požiadaviek zmlúv. Prijatie spoluzákonodarcami predpokladá, že sa v konečnom dôsledku dohodli na zodpovedajúcom texte.

Potom, ako Európsky parlament a Rada schvália konečné znenie, spoločne ho podpíšu predsedovia a generálni tajomníci oboch inštitúcií. Po podpise sa texty uverejnia v úradnom vestníku.

Nariadenia sú priamo záväzné v celej EÚ od dátumu stanoveného vo verzii uverejnenej v úradnom vestníku.

Akty prijaté v súlade s uvedeným postupom môžu zahŕňať delegované a vykonávacie právomoci Komisie. Komisia má takéto právomoci len vtedy, ak sa to stanovuje v základnom právnom akte.

Na účely prijatia delegovaných aktov bola vytvorená osobitná skupina odborníkov, v rámci ktorej Komisia po dôkladnej diskusii o návrhoch právnych predpisov s odborníkmi zastupujúcimi členské štáty prijíma delegované akty. Na účely prijatia vykonávacích aktov bol vytvorený osobitný výbor<sup>22</sup> na prijímanie návrhov vykonávacích aktov k nariadeniam (EÚ) 2018/1139 a (EÚ) č. 376/2014, v rámci ktorého Komisia predkladá návrhy nariadení založené prevažne na návrhoch agentúry EASA (takzvané stanoviská), ktoré prešli konzultáciami v širokom okruhu zainteresovaných strán pred ich zverejnením agentúrou. V tomto regulačnom výbore, ktorý tvoria zástupcovia 27 členských štátov a v ktorom zohrávajú úlohu pozorovateľov aj zástupcovia Islandu, Lichtenštajnska, Nórska, Švajčiarska a Dozorného úradu EZVO, sa diskutuje o návrhu nariadenia v súlade s Dohodou o EHP<sup>23</sup> a Dohodou medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave<sup>24</sup>. Ak výbor poskytne kladné stanovisko k navrhovaným opatreniam Komisie, vykonávacie nariadenie sa prijíma.

V oblasti bezpečnosti civilného letectva je dôležitý ešte iný výbor: „Výbor pre leteckú bezpečnosť“, ktorý je zapojený do aktualizácie zoznamu leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005. Okrem toho prijatím pravidiel systému výkonnosti, medzi ktoré patria ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti pre ATM/ANS, je poverený Výbor pre jednotné nebo.

#### *1.4.2. Právomoci a povinnosti v súvislosti s bezpečnosťou letectva v rámci európskeho systému bezpečnosti letectva*

##### *1.4.2.1. Právomoci a povinnosti v rámci európskeho systému bezpečnosti letectva – súhrn*

---

<sup>22</sup> Výbor pre uplatňovanie spoločných bezpečnostných pravidiel v oblasti civilného letectva – výbor Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva: výbor EASA.

<sup>23</sup> Dohoda o Európskom hospodárskom priestore (Ú. v. ES L 1, 3.1.1994, s. 1 – 101), príloha XIII.

<sup>24</sup> Dohoda medzi Európskym spoločenstvom a Švajčiarskou konfederáciou o leteckej doprave (Ú. v. ES L 114, 30.4.2002, s. 73 – 90).

**Tabuľka 2. Príslušné orgány podľa predpisov EÚ**

OBLASŤ PRÁVOMOCI	ČLENSKÉ ŠTÁTY	EASA
<p><b>Letová spôsobilosť lietadiel a ochrana životného prostredia, ktorá sa vzťahuje na:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– letúny,</li> <li>– rotorové lietadlá,</li> <li>– vetrone,</li> <li>– balóny,</li> <li>– vzducholode,</li> <li>– elektrické lietadlá s vertikálnym vzletom a pristátím.</li> </ul>	osvedčovanie letovej spôsobilosti (jednotlivých) lietadiel	typové osvedčovanie lietadla, motora a vrtúľ
	osvedčovanie hlukovej spôsobilosti (jednotlivých) lietadiel	osvedčovanie častí a zariadení
	neuplatňuje sa	osvedčovanie projekčných organizácií a dohľad nad nimi
	osvedčovanie výrobných organizácií a dohľad nad nimi, okrem organizácií, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie výrobných organizácií tretej krajiny a dohľad nad nimi osvedčovanie výrobných organizácií EÚ, ktorých osvedčenie bolo prenesené v súlade s článkom 64 alebo 65 <sup>25</sup> základného nariadenia, a dohľad nad nimi
	osvedčovanie organizácií vykonávajúcich údržbu a dohľad nad nimi (časť 145), okrem organizácií, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie organizácií tretej krajiny vykonávajúcich údržbu a dohľad nad nimi (časť 145) osvedčovanie organizácií EÚ vykonávajúcich údržbu, ktorých osvedčenie bolo prenesené v súlade s článkom 64 alebo 65 základného nariadenia, a dohľad nad nimi
	osvedčovanie kombinovaných organizácií pre letovú spôsobilosť a dohľad nad nimi (časť CAO), okrem organizácií, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie kombinovaných organizácií tretej krajiny pre letovú spôsobilosť a dohľad nad nimi (časť CAO) osvedčovanie kombinovaných organizácií EÚ pre letovú spôsobilosť, ktorých osvedčenie bolo prenesené v súlade s článkom 64 alebo 65 základného nariadenia, a dohľad nad nimi
osvedčovanie organizácií pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti a dohľad nad nimi (časť CAMO), okrem organizácií, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie organizácií tretej krajiny pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti a dohľad nad nimi (časť CAMO)	

<sup>25</sup> Článok 64: prenos zodpovednosti na žiadosť členských štátov – článok 65: prenos zodpovednosti na žiadosť organizácií pôsobiacich vo viac ako jednom členskom štáte.

	udeľovanie licencií osvedčujúcemu personálu údržby	osvedčovanie organizácií EÚ pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti, ktorých osvedčenie bolo prenesené v súlade s článkom 64 alebo 65 základného nariadenia, a dohľad nad nimi neuplatňuje sa
	osvedčovanie organizácií pre výcvik údržby lietadiel a dohľad nad nimi (časť 147), okrem organizácií, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie organizácií tretej krajiny pre výcvik údržby lietadiel a dohľad nad nimi (časť 147) schvaľovanie organizácií EÚ pre výcvik údržby lietadiel (časť 147), ktorých osvedčenie bolo prenesené v súlade s článkom 64 alebo 65 základného nariadenia.
Letecká prevádzka	neuplatňuje sa	udeľovanie oprávnení prevádzkovateľom z tretích krajín (obchodná letecká doprava)
	osvedčovanie prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy/držiteľov osvedčenia leteckého prevádzkovateľa (AOC) a dohľad nad nimi, okrem organizácií, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie prevádzkovateľov obchodnej leteckej dopravy, ktorých osvedčenie leteckého prevádzkovateľa bolo prenesené v súlade s článkom 64 alebo 65 základného nariadenia, a dohľad nad nimi
	udeľovanie oprávnení iným prevádzkovateľom (neobchodná prevádzka, špeciálna prevádzka) alebo dohľad nad nimi, okrem prevádzkovateľov, ktorých príslušným orgánom je EASA	udeľovanie oprávnení iným prevádzkovateľom alebo dohľad nad nimi v prípadoch, keď bol dohľad nad nimi prenesený v súlade s článkom 64 alebo 65 základného nariadenia
Letová posádka a lekárske osvedčovanie	vydávanie preukazov spôsobilosti pilotov a osvedčovanie zdravotnej spôsobilosti pilotov	neuplatňuje sa
	osvedčovanie palubných sprievodcov	neuplatňuje sa
	osvedčovanie výcvikových organizácií pre pilotov a dohľad nad nimi, okrem organizácií, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie výcvikových organizácií pre pilotov v tretej krajine a dohľad nad nimi osvedčovanie výcvikových organizácií pre pilotov v rámci EÚ, ktorých osvedčenie bolo prenesené v súlade s článkom 64 alebo 65 základného

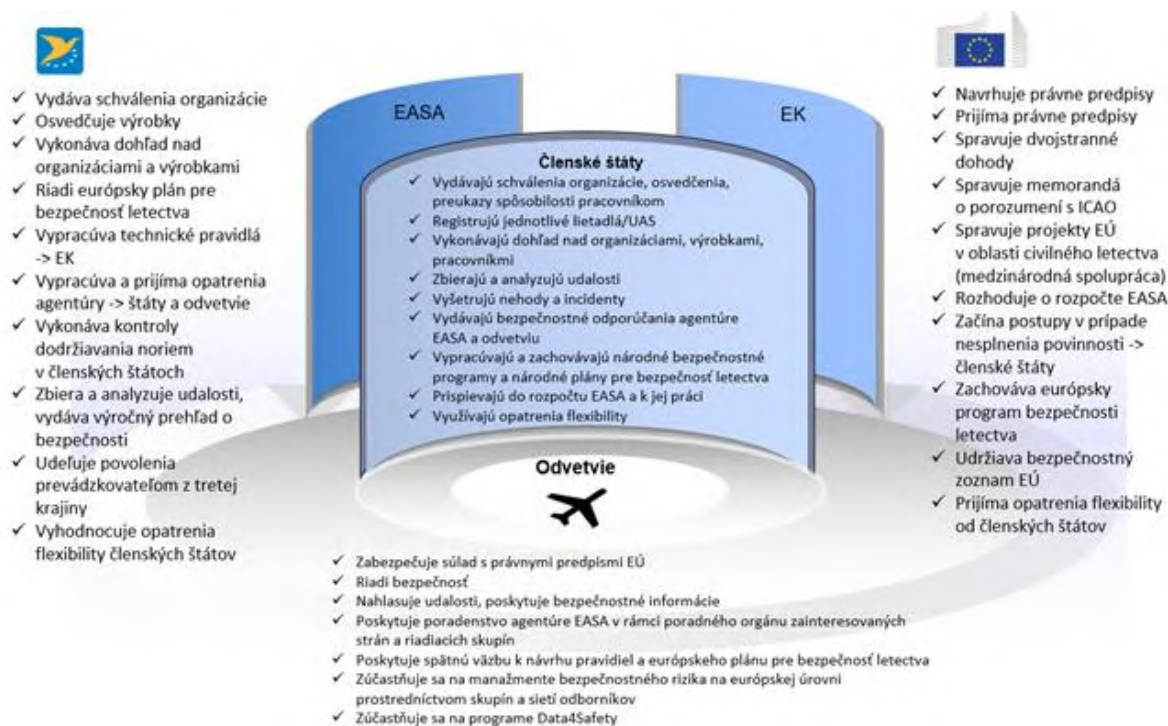
		nariadenia, a dohľad nad nimi
	osvedčovanie poverených leteckých zdravotníckych zariadení a dohľad nad nimi, okrem zariadení, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie poverených leteckých zdravotníckych zariadení tretej krajiny a dohľad nad nimi
	osvedčovanie výcvikových zariadení na simuláciu letu okrem zariadení, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie výcvikových zariadení na simuláciu letu: – ktoré používajú výcvikové organizácie osvedčené agentúrou EASA, – so sídlom v tretej krajine, – so sídlom v členskom štáte na požiadanie členského štátu
	osvedčovanie inštruktorov a skúšajúcich a poverených leteckých lekárov	neuplatňuje sa
ATM/ANS	osvedčovanie poskytovateľov ATM/ANS a dohľad nad nimi, okrem poskytovateľov, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie poskytovateľov ATM/ANS v tretej krajine a dohľad nad nimi
		osvedčovanie celoeurópskych poskytovateľov ATM/ANS vrátane manažéra siete a poskytovateľov dátových služieb
	neuplatňuje sa	osvedčovanie a dohľad, pokiaľ ide o osvedčenia a vyhlásenia týkajúce sa určitého vybavenia ATM/ANS súvisiaceho s bezpečnosťou
	udeľovanie oprávnení a osvedčení zdravotnej spôsobilosti pre riadiacich letovej prevádzky (vrátane inštruktorov a hodnotiteľov)	neuplatňuje sa
	osvedčovanie výcvikových organizácií pre riadiacich letovej prevádzky, okrem organizácií, ktorých príslušným orgánom je EASA	osvedčovanie výcvikových organizácií pre riadiacich letovej prevádzky v tretej krajine
	osvedčovanie poverených leteckých lekárov a leteckých zdravotníckych zariadení	neuplatňuje sa
Letiská (vrátane heliportov a vertiportov)	osvedčovanie letísk a ich bezpečnostného vybavenia	osvedčovanie a dohľad, pokiaľ ide o osvedčenia a vyhlásenia týkajúce sa určitého vybavenia letiska súvisiaceho s bezpečnosťou
	osvedčovanie prevádzkovateľov letísk a ich	neuplatňuje sa

	prevádzky	
UAS (bezpilotný vzdušný prostriedok)	registrácia prevádzkovateľov UAS a certifikovaných UAS	overovanie návrhu systému UAS prevádzkovaného v „osobitnej“ kategórii
	prevádzkové povolenia pre systém UAS prevádzkovaný v „osobitnej“ kategórii	neuplatňuje sa
	prvotné vydávanie osvedčení prevádzkovateľa ľahkého UAS (LUC) a nepretržitý dohľad nad nimi	neuplatňuje sa
	vydávanie preukazov spôsobilosti pilotov na diaľku ovládajúcich UAS a osvedčovanie zdravotnej spôsobilosti takýchto pilotov	neuplatňuje sa
Priestor U-space	posudzovanie rizika vzdušného priestoru, určovanie vzdušného priestoru U-space, dynamické zmeny usporiadania vzdušného priestoru a súvisiace povinnosti	neuplatňuje sa
	určovanie a osvedčovanie jednotných poskytovateľov spoločných informačných služieb	neuplatňuje sa
	osvedčovanie iných poskytovateľov služieb U-space	osvedčovanie celoeurópskych poskytovateľov služieb U-space a poskytovateľov služieb U-space z tretej krajiny

**Poznámka:**

Povinnosti týkajúce sa schvaľovania/osvedčovania v rôznych oblastiach právomocí v náležitých prípadoch zahŕňajú aj manažment bezpečnosti a riadenie informačnej bezpečnosti. Súlad s platnými požiadavkami sa overuje v rámci postupov úvodného osvedčovania/prvého schválenia a nepretržitého dohľadu a nevzťahuje sa naň iné samostatné schválenie/osvedčenie organizácie. Pridelovanie povinností pre uvedené oblasti sa preto riadi podľa rozdelenia uvedeného v tabuľke 2.

## Obrázok 1. Vzájomný vzťah medzi zainteresovanými stranami v rámci európskeho systému bezpečnosti letectva



### 1.4.2.2. Členské štáty

Podľa riadneho legislatívneho postupu je Rada, zložená zo zástupcov členských štátov, spoluzákonodarcom spolu s Európskym parlamentom (pozri [oddiel 1.3.1](#)). Členské štáty (ale nie samotná Rada) sú takisto súčasťou rozhodovacieho procesu v prípade vykonávacích aktov prostredníctvom zavedeného postupu komitológie (pozri [oddiel 1.4.1](#)).

Za súčasného stavu práva Únie sú členské štáty zodpovedné za reguláciu:

- letovej spôsobilosti lietadiel uvedených v prílohe I k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 (napr. niektoré historické lietadlá, experimentálne lietadlá, ľahké lietadlá atď.);
- prevádzky lietadla pri vykonávaní vojenských, colných, policajných, pátracích, záchranných, hasičských činností alebo služieb, činností alebo služieb pobrežnej stráže alebo podobných činností alebo služieb za predpokladu, že nerozhodli o uplatňovaní požiadaviek EÚ stanovených v článku 2 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139;
- ATM/ANS vrátane systémov a komponentov, ktoré poskytuje alebo sprístupňuje armáda za predpokladu, že sa členský štát nerozhodol uplatňovať požiadavky EÚ stanovené v článku 2 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139;
- letísk riadených a prevádzkovaných armádou za predpokladu, že členský štát nerozhodol o uplatňovaní požiadaviek EÚ stanovených v článku 2 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139;

Poznámka: Bez toho, aby boli dotknuté požiadavky v oblasti vnútroštátnej bezpečnostnej ochrany a obrany, členské štáty zabezpečia, aby služby ATM/ANS uvedené v písmene c), ktoré sa poskytujú pre civilnú letovú prevádzku, ako aj zariadenia uvedené v písmene d), ktoré sú otvorené na verejné používanie, poskytovali úroveň

bezpečnosti a interoperability s civilnými systémami, ktorá je rovnako účinná ako úroveň vyplývajúca z uplatňovania základných požiadaviek stanovených v nariadení (EÚ) 2018/1139.

- e) letísk, ktoré nespĺňajú aspoň jedno z týchto kritérií:
  - i) sú otvorené pre verejné využívanie;
  - ii) slúžia na účely obchodnej leteckej dopravy;
  - iii) v prípade ktorých sa vykonávajú operácie využívajúce postupy priblíženia alebo odletu podľa prístrojov, a
    - a) majú spevnenú vzletovú a pristávaciu dráhu s dĺžkou 800 metrov alebo viac; alebo
    - b) slúžia výlučne pre helikoptéry;
- f) letísk, ktoré na základe rozhodnutia členského štátu spĺňajú všetky kritériá uvedené v písmene e) bodoch i) až iii), ale neodbavia viac ako 10 000 cestujúcich v obchodnej leteckej doprave ročne alebo neuskutočnia viac ako 850 pohybov súvisiacich s nákladnou dopravou ročne.
- g) opatrení týkajúcich sa obmedzenia letového času v prípade oblastí, na ktoré sa nevzťahuje právo EÚ [porovnaj článok 8 nariadenia (EÚ) č. 965/2012].

Podľa článku 2 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa členský štát môže rozhodnúť uplatňovať ktorýkoľvek z oddielov 1, 2, 3 alebo 7 kapitoly III, alebo akúkoľvek ich kombináciu, na niektoré alebo všetky činnosti uvedené v článku 2 ods. 3 písm. a) nariadenia a na pracovníkov a organizácie podieľajúce sa na týchto činnostiach, ak sa domnieva, že vzhľadom na povahu dotknutých činností, pracovníkov a organizácií, ako aj na účel a obsah dotknutých ustanovení možno príslušné ustanovenia účinne uplatňovať. Táto možnosť voľby poskytuje členským štátom flexibilitu pri rozhodovaní, kde by uplatňovanie práva Únie mohlo byť efektívnejšie z hľadiska dosiahnutia vyššej bezpečnosti, interoperability alebo efektívnosti.

Hoci najväčšia časť právnych predpisov v oblasti bezpečnosti letectva sa prijíma na úrovni Európskej únie, členské štáty zostávajú zodpovedné za zabezpečenie bezpečnosti letectva na svojom území a vo svojom vzdušnom priestore. Väčšina úloh súvisiacich s osvedčovaním, ktoré sa vyžadujú v nariadení (EÚ) 2018/1139 a jeho vykonávacích predpisoch, ako napríklad schvaľovanie vnútroštátnych organizácií a udeľovanie licencií pracovníkom, sa vykonáva na vnútroštátnej úrovni. Členské štáty dohliadajú na týchto pracovníkov a organizácie, vykonávajú audity, hodnotenia a inšpekcie a prijímajú opatrenia na zabránenie nedodržania súladu s predpismi.

V niektorých oblastiach sa však vydávajú osvedčenia na úrovni Európskej únie. V týchto oblastiach členské štáty delegovali povinnosti, ktoré im boli uložené podľa Chicagskeho dohovoru, na EÚ (podrobnosti sa uvádzajú v diagrame 2).

Podľa článku 64 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa prenosy zodpovednosti podľa tohto článku uplatňujú bez toho, aby boli dotknuté práva a povinnosti členských štátov podľa Chicagskeho dohovoru. Keď členský štát v súlade s týmto článkom prenesie zodpovednosť za úlohy, ktoré mu priznáva Chicagsky dohovor, informuje ICAO o skutočnosti, že agentúra alebo iný členský štát vykonávajú v jeho mene funkcie a povinnosti, ktoré mu vyplývajú z Chicagskeho dohovoru.

Členské štáty sú v súlade s normami ICAO a podľa kapitoly II nariadenia (EÚ) 2018/1139 zodpovedné aj za vytvorenie národných bezpečnostných programov, ktoré musia byť zosúladené s európskym programom bezpečnosti letectva a ktoré podporujú dosiahnutie európskeho systému bezpečnosti letectva.

#### 1.4.2.3. Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva (EASA)

Európska agentúra pre bezpečnosť letectva bola založená v roku 2002 s cieľom poskytnúť lepšie opatrenia vo všetkých oblastiach, na ktoré sa vzťahuje nariadenie (EÚ) 2018/1139, tak aby určité úlohy vykonávané na úrovni EÚ vykonával jeden špecializovaný odborný orgán. Personál EASA pozostáva z viac ako 800 leteckých odborníkov a úradníkov zo všetkých členských štátov. Sídlo sa nachádza v Kolíne nad Rýnom (Nemecko) s kanceláriou v Bruseli a piatimi ďalšími kancelárkami vo Washingtone (USA), v Montreale (Kanada), Pekingu (Čína), Paname (Panama) a Singapure.

EASA je nezávislá vo vzťahu k technickým záležitostiam a má právnu, správnu a finančnú autonómiu. Má právnu subjektivitu a vykonáva úlohy a povinnosti, ktoré jej vyplývajú z nariadenia (EÚ) 2018/1139.

Správna rada EASA, ktorá združuje zástupcov 27 členských štátov EÚ, Islandu, Lichtenštajnska, Nórska, Švajčiarska a Komisie, definuje pracovný program EASA, stanovuje jej rozpočet a monitoruje jej fungovanie. Správna rada takisto na svoje rokovania pozýva pozorovateľov zo susediacich štátov EÚ, ktoré podpísali komplexnú dohodu v oblasti leteckej dopravy s EÚ a odvetvím zastupovaným poradnou radou EASA.

EASA koná ako príslušný orgán v oblastiach letectva podrobne opísaných v diagrame 2. V tejto súvislosti je od roku 2003 EASA zodpovedná za typové osvedčovanie lietadiel v EÚ. Osvedčenie vydané agentúrou EASA svedčí o tom, že daný typ lietadla spĺňa bezpečnostné požiadavky stanovené v právnych predpisoch EÚ. EASA monitoruje výkonnosť typov lietadiel v prevádzke počas celého životného cyklu lietadiel vyrobených na základe typovej konštrukcie. Môže preto nariadiť opatrenia v prípade, že zistí nebezpečný stav. Na tento účel vydá „príkazy na zachovanie letovej spôsobilosti“, ktoré sú určené držiteľovi typového osvedčenia a ktoré musia prevádzkovatelia dodržiavať v kontexte údržby každého svojho lietadla.

EASA sa takisto zaviazala k plneniu rôznych úloh a povinností opísaných v diagrame 3. Medzi ne patrí najmä vypracovávanie a prijímanie stanovísk na podporu Komisie pri príprave technických častí delegovaných a vykonávacích nariadení.

Pri vypracovávaní takýchto stanovísk EASA pomáhajú poradné orgány, ktoré poskytujú aj poradenstvo k obsahu, prioritám a vykonávaniu programu EASA v oblasti tvorby predpisov v kontexte európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Agentúra takisto pripravuje a prijíma opatrenia (certifikačné špecifikácie a iné podrobné špecifikácie, prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenský materiál) podporujúce vykonávanie týchto spoločných technických pravidiel.

Okrem toho EASA vykonáva kontroly dodržiavania noriem v členských štátoch s cieľom monitorovať uplatňovanie ustanovení nariadenia (EÚ) 2018/1139, ako aj jeho vykonávacích predpisov členskými štátmi (pozri aj [oddiel 3.1.1](#)). Zodpovedá sa Komisii, ktorá nakoniec rozhoduje o tom, či začne vykonávacie opatrenia z dôvodu nedostatočného dodržiavania súladu na základe technických a právnych konzultácií s agentúrou.

V oblasti ATM/ANS agentúra EASA poskytuje Komisii technickú pomoc pri vykonávaní jednotného európskeho neba tým, že vykonáva technické kontroly, vyšetrovania a štúdie a že prispieva k vykonávaniu riadiaceho plánu ATM vrátane podpory rozvoja a zavádzania programu SESAR. Agentúra EASA pokrýva najmä regulačné a vykonávacie potreby

základných prevádzkových zmien programu SESAR a ďalšieho technologického pokroku, ako sú okrem iného technologické riešenia priestoru U-space, virtualizácia, cloudová architektúra a prevádzka riadiacej veže na diaľku, a to tým, že umožňuje využívať nové pracovné postupy, prevádzkové zlepšenia a technológie vytvorené v rámci SESAR. Agentúra EASA okrem toho podporuje celý inovačný cyklus SESAR prostredníctvom posudzovania navrhovaných systémov a dohľadom nad zavádzanými riešeniami. To všetko tvorí stavebné bloky budúcej európskej architektúry vzdušného priestoru na podporu bezpečnosti, efektívnosti a environmentálnej výkonnosti. Agentúra navyše v mene Komisie zabezpečuje dohľad nad manažérom siete pre funkcie siete manažmentu letovej prevádzky (ATM) jednotného európskeho neba.

Agentúra EASA okrem toho prispieva k vykonávaniu systému výkonnosti pre letecké navigačné služby a sieťové funkcie, a to najmä poskytovaním poradenského materiálu k bezpečnostným prvkom systému výkonnosti manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (pozri oddiel 2.3.1).

Agentúra EASA je takisto oprávnená udeliť povolenie obchodným leteckým dopravcom tretích krajín, ktorí lietajú do 31 členských štátov EASA, v rámci nich alebo z nich. EASA sa zaoberá len tou časťou posúdenia zahraničných prevádzkovateľov, ktorá sa týka bezpečnosti. Povolenia na prevádzku aj naďalej vydávajú vnútroštátne orgány. Agentúra EASA okrem toho koordinuje európsky program inšpekcie na odbavovacej ploche SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*, hodnotenie bezpečnosti zahraničných lietadiel), pokiaľ ide o bezpečnosť zahraničných lietadiel, ktoré používajú letiská Únie.

Vo všeobecnosti EASA v prípade potreby poskytuje technické poradenstvo Komisii a členským štátom. Agentúra je takisto vykonávacím orgánom pre technickú pomoc v oblasti bezpečnosti letectva a manažmentu letovej prevádzky pre tretie krajiny a regióny, s ktorými EÚ uzatvorila dohody v oblasti letectva a ktorým sa EÚ zaviazala poskytovať takúto podporu. Pomoc sa poskytuje aj leteckým úradom členských štátov EÚ, a to *ad hoc*.

Agentúra EASA sa navyše zaväzuje plniť úlohy v oblasti zhromažďovania údajov, ich analýzy a výskumu na účely zlepšenia bezpečnosti letectva. V tejto súvislosti jej podporu poskytuje sieť analytikov bezpečnosti letectva. Agentúra koordinuje program Data4Safety, ktorého hlavným cieľom je vytvoriť spoľahlivé kapacity na riadenie rizík pre európske odvetvie leteckej dopravy s cieľom posilniť jeho schopnosť prijímať informované a údajmi podložené rozhodnutia v jednotlivých oblastiach bezpečnosti letectva. Cieľom programu je využiť bezprecedentný typ a objem znalostí a údajov na vyriešenie väčšiny dôležitých otázok a problémov, ktorým európske odvetvie dopravy čelí a bude čeliť v budúcnosti.

EASA je takisto členom Európskej jednotky krízovej koordinácie v letectve zodpovednej za koordináciu manažmentu reakcií na krízové situácie v sieti v leteckom priestore. Agentúra v rámci svojich právomocí prispieva k včasnej reakcii na krízy v oblasti letectva a k zmierňovaniu ich dôsledkov, pričom svoju činnosť koordinuje s inými vhodnými zainteresovanými stranami.

Napokon je EASA zodpovedná za vypracovanie a prijatie európskeho plánu pre bezpečnosť letectva (EPAS).<sup>26</sup>

---

<sup>26</sup> Podrobné informácie o európskom pláne pre bezpečnosť letectva a procese jeho vypracovania a prijímania sa nachádzajú v [oddiele 2.2](#). Predchádzajúci názov európskeho plánu pre bezpečnosť letectva bol európsky plán bezpečnosti letectva. Jeho názov sa zmenil, aby sa zabránilo zámene medzi európskym programom bezpečnosti letectva (EASP) a európskym plánom bezpečnosti letectva (EASP).

Uplatňovanie náležitých zásad manažmentu bezpečnosti je podstatné pre neustále zvyšovanie bezpečnosti civilného letectva v Únii, predvídanie nových bezpečnostných rizík a čo najlepšie využívanie obmedzených technických zdrojov. Hoci európsky plán pre bezpečnosť letectva predstavoval už zavedený nástroj na plánovanie bezpečnosti na úrovni EÚ, až nariadením (EÚ) 2018/1139 získal tento dokument formálne právne uznanie. Plán sa podrobne zaoberá problémami bezpečnosti v ich úplnosti.

V kapitole II nariadenia (EÚ) 2018/1139, ktorá sa zaoberá manažmentom bezpečnosti, sa stanovuje požiadavka na prijatie európskeho programu bezpečnosti letectva a európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Prostredníctvom týchto ustanovení sa do právnych predpisov EÚ transponujú aj štandardy a odporúčané postupy prílohy 19 k Chicagskemu dohovoru súvisiace s národnými bezpečnostnými programami.

Nariadenie (EÚ) 2018/1139 navyše obsahuje niekoľko zásad, ktoré by mali viesť EASA, Komisiu a členské štáty pri regulácii bezpečnosti civilného letectva a pri prijímaní opatrení na zvýšenie bezpečnosti letectva. Tieto zásady konkrétne vyžadujú, aby bezpečnostné opatrenia a pravidlá zodpovedali a boli primerané povahe a rizikám spojeným s jednotlivými typmi lietadiel, prevádzky a činností, ktoré sa nimi riešia. Takéto opatrenia by mali byť v rámci možností formulované spôsobom zameraným na ciele, ktoré sa majú dosiahnuť, a zároveň umožňovať rôzne spôsoby dosiahnutia uvedených cieľov a mali by posilňovať aj systematický prístup k civilnému letectvu, zohľadňujúc pritom prepojenie medzi bezpečnosťou a inými technickými oblasťami vrátane kybernetickej bezpečnosti. Malo by to prispieť k nákladovo efektívnejšiemu dosiahnutiu požadovaných úrovní bezpečnosti a k stimulácii inovácií.

#### 1.4.2.4. Európska komisia

Komisia je zodpovedná za vypracovávanie európskych legislatívnych návrhov v zmysle riadneho legislatívneho postupu (pozri aj [oddiel 1.3.1](#)) a za prípravu a prijímanie vykonávacích a delegovaných aktov, ak sú stanovené v základnom právnom akte.

Po schválení právneho predpisu EÚ majú členské štáty primárnu zodpovednosť za jeho správne a včasné uplatňovanie. Komisia monitoruje jeho riadne uplatňovanie členskými štátmi (pozri aj [oddiel 3.1.1](#)), pričom jej v rámci postupu kontroly dodržiavania noriem pomáha agentúra.

V tejto súvislosti môže Komisia prijať opatrenia, ak existuje podozrenie, že členský štát porušuje právo Únie. Ak nebude možné nájsť riešenie v ranom štádiu, Komisia, zvyčajne po konzultáciách s EASA, môže začať formálne konanie o nesplnení povinnosti a prípadne postúpiť túto vec Súdnemu dvoru (pozri [oddiel 1.6](#)).

Európsky parlament a Rada rozhodujú o ročnom rozpočte EÚ a Komisia zodpovedá za jeho plnenie. V tejto súvislosti Komisia zabezpečuje vyčlenenie primeraných zdrojov na tie činnosti, ktoré vykonáva EASA a ktoré sú závislé od financovania EÚ.

Napokon je Komisia zodpovedná za prípravu, aktualizáciu a prijatie európskeho programu bezpečnosti letectva. Komisia v súlade s článkom 5 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 podľa potreby aktualizuje európsky program bezpečnosti letectva, v ktorom sa odzrkadlia zmeny, ktoré sa ním zaviedli. Na tento účel uskutoční konzultácie s agentúrou a členskými štátmi.

## **1.5. Vyšetřovanie nehôd a incidentov**

### *1.5.1. Platné pravidlá*

Za vyšetřovanie nehôd a incidentov v záujme zlepšenia bezpečnosti letectva na základe zistenia ich príčin a vydania bezpečnostných odporúčaní určených na zabránenie ich opakovaniu sú naďalej zodpovedné členské štáty.

V nariadení (EÚ) č. 996/2010 sa stanovuje právny základ na úrovni EÚ pre vyšetřovanie a prevenciu nehôd a incidentov. Zabezpečuje sa ním vysoká úroveň efektívnosti, pohotovosti a kvality pri bezpečnostnom vyšetřovaní v rámci európskeho civilného letectva, pričom jediným cieľom je prevencia vzniku nehôd a incidentov v budúcnosti bez toho, aby sa pripisovala vina alebo zodpovednosť. Tieto pravidlá zabezpečujú najmä to, aby orgán zodpovedný za vyšetřovanie nehôd a incidentov (orgán bezpečnostného vyšetřovania) bol nezávislý od ostatných štátnych leteckých organizácií a od akejkoľvek inej strany alebo subjektu, ktorých činnosti by mohli byť v rozpore s úlohou zverenou orgánu bezpečnostného vyšetřovania alebo by mohli ovplyvniť jeho objektivitu. V pravidlách sa stanovuje, že činnosti orgánu bezpečnostného vyšetřovania sa môžu rozšíriť na zhromažďovanie a analýzu informácií týkajúcich sa leteckej bezpečnosti, najmä na účely prevencie nehôd. Tieto činnosti, štúdie alebo analýzy série vyšetřovaní môžu viesť aj k bezpečnostným odporúčaniam, ktoré sa majú zväziť v prípade príslušného adresáta a na základe ktorých by sa malo v prípade potreby konať, aby sa zabezpečila adekvátne prevencia nehôd a incidentov v civilnom letectve.

### *1.5.2. Bezpečnostné odporúčania*

V nariadení (EÚ) č. 996/2010 sa vyžaduje, aby adresát bezpečnostného odporúčania informoval orgán bezpečnostného vyšetřovania, ktorý vydal odporúčanie, do 90 dní od doručenia uvedeného listu, o opatreniach, ktoré prijal alebo ktoré zvažuje prijať, a prípadne o čase potrebnom na ich uskutočnenie, a v prípade, že sa neprijali žiadne opatrenia, aby uviedol dôvody. Do 60 dní od doručenia odpovede orgán bezpečnostného vyšetřovania informuje adresáta o tom, či považuje odpoveď za primeranú, a ak nesúhlasí s rozhodnutím neprijať žiadne opatrenia, uvedie dôvody.

Orgány bezpečnostného vyšetřovania zavedú postupy na zaznamenávanie odpovedí na bezpečnostné odporúčania, ktoré vydali, a subjekty, ktorým bolo doručené bezpečnostné odporúčanie, zavedú postupy na monitorovanie pokroku pri vykonávaní opatrení prijatých v reakcii na doručené bezpečnostné odporúčania. Agentúra EASA spracúva bezpečnostné odporúčania určené agentúre a pripravuje správy o pokroku a štatistiky týkajúce sa spracovávaní bezpečnostných odporúčaní.

V právnych predpisoch sa takisto zavádzajú požiadavky na zaznamenávanie bezpečnostných odporúčaní, ako aj na súvisiace reakcie v centrálnej európskej databáze, ktorá sa nazýva európsky centrálny register (ECR) a ktorú riadi Komisia. Orgány bezpečnostného vyšetřovania rovnako zaznamenávajú všetky bezpečnostné odporúčania prijaté od tretích krajín v európskom centrálnom registri.

Na sprístupnenie bezpečnostných odporúčaní (a odpovedí na ne) verejnosti existuje oprávnená potreba, keďže hlavným účelom nariadenia (EÚ) č. 996/2010 je znížiť počet nehôd a podporiť rozširovanie zistení o incidentoch súvisiacich s bezpečnosťou. Keďže z dôvodu bezpečnostnej ochrany by verejnosť nemala mať priamy prístup do európskeho centrálného registra, všetky bezpečnostné odporúčania a odpovede na ne nachádzajúce sa v tomto registri sa verejnosti sprístupnia na osobitnom verejnom webovom sídle. Toto sídlo sa nachádza na centrálnej platforme ECCAIRS 2 ([www.aviationreporting.eu](http://www.aviationreporting.eu)). Poslaním Európskeho koordinačného centra pre systémy ohlasovania nehôd a incidentov (ECCAIRS) je vytvárať

digitálnu platformu, ktorá umožňuje vykonávať ustanovenia vymedzené v nariadení (EÚ) č. 376/2014. Centrum ECCAIRS poskytuje podporu leteckým úradom pri zbere, spoločnom využívaní a analýze ich bezpečnostných informácií s hlavným cieľom zvýšiť bezpečnosť letectva. EASA poskytuje Komisii podporu pri riadení európskeho centrálného registra.

### *1.5.3. Spolupráca s inými subjektmi*

Nariadením (EÚ) č. 996/2010 sa ďalej posilňuje spolupráca medzi orgánmi bezpečnostného vyšetřovania prostredníctvom zriadenia Európskej siete orgánov bezpečnostného vyšetřovania v civilnom letectve zloženej z vedúcich pracovníkov orgánov bezpečnostného vyšetřovania v každom členskom štáte a/alebo v prípade, že ide o multimodálny orgán, vedúcich oddelení letectva alebo ich zástupcov. Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetřovania v civilnom letectve sa usiluje o ďalšie zvyšovanie kvality vyšetřovaní vedených orgánmi bezpečnostného vyšetřovania a o posilnenie ich nezávislosti prostredníctvom podpory vysokých noriem v oblasti vyšetřovacích metód a odbornej prípravy vyšetřovateľov. Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetřovania v civilnom letectve obzvlášť radí inštitúciám EÚ vo všetkých aspektoch týkajúcich sa bezpečnostných vyšetřovaní, podporuje spoločné využívanie informácií, ktoré sú prínosné pre zlepšenie bezpečnosti letectva, koordinuje a organizuje partnerské preskúmania a činnosti odbornej prípravy a podporuje najlepšie postupy v oblasti bezpečnostného vyšetřovania. V neposlednom rade je Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetřovania v civilnom letectve poverená úlohou vypracovať analýzu bezpečnostných odporúčaní, ktoré vydali alebo prijali členské štáty EÚ s cieľom identifikovať dôležité bezpečnostné odporúčania s významom pre celú Úniu.

Nariadením (EÚ) č. 996/2010 sa ukladá orgánom bezpečnostného vyšetřovania v EÚ povinnosť, aby v súlade s prílohou 13 k Chicagskému dohovoru vyzvali agentúru EASA a vnútroštátne orgány civilného letectva dotknutého(-ých) členského(-ých) štátu(-ov), aby sa zapojili do bezpečnostných vyšetřovaní. Úlohou EASA je konať ako poradca s cieľom podporiť zodpovedného vyšetřovateľa alebo akreditovaného zástupcu orgánu bezpečnostného vyšetřovania, ktorý vedie vyšetřovanie alebo je do neho zapojený, ale bez toho, aby sa tým ovplyvnila nezávislosť vyšetřovania. Podobne vnútroštátne orgány civilného letectva členských štátov EÚ sa môžu takisto zapojiť do bezpečnostných vyšetřovaní ako poradcovia. Agentúra EASA a vnútroštátne orgány civilného letectva takisto podporujú vyšetřovanie, do ktorého sú zapojení, poskytovaním požadovaných informácií, poradcov a vybavenia povereným orgánom bezpečnostného vyšetřovania.

Cieľom nariadenia je takisto posilniť koordináciu vyšetřovaní medzi orgánmi bezpečnostného vyšetřovania a inými orgánmi, ktoré sa pravdepodobne zapoja do činností súvisiacich s bezpečnostným vyšetřovaním, ako sú súdne orgány, orgány civilného letectva, pátracie a záchranné orgány.

## **1.6. Presadzovanie**

### *1.6.1. Presadzovanie predpisov vo vzťahu k členským štátom*

V článku 17 ods. 1 Zmluvy o Európskej únii sa stanovuje, že Komisia má zabezpečovať uplatňovanie zmlúv, ako aj opatrení prijatých inštitúciami EÚ na ich základe, a že má dohliadať na uplatňovanie práva Únie pod kontrolou Súdneho dvora Európskej únie. V článku 258 ZFEÚ sa stanovuje všeobecný postup presadzovania predpisov EÚ, v rámci ktorého sa Komisii priznáva právomoc začať konanie o nesplnení povinnosti proti členským štátom, o ktorých sa domnieva, že si nesplnili svoje povinnosti. Možné porušenia možno zistiť rôznymi spôsobmi, zvyčajne prostredníctvom výsledkov kontrol dodržiavania noriem vykonávaných agentúrou EASA, ktorá pomáha Komisii pri monitorovaní vykonávania

právných predpisov v oblasti bezpečnosti letectva. Medzi ďalšie spôsoby patria sťažnosti podané Komisii z rôznych zdrojov a od individuálnych alebo inštitucionálnych sťažovateľov.

Monitorovanie súladu s právnymi predpismi EÚ v oblasti bezpečnosti letectva a väčšiny regulačného rámca v oblasti ATM/ANS vykonáva agentúra, ktorá je na základe článku 85 nariadenia (EÚ) 2018/1139 poverená pomáhať Komisii pri monitorovaní uplatňovania tohto nariadenia a jeho delegovaných a vykonávacích aktov zo strany členských štátov. Komisia poverila agentúru EASA tou istou úlohou aj v prípade nariadenia (EÚ) č. 376/2014 a jej vykonávacieho nariadenia.

Prostredníctvom ustanovení a postupov stanovených v osobitnom vykonávacom nariadení (EÚ) č. 628/2013 EASA monitoruje uplatňovanie uvedených nariadení, delegovaných a vykonávacích aktov príslušnými orgánmi členských štátov a vykonáva kontroly dodržiavania noriem. Okrem toho sa kontroly dodržiavania noriem od roku 2022 používajú aj na posudzovanie národných bezpečnostných programov členských štátov, ktoré musia byť v súlade s európskym plánom pre bezpečnosť letectva a musia obsahovať prvky opísané v prílohe 19 k Chicagskemu dohovoru. Takéto národné bezpečnostné programy musia takisto obsahovať národné plány pre bezpečnosť letectva alebo k nim musia byť priložené tieto plány, v ktorých sa identifikujú hlavné bezpečnostné riziká a uvádzajú sa opatrenia na ich zmiernenie vrátane rizík a opatrení určených v európskom pláne pre bezpečnosť letectva, ktoré sú relevantné pre dotknutý štát.

V súvislosti s každou kontrolou dodržiavania noriem EASA vypracuje inšpekčnú správu, v ktorej uvedie zistenia z inšpekcie a ktorá bude zaslaná dotknutému členskému štátu a Komisii. V prípade, že sa zistený nesúlad nebude primeraným spôsobom riešiť, vec sa ohlásí Komisii, ktorá môže začať postup v prípade nesplnenia povinnosti na základe článku 258 ZFEÚ.

Okrem procesu normalizácie osvedčenia vydané agentúrou alebo príslušnými vnútroštátnymi orgánmi a vyhlásenia predložené fyzickými a právnickými osobami v súlade s nariadením (EÚ) 2018/1139 a s delegovanými a vykonávacími aktmi prijatými na jeho základe preto podliehajú monitorovaniu Komisiou a EASA. Ak Komisia usúdi, že právnická alebo fyzická osoba, ktorej bolo vydané osvedčenie alebo ktorá predložila vyhlásenie, už nespĺňa uplatniteľné požiadavky tohto nariadenia alebo delegovaných a vykonávacích aktov prijatých na jeho základe, požiada na odporúčanie agentúry členský štát zodpovedný za dohľad nad touto osobou, aby prijal náležité nápravné a bezpečnostné opatrenia vrátane obmedzenia rozsahu alebo pozastavenia platnosti osvedčenia (pozri ďalej oddiel 1.6.2.2).

## *1.6.2. Presadzovanie predpisov vo vzťahu k regulovaným priemyselným organizáciám*

### *1.6.2.1. Pokuty a penále*

Platné predpisy v oblasti bezpečnosti letectva vyžadujú, aby členské štáty stanovili pokuty a penále za porušenie týchto nariadení a ich prípadných vykonávacích predpisov. Tieto pokuty a penále majú byť účinné, primerané a odrádzajúce.

Okrem toho v prípadoch porušenia nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho vykonávacích predpisov a v prípade, že je agentúra príslušným orgánom a dohliada nad organizáciou, Komisia môže na žiadosť agentúry EASA uložiť pokuty alebo pravidelné sankčné platby osobám a podnikom, ktorým agentúra EASA vydala osvedčenie. Vyžaduje sa, aby tieto pokuty a pravidelné sankčné platby boli odrádzajúce a úmerné závažnosti prípadu a ekonomickej spôsobilosti príslušného držiteľa osvedčenia, pričom sa prihliada najmä na rozsah ohrozenia bezpečnosti. Komisia vypracúva delegovaný akt v tejto oblasti v súlade s článkom 84 ods. 4 nariadenia (EÚ) 2018/1139, v ktorom sa stanovujú podrobné kritériá a podrobná metodika stanovenia sumy pokút a pravidelných sankčných platieb a postupy na výber pokút

a pravidelných sankčných platieb vrátane pravidiel vyšetrovania, podávania správ a práva na obhajobu.

#### 1.6.2.2. Opatrenia súvisiace s osvedčeniami a iné opatrenia

V nariadení (EÚ) 2018/1139 sa vyžaduje, aby členské štáty, Komisia a EASA spolupracovali s cieľom zaručiť dodržiavanie tohto nariadenia a jeho vykonávacích predpisov. Od členských štátov sa vyžaduje, aby okrem dohľadu nad osvedčeniami, ktoré vydali, alebo vyhláseniami, ktoré im boli doručené, viedli vyšetrovania vrátane inšpekcií na odbavovacej ploche a prijímali všetky opatrenia, ktoré považujú za potrebné, vrátane zákazu vzletu. V prípadoch, keď príslušný orgán (vnútroštátny orgán alebo EASA) zistí alebo bol informovaný o tom, že držiteľ osvedčenia nedodržiava dané predpisy, môže alebo musí zmeniť (obmedziť), pozastaviť alebo zrušiť platnosť osvedčenia v súlade s príslušnými ustanoveniami nariadenia (EÚ) 2018/1139 a jeho vykonávacích predpisov.

Okrem toho ak Komisia usúdi, že fyzická alebo právnická osoba, ktorej bolo vydané osvedčenie alebo ktorá predložila vyhlásenie, už nespĺňa uplatniteľné požiadavky, na základe odporúčania agentúry požiada členský štát zodpovedný za dohľad, aby prijal náležité nápravné a bezpečnostné opatrenia vrátane obmedzenia rozsahu alebo pozastavenia platnosti osvedčenia. Keď Komisia prijme vykonávací akt obsahujúci takéto rozhodnutie, tento akt nadobudne účinnosť a osvedčenie alebo ohlasovacia povinnosť týkajúca sa vzájomného uznávania osvedčení sa na ostatné členské štáty prestáva uplatňovať. Keď Komisia získa dostatočné dôkazy o tom, že boli prijaté náležité nápravné opatrenia, rozhodne v prospech obnovenia vzájomného uznávania.

EASA je takisto poverená bez zbytočného odkladu reagovať na naliehavý bezpečnostný problém, ktorý patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2018/1139, určením nápravných opatrení, ktoré majú prijať fyzické a právnické osoby, vo vzťahu ku ktorým koná ako príslušný orgán, a sprístupnením súvisiacich informácií týmto osobám vrátane smerníc (bezpečnostných smerníc) alebo odporúčaní.

Pri úlohách, za ktorých osvedčovanie a dohľad nad nimi zodpovedá členský štát, v prípade zistenia naliehavého bezpečnostného problému EASA určí bezpečnostné ciele, ktoré sa majú dosiahnuť, a odporučí nápravné opatrenia, ktoré by mali prijať príslušné vnútroštátne orgány. V tomto prípade príslušné vnútroštátne orgány bez zbytočného odkladu informujú agentúru EASA o opatreniach prijatých na dosiahnutie bezpečnostných cieľov, ktoré určila EASA.

Okrem týchto opatrení členské štáty zaviedli národné politiky presadzovania predpisov na zabezpečenie riadneho uplatňovania právnych predpisov na vnútroštátnej úrovni. V osobitnom kontexte prílohy 19 k Chicagskemu dohovoru sa v odporúčaní 3.2.1.2 výslovne stanovuje, že štáty by mali vytvoriť politiku presadzovania právnych predpisov, v ktorej sa spresnia podmienky a okolnosti, za ktorých sa poskytovatelia služieb so systémom manažmentu bezpečnosti môžu zaoberať udalosťami týkajúcimi sa určitých problémov bezpečnosti a riešiť ich na internej úrovni v rámci ich systému manažmentu bezpečnosti a k spokojnosti náležitého štátneho orgánu.

## 2. MANAŽMENT BEZPEČNOSTNÉHO RIZIKA NA EURÓPSKEJ ÚROVNI

V nariadení (EÚ) 2018/1139 sa stanovuje, že uplatňovanie náležitých zásad manažmentu bezpečnosti je podstatné pre neustále zvyšovanie bezpečnosti civilného letectva v Únii, predvídanie nových bezpečnostných rizík a čo najlepšie využívanie obmedzených technických zdrojov. V nariadení sa dospelo k záveru, že je preto potrebné zriadiť spoločný rámec pre plánovanie a vykonávanie opatrení na zvýšenie bezpečnosti. Na uvedené účely by sa mal na úrovni Únie vypracovať európsky plán pre bezpečnosť letectva a európsky program bezpečnosti letectva. Každý členský štát by mal takisto vypracovať národný bezpečnostný program v súlade s požiadavkami uvedenými v prílohe 19 k Chicagskemu dohovoru. K uvedenému programu by mal byť pripojený plán opisujúci opatrenia, ktoré má členský štát prijať na zmiernenie zistených bezpečnostných rizík.

Vzhľadom na túto skutočnosť sa v nariadení (EÚ) 2018/1139 jeho kapitolou II o manažmente bezpečnosti letectva zavádza nový záväzný regulačný rámec. V článku 5 uvedeného nariadenia sa stanovuje, že Komisia po konzultácii s agentúrou a členskými štátmi prijme, uverejní a podľa potreby aktualizuje dokument opisujúci fungovanie európskeho systému bezpečnosti letectva, ktorý obsahuje pravidlá, činnosti a postupy používané na riadenie bezpečnosti civilného letectva v Únii v súlade s týmto nariadením (ďalej len „európsky program bezpečnosti letectva“). Program obsahuje aspoň prvky týkajúce sa povinností štátu v oblasti manažmentu bezpečnosti uvedené v medzinárodných štandardoch a odporúčaniach. V programe sa takisto opisuje postup vypracovania, prijatia, aktualizácie a vykonávania európskeho plánu pre bezpečnosť letectva uvedeného v článku 6 nariadenia, do ktorého musia byť úzko zapojené členské štáty a príslušné zainteresované strany.

V článku 6 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa stanovuje, že agentúra v úzkej spolupráci s členskými štátmi a príslušnými zainteresovanými stranami vypracuje, prijme, uverejní a následne aspoň raz ročne aktualizuje európsky plán pre bezpečnosť letectva. Na základe posúdenia relevantných bezpečnostných informácií a údajmi podloženými výstupmi programu Data4Safety sa v európskom pláne pre bezpečnosť letectva určujú hlavné bezpečnostné riziká s vplyvom na európsky systém bezpečnosti letectva a stanovujú nevyhnutné opatrenia na zmiernenie uvedených rizík. V uvedenom článku sa takisto stanovuje, že agentúra opäť v úzkej spolupráci s členskými štátmi a príslušnými zainteresovanými stranami v osobitnom portfóliu bezpečnostných rizík dokumentuje bezpečnostné riziká uvedené v tomto článku a monitoruje vykonávanie súvisiacich zmierňujúcich opatrení dotknutými stranami, a to v prípade potreby aj stanovením ukazovateľov výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

V európskom pláne pre bezpečnosť letectva sa so zreteľom na ciele stanovené v článku 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 určuje úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti v Únii. To sa v praxi dosiahne stanovením ambiciózneho cieľa v oblasti bezpečnosti v spojení s ukazovateľmi výkonnosti v oblasti bezpečnosti založenými na (prevádzkových) výsledkoch a postupoch a s podporou systému výkonnosti manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba. Ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti založené na výsledkoch sa vymedzujú vo výročnom prehľade EASA o bezpečnosti a monitorujú sa prostredníctvom manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni. Procesné ukazovatele sú vymedzené v kapitole 4 európskeho plánu pre bezpečnosť letectva a monitorujú sa prostredníctvom normalizačných postupov EASA. Kľúčová oblasť výkonnosti zameraná na bezpečnosť systému výkonnosti jednotného európskeho neba je v súlade so zásadami a technickým smerovaním rámca EASA na monitorovanie výkonnosti. Ukazovatele výkonnosti navrhuje pracovná skupina vedená agentúrou a podporujú ich súvisiace prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu a poradenské materiály. Týmto ukazovateľmi sa meria účinnosť manažmentu

bezpečnosti na úrovni organizácie a monitorujú sa výsledky v oblasti bezpečnosti s použitím európskeho centrálného registra ako zdroja údajov.

Komisia, agentúra a členské štáty spolupracujú na dosiahnutí uvedenej úrovne výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

Článkom 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa stanovuje národný bezpečnostný program na úrovni členských štátov. Uvádza sa v ňom, že každý členský štát v konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami vytvorí a zachováva v platnosti národný bezpečnostný program na účely riadenia bezpečnosti civilného letectva v súvislosti s leteckými činnosťami v rámci jeho zodpovednosti (ďalej len „národný bezpečnostný program“), ktorý musí byť primeraný rozsahu a zložitosti uvedených činností a musí byť v súlade s európskym programom bezpečnosti letectva. Národný bezpečnostný program musí obsahovať aspoň prvky týkajúce sa povinností štátu v oblasti manažmentu bezpečnosti uvedené v medzinárodných štandardoch a odporúčaniach. V národnom bezpečnostnom programe určia bezpečnostné ciele, ktoré je potrebné dosiahnuť na vnútroštátnej úrovni, pokiaľ ide o letecké činnosti v rámci zodpovednosti príslušného členského štátu.

A napokon v článku 8 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa stanovuje, že národný bezpečnostný program musí obsahovať národný plán pre bezpečnosť letectva alebo k nemu musí byť tento plán pripojený. Každý členský štát v konzultácii s príslušnými zainteresovanými stranami určí v tomto pláne na základe posúdenia relevantných bezpečnostných informácií hlavné bezpečnostné riziká ovplyvňujúce jeho národný systém bezpečnosti civilného letectva a stanoví nevyhnutné opatrenia na zmiernenie uvedených rizík.

V článku 8 sa ďalej stanovuje, že národný plán pre bezpečnosť letectva musí zahŕňať riziká a opatrenia určené v európskom pláne pre bezpečnosť letectva, ktoré sa týkajú dotknutého členského štátu a že členské štáty informujú agentúru o rizikách a opatreniach identifikovaných v európskom pláne pre bezpečnosť letectva, ktoré sa podľa ich názoru netýkajú jeho národného systému bezpečnosti letectva, a uvedú dôvody. Tieto informácie sú zvyčajne súčasťou samotného národného plánu pre bezpečnosť letectva. Opatrenia európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, ktoré musia členské štáty zohľadňovať, sa označujú ako tzv. úlohy členského štátu. Okrem toho v záujme pomoci členským štátom pri identifikácii prvkov európskeho plánu pre bezpečnosť letectva podstatných pre ich národné plány pre bezpečnosť letectva sa v osobitnom opatrení úlohy členského štátu uvádzajú najdôležitejšie kľúčové rizikové oblasti, ktoré majú štáty zohľadniť. Štátom sa popri zohľadnení uvedených kľúčových rizikových oblastí odporúča, aby preskúmali portfóliá bezpečnostných rizík pre jednotlivé oblasti, ktoré predstavujú úplný zoznam prioritných problémov bezpečnosti pre rozličné oblasti, ako sa uvádza v diele III európskeho plánu pre bezpečnosť letectva.

Touto novou kapitolou II sa v nariadení (EÚ) 2018/1139 zavádzajú medzinárodné požiadavky stanovené prílohou 19 k Chicagskemu dohovoru, v ktorej sa stanovuje požiadavka na systémy manažmentu bezpečnosti pre poskytovateľov služieb a vyžaduje sa, aby všetky systémy manažmentu bezpečnosti boli prijateľné pre štát zodpovedný za príslušné osvedčovanie. Okrem toho sa v prílohe 19 k Chicagskemu dohovoru od štátov vyžaduje, aby vypracovali program manažmentu bezpečnosti, konkrétne národný bezpečnostný program, ktorý si okrem iných prvkov vyžaduje stanovenie primárnych právnych predpisov v oblasti letectva, jasné politiky, ciele a zdroje, štátny systém a funkcie na riadenie bezpečnostných rizík, ako aj zaistenie bezpečnosti a činnosti na posilnenie bezpečnosti.

Na základe nariadenia (EÚ) 2018/1139 preto EÚ poveruje členské štáty, aby vytvorili a zachovávali v platnosti národný bezpečnostný program. Okrem toho EÚ zohľadňovala podstatu príslušných noriem ICAO vo viacerých európskych právnych predpisoch, najmä vo vykonávacích predpisoch k nariadeniu (EÚ) 2018/1139.

## 2.1. Zhromažďovanie, analýza a výmena bezpečnostných údajov

Informácie o bezpečnosti sú dôležitým zdrojom na odhaľovanie bezpečnostných nebezpečenstiev. Niekoľko nariadení EÚ zabezpečuje zhromažďovanie, analýzu a prípadne výmenu príslušných údajov a informácií. Patria sem najmä informácie o udalostiach v civilnom letectve (európsky centrálny register koncom roka 2021 obsahoval viac ako 2 400 000 udalostí), o leteckých dopravcoch z EÚ a tretích krajín v kontexte programu EÚ pre inšpekcie na odbavovacej ploche (databáza SAFA koncom roka 2021 obsahovala vyše 160 000 správ, a to za obdobie, odkedy sa zo systému SAFA stal program EÚ pre inšpekcie na odbavovacej ploche), o bezpečnostných odporúčaníach v rámci informačného systému pre bezpečnostné odporúčania (databáza informačného systému pre bezpečnostné odporúčania koncom roka 2021 obsahovala vyše 4 100 bezpečnostných odporúčaní) a o informáciách zhromaždených, analyzovaných a vymieňaných v kontexte povolení prevádzkovateľov z tretej krajiny a európskeho bezpečnostného zoznamu zakázaných lietadiel.

V EÚ patrí zhromažďovanie, analýza a výmena údajov o udalostiach do rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) č. 376/2014. Tieto právne predpisy vyžadujú, aby organizácie, členské štáty a EASA zaviedli systém, ktorý umožní zhromažďovanie a ukladanie relevantných údajov o udalostiach. Zhromaždené údaje o udalostiach sa analyzujú a v prípade potreby sa vykonávajú zmierňujúce opatrenia. Všetky zhromaždené údaje o udalostiach, ako aj relevantné informácie o ich analýze a nadväzujúcich opatreniach sa zasielajú do európskeho centrálného registra.

Informácie o udalostiach zaslané do európskeho centrálného registra sa sprístupňujú členským štátom (vnútroštátnym orgánom civilného letectva a orgánom bezpečnostného vyšetřovania), agentúre EASA a Komisii. Vyžaduje sa, aby sieť analytikov bezpečnosti letectva zriadená podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 analyzovala európsky centrálny register, čím podporí manažment bezpečnostného rizika na európskej úrovni, a tak prispela k európskemu plánu pre bezpečnosť letectva.

Nariadením (EÚ) č. 376/2014 sa takisto orgánom a agentúre EASA ukladá povinnosť používať jednotný európsky systém klasifikácie rizík (ERCS)<sup>27</sup>. ERCS meria bezpečnostné riziko nahlásených udalostí pomocou dvojrozmernej matice:

- Po prvé, riadky matice vyjadrujú závažnosť určením najhoršieho pravdepodobného následku nehody, ku ktorému by došlo, ak by udalosť, ku ktorej sa priraduje skóre, vyústila do nehody. Dosahuje sa to zohľadnením najpravdepodobnejšieho typu nehody, ako aj kategórie možných strát na životoch na základe veľkosti lietadla a blízkosti obývaných alebo vysokorizikových oblastí.
- Po druhé, v stĺpcoch sa meria pravdepodobnosť na základe skúmania, ako blízko k tomuto následku nehody udalosť bola. Pri určovaní pravdepodobnosti sa berie do úvahy účinnosť existujúcich bezpečnostných zábran.

Uplatňovaním ERCS sa ďalej posilní riadenie bezpečnosti na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni vrátane zacielenia na dohľad na základe bezpečnostných údajov (pozri oddiel 3.2.2).

---

<sup>27</sup> ERCS je súčasťou právneho rámca nariadenia (EÚ) č. 376/2014, v prvom rade prostredníctvom delegovaného nariadenia Komisie (EÚ) 2020/2034 uverejneného 6. októbra 2020, ako aj vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2021/2082 z 26. novembra 2021, ktoré nadobudne účinnosť 1. januára 2023.

Základnou súčasťou systému zriadeného podľa nariadenia (EÚ) č. 376/2014 je vymedzenie pojmu „kultúra spravodlivosti“, ktorej cieľom je zabezpečiť pretrvávajúcu dostupnosť bezpečnostných informácií tým, že sa vytvorí spoľahlivé prostredie, v ktorom ľudia budú cítiť odvahu, aby udalosti hlásili. Toto prostredie „kultúry spravodlivosti“ je vytvorené prostredníctvom kľúčových zásad vymedzených v nariadení (EÚ) č. 376/2014 vrátane ochrany pred obvinením a trestom (okrem prípadov úmyselného pochybenia alebo neprijateľného správania).

Tento systém dopĺňa program Data4Safety, v rámci ktorého sa na dobrovoľnom základe zhromažďujú doplňujúce údaje, ako napr. letové údaje, prevádzkové údaje, meteorologické údaje. Poskytuje aj posilnené analytické kapacity. Data4Safety podporuje predpovedanie budúcich rizík.

## **2.2. Manažment bezpečnostného rizika na úrovni EÚ: proces vypracovania a aktualizácie európskeho plánu pre bezpečnosť letectva**

Európsky plán pre bezpečnosť letectva až do svojho 11. vydania (európsky plán pre bezpečnosť letectva na roky 2022 – 2026) pokrýval obdobie piatich rokov a bol vydávaný ako priebežný plán s ročnými aktualizáciami. Od 12. vydania sa tento časový rámec skracuje na tri roky v súlade s referenčným obdobím globálneho plánu bezpečnosti letectva. Strategické priority v diele I sa stanovujú na trojročné referenčné obdobie s preskúmaním v polovici obdobia, aby sa zabezpečila ich relevantnosť. V súlade s článkom 6 ods. 1 nariadenia (EÚ) 2018/1139 diel II európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, ktorý obsahuje opis opatrení európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, ako aj diel III s portfóliami bezpečnostných rizík pre jednotlivé oblasti sa budú ďalej skúmať a aktualizovať každý rok.

Vypracovanie plánu, pokiaľ ide o strategické priority a opatrenia, sa opiera o špecializované skupiny zainteresovaných strán, konkrétne:

- poradný orgán členských štátov a poradný orgán zainteresovaných strán poskytujú odporúčania o strategických prioritách,
- technické/odvetvové orgány (technický orgán, technický výbor, odvetvové výbory zastupujúce členské štáty, prípadne odvetvie) poskytujú technické a prevádzkové poradenstvo, ako aj spätnú väzbu k vykonávaniu, a
- spoluprácu EASA s jej partnermi v oblasti bezpečnosti (najmä prostredníctvom programu Data4Safety), ktorou sa podporuje príprava portfólií bezpečnostných rizík.

Štandardný programový cyklus európskeho plánu pre bezpečnosť letectva počítá s dvomi jasne odlišenými fázami, v ktorých prebiehajú osobitné konzultácie so zainteresovanými stranami.

Fáza I:

- V prvej fáze sa diskutuje o strategických prioritách vyplývajúcich zo stratégie EÚ v oblasti leteckej dopravy a o bezpečnostných prioritách určených v procese manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni s poradnými orgánmi EASA, ktoré tieto priority potvrdia. Poradný orgán členských štátov a poradný orgán zainteresovaných strán preberajú iniciatívu pri zjednocovaní vstupov z ich podvýborov pre jednotlivé oblasti a agentúre EASA poskytujú názory členských štátov a odvetvia na priority. Táto fáza sa začína raz za tri roky na začiatku roka, ktorý predchádza prvému roku nového referenčného obdobia.

Fáza II:

- Na základe dohodnutých bezpečnostných priorít sa míľniky plánovania pre jednotlivé opatrenia európskeho plánu pre bezpečnosť letectva vymedzujú alebo aktualizujú v súlade s procesom jednotného programovania EASA. Vzápätí sa vypracuje návrh európskeho plánu pre bezpečnosť letectva a poskytne sa všetkým poradným orgánom na účely podrobného pripomienkovania. Po konzultácii s poradnými orgánmi a analýze pripomienok sa zjednotí konečný návrh európskeho plánu pre bezpečnosť letectva a začlení sa doň diel III. Tento diel, ktorý obsahuje úplný súbor portfólií bezpečnostných rizík pre jednotlivé oblasti a opis každého identifikovaného a priorizovaného problému bezpečnosti, sa vypracuje v rámci procesu manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni.

Konečný návrh európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, ktorý tvoria všetky tri diely, sa potom predloží na schválenie správnej rade EASA. Po jej formálnom schválení správnu radou sa plán zverejní na webovom sídle EASA.

Viac informácií o vypracúvaní európskeho plánu pre bezpečnosť letectva vrátane uplatňovania zásad Komisie pre lepšiu právnu reguláciu a informácie o rôznych skupinách, ktoré zohrávajú úlohu pri vypracúvaní európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, možno nájsť tu:

- [Ako sa vypracúva európsky plán pre bezpečnosť letectva,](#)
- [Pracovné skupiny a orgány, ktoré sa zúčastňujú na tvorbe európskeho plánu pre bezpečnosť letectva.](#)

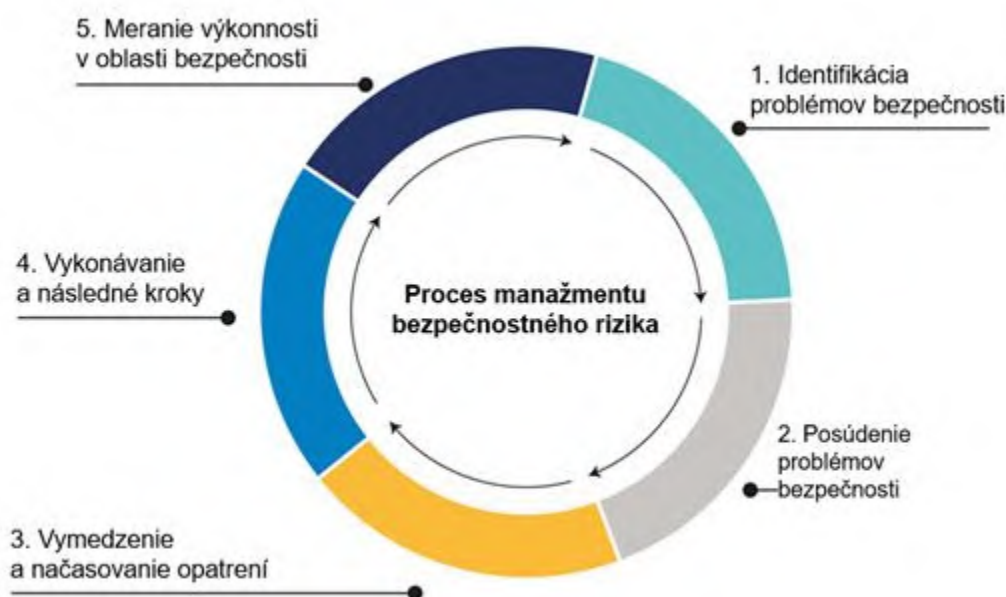
Bezpečnostné priority a súvisiace opatrenia v európskom pláne pre bezpečnosť letectva sa určujú v rámci procesu manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni, ktorý zahŕňa členské štáty, dané odvetvie, Komisiu a EASA.

#### *Proces manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni*

Hlavné bezpečnostné riziká a súvisiace zmierňujúce opatrenia, ktoré tvoria základ európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, sa vypracúvajú v rámci procesu manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni. Tento proces zahŕňa súbor postupov zameraných na identifikáciu problémov bezpečnosti a zmierňujúcich opatrení, ako aj na monitorovanie vykonávania. Jeho súčasťou je analýza údajov z rôznych zdrojov a spolupráca s partnermi v oblasti bezpečnosti z vnútroštátnych orgánov civilného letectva a odvetvia (prostredníctvom programu Data4Safety) a siete analytikov bezpečnosti letectva.

Proces manažmentu bezpečnostného rizika má päť konkrétnych krokov:

**Obrázok 2. Proces manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni**



**Identifikácia problémov bezpečnosti:** Toto je prvý krok v procese manažmentu bezpečnostného rizika a vykonáva sa prostredníctvom analýzy údajov o udalostiach a iných informácií súvisiacich s bezpečnosťou a podporných informácií získaných na základe spolupráce s partnermi v oblasti bezpečnosti najmä prostredníctvom programu Data4Safety. Tieto navrhované problémy bezpečnosti formálne zachytí agentúra a podrobí ich predbežnému vyhodnoteniu bezpečnosti. Výsledok tohto hodnotenia sa použije ako východisko pre rozhodnutie o tom, či by sa navrhovaný problém bezpečnosti mal formálne začleniť do príslušného portfólia bezpečnostných rizík alebo či má byť predmetom iných opatrení. Poradenstvo poskytne Data4Safety a sieť analytikov bezpečnosti letectva. Výstupom tohto kroku procesu sú portfóliá bezpečnostných rizík pre jednotlivé oblasti. V portfóliách sa dáva prednosť kľúčovým rizikovým oblastiam aj problémom bezpečnosti. Portfóliá bezpečnostných rizík pre jednotlivé oblasti sa zverejňujú spoločne s dielom III európskeho plánu pre bezpečnosť letectva.

**Posúdenie problémov bezpečnosti:** Po identifikácii problému bezpečnosti a jeho zaznamenaní v portfóliu bezpečnostných rizík sa tento problém podrobí posúdeniu technickej bezpečnosti. Tieto posúdenia majú v rámci portfólia prednosť. Proces posúdenia koordinuje agentúra EASA a podporuje ho program Data4Safety a sieť analytikov bezpečnosti letectva. Členovia skupiny sa navyše vyzývajú, aby sa zapojili do samotného posudzovania. Tento prístup založený na spolupráci s partnermi agentúry v oblasti bezpečnosti je kľúčový na dosiahnutie čo najlepších výsledkov. Spolu tento krok tvorí posúdenie problémov bezpečnosti na účely navrhnutia zmierňujúcich opatrení pre európsky plán pre bezpečnosť letectva.

**Vymedzenie a načasovanie bezpečnostných opatrení:** Tento krok zahŕňa posúdenie vplyvu, ktoré sa bude odrážať v dokumente o najlepšej intervenčnej stratégii, v ktorom sa vymedzia možné zmierňujúce opatrenia, posúdia sa dôsledky a prínosy každého možného opatrenia a predstavia sa odporúčania o najlepších zmierňujúcich opatreniach, ktoré sa majú vykonať v rámci európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Návrhy formálnych opatrení európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, využívajúce kombináciu posúdenia problémov bezpečnosti

a najlepšej intervenčnej stratégie, sa potom predložia poradným orgánom v rámci konzultácií o najlepšej intervenčnej stratégii a/alebo európskom pláne pre bezpečnosť letectva.

Existujú rôzne typy opatrení európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, ako sú úlohy v oblasti tvorby predpisov, úlohy v oblasti posilnenia bezpečnosti alebo úlohy členského štátu. Podrobný opis typov opatrení európskeho plánu pre bezpečnosť letectva a súvisiace vzory sa nachádzajú na stránke európskeho plánu pre bezpečnosť letectva webového sídla EASA:

- [Typy opatrení európskeho plánu pre bezpečnosť letectva a vzory](#)

Po skončení diskusií o opatreniach a po ich schválení sa tieto opatrenia začlenia do ďalšieho vydania európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Opatrenia s nízkymi nákladmi alebo opatrenia, ktoré vyžadujú pohotovejší zásah, sa často prijímajú v skrátrenom konaní a objavujú sa v najbližšej možnej aktualizácii európskeho plánu pre bezpečnosť letectva bez toho, aby bola potrebná najlepšia intervenčná stratégia. V niektorých prípadoch sú potrebné bezprostrednejšie bezpečnostné opatrenia, ktoré sa môžu dokončiť pred zverejnením ďalšieho európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Tieto opatrenia sa prirodzene nezahrnú do európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Takéto opatrenia by mohli zahŕňať uverejnenie informačného bulletinu o bezpečnosti alebo by mohli mať formu okamžitých činností na posilnenie bezpečnosti.

**Vykonávanie a následné kroky:** Ďalší krok v procese sa týka vykonávania opatrení a nadväzujúcich krokov, ktoré sú súčasťou európskeho plánu pre bezpečnosť letectva.

Agentúra EASA monitoruje včasné vykonávanie opatrení na základe kľúčových ukazovateľov výkonnosti vymedzených v procese jednotného programovania. Poskytovanie spätnej väzby o pokroku prebieha pravidelne počas stretnutí s poradnými orgánmi.

Členské štáty podľa článku 8 nariadenia (EÚ) 2018/1139 musia vo svojich národných plánoch pre bezpečnosť letectva zohľadniť relevantné opatrenia a riziká uvedené v európskom pláne pre bezpečnosť letectva a ak sa domnievajú, že sa ich tieto opatrenia netýkajú, musia to odôvodniť. Národný plán pre bezpečnosť letectva preto naďalej predstavuje významný nástroj, pomocou ktorého členské štáty podávajú správy o vykonávaní opatrení. Očakáva sa, že štáty aspoň raz za rok preskúmajú svoj národný plán pre bezpečnosť letectva, a v prípade, ak tento plán každý rok neaktualizujú, majú viesť záznamy o vykonávaní príslušných opatrení európskeho plánu pre bezpečnosť letectva vrátane odôvodnenia, ak sa tieto opatrenia nepovažujú za relevantné.

EASA pravidelne posudzuje vykonávanie národného bezpečnostného programu na úrovni jednotlivých štátov, a to v rámci kontrol EASA týkajúcich sa dodržiavania noriem v oblasti systémových faktorov manažmentu bezpečnosti. Toto posúdenie má za cieľ zistiť prednosti a oblasti na zlepšenie, čím prispieva k väčšej vyspelosti vykonávania národných bezpečnostných programov v Európe a k plneniu cieľov globálneho plánu bezpečnosti letectva a európskeho plánu pre bezpečnosť letectva týkajúcich sa účinného vykonania národných bezpečnostných programov do roku 2025. To zahŕňa posudzovanie procesov a výsledkov plánovania bezpečnostných opatrení na úrovni štátov. Navyše opatrenia európskeho plánu pre bezpečnosť letectva, ktoré sú uvedené aj v európskom regionálnom pláne bezpečnosti letectva, budú podliehať každoročným prieskumom o vykonávaní, ktoré bude riadiť regionálna kancelária organizácie ICAO pre Európu. Výsledky tohto monitorovania sa prediskutujú na stretnutiach s poradnými orgánmi a v rámci regionálnej skupiny odborníkov pre bezpečnosť pre región EUR.

**Meranie výkonnosti v oblasti bezpečnosti:** Posledným krokom v procese manažmentu bezpečnostného rizika je meranie výkonnosti v oblasti bezpečnosti. Meranie slúži na monitorovanie:

1. osobitných zmien, ktoré sú výsledkom vykonávania bezpečnostných opatrení a

2. systémových zmien, ktoré sa môžu vyskytnúť v systéme letectva a ktoré si môžu vyžadovať dodatočné opatrenia.

Meranie výkonnosti prebieha prostredníctvom rámca výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktorým sa monitorujú:

1. všetky rozličné oblasti, pričom sa zohľadňujú kľúčové rizikové oblasti na úrovni oblasti a
2. osobitné problémy bezpečnosti.

Výročný prehľad EASA o bezpečnosti je ročný prehľad rámca výkonnosti v oblasti bezpečnosti. Určujú sa v ňom bezpečnostné trendy a poukazuje sa v ňom na prioritné oblasti, kľúčové rizikové oblasti a problémy bezpečnosti. Od tohto kroku sa proces manažmentu bezpečnostného rizika začína odznova. Ďalšie podrobnosti o výročnom prehľade EASA o bezpečnosti sa nachádzajú v oddiele 2.3.3.

### *2.2.1 Európsky plán pre bezpečnosť letectva: medzinárodný rozmer*

Európsky plán pre bezpečnosť letectva podporuje ciele a priority globálneho plánu bezpečnosti letectva. Účelom globálneho plánu bezpečnosti letectva je nepretržité znižovanie smrteľných úrazov a ich rizika riadením vypracúvania harmonizovanej stratégie bezpečnosti letectva a vypracúvania a vykonávania regionálnych a národných plánov bezpečnosti letectva. Bezpečný systém letectva prispieva k hospodárskemu rozvoju štátov a ich priemyslu. Globálny plán bezpečnosti letectva podporuje vykonávanie systému štátu pre dohľad nad bezpečnosťou prostredníctvom presadzovania prístupu k riadeniu bezpečnosti založeného na rizikách, ako aj prostredníctvom koordinovaného prístupu k spolupráci medzi štátmi, regiónmi a odvetvím. Popri systémovej bezpečnosti sa globálny plán bezpečnosti letectva zaoberá globálnymi kategóriami udalostí s vysokým rizikom (G-HRC), ktoré sa považujú za globálne priority v oblasti bezpečnosti. Tieto kategórie boli určené na základe skutočných smrteľných úrazov pri nehodách v minulosti, vysokého rizika smrteľného úrazu na nehodu alebo počtu nehôd a incidentov. Medzi kľúčové rizikové oblasti boli určené prostredníctvom procesu manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni patrí päť globálnych kategórií udalostí s vysokým rizikom, ktorými sú:

- riadený let do terénu,
- strata kontroly počas letu,
- zrážka vo vzduchu,
- vybehnutie zo vzletovej a pristávacej dráhy a
- vniknutie na vzletovú a pristávaciu dráhu.

Ďalšie kľúčové rizikové oblasti boli identifikované v rámci rozsahu európskeho plánu pre bezpečnosť letectva (pozri diel III kapitoly 17 európskeho plánu pre bezpečnosť letectva), ako je požiar, dym a pretlak, poškodenie na zemi, zrážka s prekážkou počas letu, iné zranenia a bezpečnosť.

Regionálna kancelária organizácie ICAO pre Európu/Severný Atlantický oceán (EUR/NAT) a EASA od roku 2017 spolupracujú na príprave regionálneho plánu bezpečnosti letectva, ktorý vychádza z európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Prvý európsky regionálny plán bezpečnosti letectva bol vydaný v januári 2019. Regionálna skupina odborníkov pre bezpečnosť pre región EUR (EUR RESG) je zodpovedná za udržiavanie a monitorovanie európskeho regionálneho plánu bezpečnosti letectva. Regionálnej skupine odborníkov pre bezpečnosť pre región EUR spoločne predsedá EASA a zainteresované strany odvetvia (v súčasnosti združenie IATA). Regionálna skupina odborníkov pre bezpečnosť pre región EUR sa zodpovedá skupine pre plánovanie európskeho systému letectva (EASPG). Keďže ukazovatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti európskeho plánu pre bezpečnosť letectva sa



### 2.3.1. Dohoda o výkonnosti organizácií v oblasti bezpečnosti

Členské štáty EÚ sú zodpovedné za pravidelné posudzovanie systému manažmentu v organizáciách, čo zahŕňa monitorovanie výkonnosti v oblasti bezpečnosti, pokiaľ ide o organizácie v jurisdikcii členských štátov, ak sa takýto systém manažmentu vyžaduje. Úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktorá sa má dosiahnuť, by sa mala posudzovať v porovnaní s bezpečnostnými cieľmi a so zreteľom na účinnosť opatrení na zmiernenie rizík a pri monitorovaní by sa mala zohľadňovať kombinácia ukazovateľov založených na procesoch a na výsledkoch, ktoré sú odvodené z bezpečnostných cieľov.

Musí sa zabezpečiť súdržnosť bezpečnostných cieľov medzi štátom [t. j. národný bezpečnostný program/národný plán pre bezpečnosť letectva podľa článkov 7 a 8 nariadenia (EÚ) 1139/2018] a regulovanými subjektmi, ako aj v súvislosti s monitorovaním uvedených cieľov. Monitorovanie sa uskutočňuje prostredníctvom procesov riadenia výkonnosti v oblasti bezpečnosti štátu a organizácií, ako aj prostredníctvom dohľadu založeného na rizikách/výkonnosti. Táto metodika uľahčuje neustále zvyšovanie dosiahnutej úrovne výkonnosti v oblasti bezpečnosti. V prípade nesplnenia výkonnosti v oblasti bezpečnosti by štát aj organizácia mali prijať spoločné kroky na zlepšenie situácie.

Vypelost' monitorovania výkonnosti v oblasti bezpečnosti sa časom zvýši, pokiaľ dôjde k rozvoju v oblasti vykonávania a pokiaľ medzi štátom a organizáciami, nad ktorými sa vykonáva dohľad, bude prebiehať zmysluplná výmena informácií.

V rámci manažmentu bezpečnosti EÚ existuje v súčasnosti jedna oblasť, pre ktorú sú vymedzené jasné ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti: na úrovni EÚ bol zavedený systém výkonnosti manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba<sup>28</sup> s cieľom prispievať k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy, a to zvýšením celkovej účinnosti leteckých navigačných služieb v štyroch kľúčových oblastiach výkonnosti, ktorými sú bezpečnosť, životné prostredie, kapacita (meškanie) a nákladová efektívnosť. V tomto systéme sa predpokladá stanovenie cieľov výkonnosti na úrovni celej Únie na pevné referenčné obdobia troch až piatich rokov v štyroch kľúčových oblastiach výkonnosti. Členské štáty musia vypracovať plány výkonnosti vrátane záväzných cieľov na vnútroštátnej úrovni alebo na úrovni funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré sú v súlade s cieľmi výkonnosti na úrovni celej Únie.

Pri vykonávaní systémov výkonnosti manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba Komisii pomáha nezávislý orgán na preskúmanie výkonnosti, ktorý je určený vykonávacím rozhodnutím Komisie 2014/672/EÚ<sup>29</sup>.

### 2.3.2. Výkonnosť členských štátov v oblasti bezpečnosti

Na členské štáty EÚ sa uplatňujú tie isté zásady, ktoré sú uvedené v oddiele 2.3.1: úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti, ktorá sa má dosiahnuť, by sa mala posudzovať v porovnaní s bezpečnostnými cieľmi a so zreteľom na účinnosť zmierňujúcich opatrení vyplývajúcich z manažmentu bezpečnostného rizika zo strany štátu stanoveného v národnom bezpečnostnom programe a vymedzeného v národnom pláne pre bezpečnosť letectva [t. j. podľa článkov 7 a 8

---

<sup>28</sup> Článok 11 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie) (Ú. v. EÚ L 96, 31.3.2004, s. 1), a vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2019/317 z 11. februára 2019, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti a spoplatňovania v jednotnom európskom nebi (Ú. v. EÚ L 56, 25.2.2019, s. 1).

<sup>29</sup> Vykonávacie rozhodnutie Komisie 2014/672/EÚ z 24. septembra 2014 o predĺžení obdobia určenia orgánu na preskúmanie výkonnosti pre jednotné európske nebo (Ú. v. EÚ L 281, 25.9.2014, s. 5).

nariadenia (EÚ) 1139/2018] s náležitým ohľadom na riziká a opatrenia vymedzené v európskom pláne pre bezpečnosť letectva, ktoré sa týkajú štátu [pozri článok 6 a článok 8 ods. 2 nariadenia (EÚ) 1139/2018].

Neexistuje zhoda, pokiaľ ide o výkonnosť členských štátov v oblasti bezpečnosti na úrovni EÚ a v súčasnosti neexistujú ani špecifické ciele výkonnosti v oblasti bezpečnosti uložené členským štátom na základe práva EÚ.

### 2.3.3. Výročný prehľad EASA o bezpečnosti

V článku 72 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139 sa uvádza, že s cieľom informovať širokú verejnosť o celkovej úrovni bezpečnosti civilného letectva v Únii agentúra každý rok a vtedy, ak nastali osobitné okolnosti, uverejňuje hodnotenie bezpečnosti. Uvedené hodnotenie musí obsahovať analýzu všeobecnej bezpečnostnej situácie používajúcu jednoduché a ľahko zrozumiteľné formulácie, v ktorej sa musí uviesť, či existujú zvýšené bezpečnostné riziká.

Navyše v článku 14 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 376/2014 sa uvádza, že agentúra uvedie informácie o výsledku analýzy informácií uvedenej v odseku 1 uvedeného článku vo výročnom prehľade bezpečnosti uvedenom v článku 72 ods. 7 nariadenia (EÚ) 2018/1139, a to takto: „Komisia, agentúra a príslušné orgány členských štátov sa v spolupráci pravidelne zúčastňujú na výmene a analýze informácií obsiahnutých v európskom centrálnom registri.“

V súlade s týmito požiadavkami EASA od roku 2005 uverejňuje výročný prehľad bezpečnosti. Analýza uvedená v tomto prehľade poskytuje údajmi podložený vstup, o ktorý sa opiera rozhodovanie potrebné v prípade európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Vo výročnom prehľade bezpečnosti sa uvádza štatistický súhrn bezpečnosti letectva v členských štátoch EASA a rovnako sa v ňom určujú najdôležitejšie bezpečnostné výzvy, ktorým v súčasnosti čelí európske letectvo.

Pre každú z oblastí letectva sa poskytujú portfóliá údajov, ktoré vychádzajú z úsilia v predchádzajúcich rokoch. Ukazujú sa v nich príčinné a napomáhajúce faktory, ktoré boli identifikované v rámci údajov o udalostiach a ktoré sa krížovo porovnávajú s kľúčovými rizikovými oblasťami (alebo hlavnými následkami nehody), ku ktorým prispievajú.

Analýza výročných prehľadov bezpečnosti sa zameriava na riziká bezpečnosti letectva založené na údajoch o udalostiach. Táto činnosť je súčasťou neprerušovaného procesu manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni. Podporuje vytváranie portfólií bezpečnostných rizík pre jednotlivé oblasti a poskytuje zoznam kľúčových rizikových oblastí, na základe ktorého sa prioritizujú opatrenia pre európsky plán pre bezpečnosť letectva.

Podobne ako v prípade povinnosti agentúry EASA aj členské štáty musia uverejňovať výročný prehľad bezpečnosti. V článku 13 nariadenia (EÚ) č. 376/2014 o analýze udalostí a na ne nadväzujúcich opatreniach na vnútroštátnej úrovni sa uvádza, že s cieľom informovať verejnosť o úrovni bezpečnosti civilného letectva uverejňuje každý členský štát aspoň raz ročne prehľad o bezpečnosti. Prehľad o bezpečnosti:

- a) obsahuje súhrnné a anonymizované informácie o druhu udalostí a iných informáciách súvisiacich s bezpečnosťou ohlásených prostredníctvom ich vnútroštátnych systémov povinného a dobrovoľného ohlasovania;
- b) určuje trendy;
- c) určuje opatrenie, ktoré prijal.

## 2.4. Požiadavky na manažment bezpečnosti pre orgány a organizácie

Vypracovanie vykonávacích predpisov k nariadeniu (EÚ) 2018/1139 vyústilo do prijatia dvoch odlišných súborov požiadaviek pre orgány a organizácie:

- a) Požiadavky na orgány, ktoré náležite zohľadňujú osem rozhodujúcich prvkov systému dohľadu nad bezpečnosťou, ako sa vymedzuje v dodatku 1 k prílohe 19 k Chicagskemu dohovoru, a tým podporujú vykonávanie národných bezpečnostných programov, pričom slúžia aj cieľu dodržiavania noriem stanovenému v nariadení (EÚ) 2018/1139. Ďalej zahŕňajú prvky, ktoré sú nevyhnutné na vytvorenie komplexného systému manažmentu bezpečnosti letectva na úrovni EÚ a v ktorých je obsiahnutá zodpovednosť EÚ a členských štátov za manažment bezpečnosti.
- b) Požiadavky na organizácie vo väčšine oblastí letectva, ktoré zahŕňajú konsolidované všeobecné požiadavky na systémy manažmentu (bezpečnosti). Po prijatí pravidiel v rokoch 2021/2022, na základe ktorých sa vyžadujú systémy manažmentu v oblasti prvotnej letovej spôsobilosti a jej zachovania<sup>30</sup>, regulačný rámec EÚ spĺňa požiadavky kapitoly 4 prílohy 19 k Chicagskemu dohovoru, ktorým sa vymedzujú požiadavky na systém manažmentu bezpečnosti. Tieto požiadavky na organizáciu sú určené na začlenenie štandardov a odporúčaní uvedených v prílohe 19 k Chicagskemu dohovoru takým spôsobom, aby sa zabezpečila kompatibilita s existujúcimi systémami manažmentu a podporilo sa integrované riadenie. Požiadavky na systém manažmentu poskytujú flexibilný priestor na jeho prispôbenie veľkosti, povahe alebo zložitosti činností leteckých organizácií a vyhovujú každému obchodnému modelu, čím sa zabezpečuje primerané uplatňovanie.

Všeobecné požiadavky na systém manažmentu sú zamerané na podporu jednotného rámca manažmentu bezpečnosti pre všetky schválené organizácie v rámci rozsahu pôsobnosti nariadenia (EÚ) 2018/1139. V prípade rôznych technických oblastí sú tieto všeobecné požiadavky na organizácie ďalej doplnené špecifickejšími požiadavkami (napríklad: požiadavky na monitorovanie letových údajov pre leteckých prevádzkovateľov).

Okrem toho sa v týchto požiadavkách na orgány a organizácie uskutočňujú zmeny špecifickými ustanoveniami o riadení informačnej bezpečnosti.

Popri týchto požiadavkách sa nariadením (EÚ) č. 376/2014 zabezpečuje, aby organizácie a príslušné orgány zisťovali riziká a riadili bezpečnostné riziká prostredníctvom zhromažďovania a analýzy údajov a následných opatrení súvisiacich s udalosťami v civilnom letectve. Od januára 2023 sa týmto nariadením ukladá orgánom a agentúre EASA povinnosť používať ERCS (pozri oddiel 2.1).

V roku 2019 sa uskutočnilo hodnotenie nariadenia (EÚ) č. 376/2014. V hodnotení sa dospelo k záveru, že nariadenie ostáva relevantným dokonca aj s ohľadom na nedávny vývoj v odvetví leteckej dopravy, ako je prudký nárast prevádzky bezpilotných lietadiel, ako aj nárast hrozieb súvisiacich s kybernetickou bezpečnosťou. Keďže sa v rámci hodnotenia zistilo, že nariadenie ponúka dostatočný flexibilný priestor na efektívne riešenie týchto trendov, v rovnakej miere sa uznáva, že by sa malo zväziť aktualizovanie vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1018, a to prostredníctvom aktualizácie zoznamu udalostí, ktoré sa majú povinne hlásiť, a povinných dátových polí s cieľom umožniť lepšie zhromažďovanie bezpečnostných údajov pochádzajúcich z týchto nových oblastí letectva.

---

<sup>30</sup> Prvotná letová spôsobilosť: delegované nariadenie (EÚ) 2022/201 z 10. decembra 2021 a vykonávacie nariadenie (EÚ) 2022/203 zo 14. februára 2022; zachovanie letovej spôsobilosti: vykonávacie nariadenie (EÚ) 2021/1963 z 8. novembra 2021.

### 3. ZAISTENIE BEZPEČNOSTI NA ÚROVNI EURÓPY

#### 3.1. Dohľad nad bezpečnosťou<sup>31</sup>

Dohľad nad bezpečnosťou v Európskej únii zahŕňa činnosti dohľadu a dozoru nad organizáciami, ktoré boli schválené agentúrou EASA, ako aj členskými štátmi. Zahŕňa aj monitorovanie členských štátov s cieľom zabezpečiť riadne vykonávanie európskych právnych predpisov v oblasti bezpečnosti letectva.

##### 3.1.1. Monitorovanie uplatňovania predpisov v členských štátoch

Vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) č. 628/2013<sup>32</sup> sa stanovujú pracovné metódy na vykonávanie kontrol dodržiavania noriem a na monitorovanie uplatňovania príslušných bezpečnostných právnych predpisov príslušnými orgánmi členských štátov. Tieto kontroly dodržiavania noriem vykonáva spolu s následnými krokmi agentúra EASA (pozri aj oddiely [3.2.1](#) a [1.6.1](#)).

##### 3.1.2. Dohľad nad organizáciami s osvedčením

Dohľad nad bezpečnosťou tvorí časť postupu pri manažmente bezpečnosti, ktorý je určený na zaistenie účinného dodržiavania bezpečnostných požiadaviek a súvisiacich postupov stanovených v právnych predpisoch Únie.

Dohľadom nad bezpečnosťou sa zaisťuje, aby európske letecké odvetvie poskytovalo úroveň bezpečnosti v súlade s úrovňou vymedzenou predpismi Únie. Zodpovednosť jednotlivých členských štátov a EASA za dohľad nad bezpečnosťou je preto základom, na ktorom je postavená bezpečnosť letectva a na ktorom je založené vzájomné uznávanie preukazov spôsobilosti a osvedčení v Európskej únii.

So zavedením požiadaviek na orgány tento dohľad zahŕňa nepretržité monitorovanie výkonnosti organizácií v oblasti bezpečnosti, v ktorom sa zohľadňujú osobitné riziká vyplývajúce z ich činností (pozri aj oddiel [3.2.2](#)).

#### 3.2. Zacielenie na základe bezpečnostných údajov týkajúce sa dohľadu nad oblasťami, ktoré vyžadujú väčšiu pozornosť, alebo sú v stave núdze

##### 3.2.1. Zacielenie na základe bezpečnostných údajov týkajúce sa monitorovania v členských štátoch

Kontroly dodržiavania noriem, ktoré v členských štátoch vykonáva agentúra, sa v EÚ riadia prístupom založeným na rizikách, v rámci ktorého sú interval medzi kontrolami, ich rozsah a hĺbka, ako aj veľkosť a zloženie tímov prispôbené špecifickej situácii každého štátu a sektora.

---

<sup>31</sup> Na účely tohto dokumentu pojem „dohľad“ označuje dohľad, ktorý nad organizáciami s osvedčením vykonáva príslušný orgán, ako aj monitorovanie uplatňovania pravidiel v členských štátoch EASA, ktoré vykonáva EASA v kontexte kontrol dodržiavania noriem.

Dohľad nad bezpečnosťou v EÚ sa riadi najmä nariadením (EÚ) 2018/1139 a jeho vykonávacími predpismi (viac informácií o platných právnych predpisoch sa nachádza v diagrame 1).

<sup>32</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 628/2013 z 28. júna 2013 o pracovných metódach Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva na vykonávanie kontrol dodržiavania noriem a na monitorovanie uplatňovania ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 a o zrušení nariadenia Komisie (ES) č. 736/2006 (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 179, 29.6.2013, s. 46).

Toto monitorovanie sa vykonáva nepretržite, je zamerané na celý systém letectva a je založené na riziku, pričom sa v ňom zohľadňujú všetky informácie, ktoré má k dispozícii agentúra EASA. Na tento účel EASA posudzuje schopnosť príslušných orgánov vykonávať ich povinnosti spojené s dohľadom nad bezpečnosťou. Toto posúdenie zahŕňa zhromažďovanie a analýzu údajov, vykonávanie kontrol, ak je to potrebné, a následné kroky v nadväznosti na zistenia s cieľom zabezpečiť, aby sa vhodné opravy a nápravné opatrenia vykonali včas.

Normalizácia je súčasťou zhromažďovania bezpečnostných údajov na úrovni EÚ potrebných na identifikáciu nebezpečenstiev a umožňuje zacielenie na základe bezpečnostných údajov týkajúce sa dohľadu nad oblasťami, ktoré vyžadujú väčšiu pozornosť alebo sú v stave núdze.

Normalizačná stratégia sa zameriava na tieto kľúčové oblasti:

- **Vykonávanie prístupu priebežného monitorovania:** Nariadením (EÚ) č. 628/2013 sa zavádza systém monitorovania jednotného uplatňovania európskych predpisov v oblasti bezpečnosti letectva, ktorý by sa mal rozšíriť na všetky oblasti letectva.
- **Plánovanie kontroly dodržiavania noriem založené na riziku:** pri prístupe priebežného monitorovania sú interval medzi kontrolami, ich rozsah a hĺbka vyšetovania, ako aj veľkosť a zloženie tímov prispôbené špecifickej situácii každého štátu a sektora. Výsledkom je pružnejšie a efektívnejšie využívanie zdrojov a zníženie záťaže pre členské štáty, ktoré dosahujú dobré výsledky, a preto sa v nich môžu kontroly vykonávať menej často. Overovanie regulačného súladu postupne splýva s monitorovaním výkonnosti systému/postupu, pričom sa zohľadňuje systémová účinnosť systémov manažmentu príslušných orgánov a národných bezpečnostných programov.
- **Integrácia normalizačných činností EASA a programu USOAP ICAO:** existujúca pracovná dohoda podporuje zvýšenú spoluprácu a integráciu činností medzi EASA a ICAO. Nepretržitý dialóg, výmena informácií a údajov, účasť na vzájomných kontrolách a auditoch sú nástroje určené na tento účel s cieľom plniť požiadavky a normy EÚ a ICAO podľa možností len jedným uceleným postupom.
- **Integrácia posúdení vykonávania národného bezpečnostného programu do rozsahu pôsobnosti normalizácie EASA:** od roku 2022 sa kontroly dodržiavania noriem používajú aj na posudzovanie účinného vykonávania národných bezpečnostných programov členských štátov a ich súvisiacich národných plánov pre bezpečnosť letectva. V súlade s prístupom založeným na výkonnosti prijatým ICAO, ktorým sa rozvíja a podporuje postupné vykonávanie národných bezpečnostných programov, EASA posudzuje úroveň vykonávania národných bezpečnostných programov s použitím piatich úrovní vyspelosti vymedzených v metodike ICAO pre posúdenie vykonávania národného bezpečnostného programu (SSPIA).
- **Zapojenie zamestnancov príslušných orgánov do normalizačných činností:** na dosiahnutie proaktívnej normalizácie a na podporu primeranej úrovne kvalifikácie pracovníkov v celej Európe. Okrem toho stretnutia zamerané na normalizáciu poskytujú fóra na dosiahnutie zhody o spoločnom vnímaní požiadaviek, interpretácie a výmenu najlepších postupov, čím podporujú jednotné uplatňovanie pravidiel.
- **Posilnený mechanizmus regulačnej spätnej väzby:** existujúci mechanizmus spätnej väzby je zjednodušený a posilnený, aby systematicky hodnotil účinnosť pravidiel a poskytoval výsledky normalizačných činností na účely činností spojených s manažmentom bezpečnosti, tvorbou predpisov a posilňovaním bezpečnosti.

### 3.2.2. Zacielenie na dohľad nad odvetvím na základe bezpečnostných údajov

Požiadavkami na orgány stanovenými v práve EÚ sa nariaďuje vypracovanie programu dohľadu so zreteľom na osobitný charakter organizácie, zložitost' jej činností, výsledky predchádzajúcich činností v oblasti osvedčovania a/alebo dohľadu, ktorý bude založený na posúdení súvisiacich rizík. Od roku 2023 sa bude v rámci uplatňovania ERCS príslušným orgánom na udalosti nahlásené organizáciami podporovať posúdenie súvisiacich rizík.

Orgán skráti plánovací cyklus dohľadu, ak existuje dôkaz, že sa znížila výkonnosť organizácie v oblasti bezpečnosti a jej súlad s právnymi predpismi. Ak organizácia preukáže vysokú úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti a súladu s právnymi predpismi, orgán môže predĺžiť plánovací cyklus dohľadu. Takýmto zacielením dohľadu na základe rizík a výkonnosti sa zabezpečí čo najefektívnejšie využitie zdrojov členských štátov a agentúry EASA dostupných na účely dohľadu.

Dohľad založený na rizikách a výkonnosti okrem toho podporuje myslenie zohľadňujúce manažment bezpečnosti, je zameraný na oprávnenie organizácií, aby riadili riziká, ktoré nie sú predmetom predpisov, a vytvára podnety na účinné vykonávanie manažmentu bezpečnosti prostredníctvom možného zníženia záťaže súvisiacej s dohľadom. Podporuje teda účinné vykonávanie ustanovení o systéme manažmentu vo vykonávacích predpisoch pre organizácie.

Agentúra EASA podporuje zacielenie na dohľad nad odvetvím na základe bezpečnostných údajov prostredníctvom vytvorenia zoznamu kľúčových rizík a problémov bezpečnosti pre každú oblasť a ich opisom v rámci európskeho plánu pre bezpečnosť letectva. Členským štátom boli takisto sprístupnené postupy dohľadu založeného na riziku, ktoré sú pravidelne predmetom diskusií technického orgánu pre manažment bezpečnosti<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> [Vzorová správa EASA \(europa.eu\)](https://easa.europa.eu/).

#### 4. POSILNENIE BEZPEČNOSTI NA ÚROVNI EURÓPY<sup>34</sup>

Posilnenie bezpečnosti je kľúčovou súčasťou programu bezpečnosti a účinného manažmentu bezpečnosti. Bezpečnostné riziká možno zmierniť prostredníctvom zvyšovania informovanosti o získaných poznatkoch v oblasti bezpečnosti, šírenia najlepších postupov a vysvetľovaním bezpečnostných postupov a predpisov. V európskom systéme letectva ide o súčasť zachovania dobrej kultúry bezpečnosti.

Ak je to možné, posilnenie bezpečnosti sa používa ako jednoduchá a účinná alternatíva k tvorbe predpisov a dohľadu. Podporuje lepšie pochopenie predpisov EÚ v oblasti civilného letectva a poskytuje viac informácií o výsledkoch bezpečnostného spravodajstva a analýz. Stratégia poskytuje priebežné informácie o širokom okruhu bezpečnostných tém na úrovni oblasti, pričom technický obsah je prispôsobený cieľovému publiku (od pokročilého obsahu pre špecializovaných profesionálov po základné informácie pre širokú verejnosť). Na šírenie správ týkajúcich sa bezpečnosti sa používa široký okruh komunikačných nástrojov vrátane sociálnych médií.

Posilnenie bezpečnosti zahŕňa všeobecnú alebo cieleňú prácu na oznamovaní a šírení informácií o bezpečnosti zainteresovaným stranám v oblasti letectva. Táto činnosť sa riadi procesom manažmentu bezpečnostného rizika na európskej úrovni, v rámci ktorého sa analyzujú údaje a generujú bezpečnostné opatrenia na zmiernenie rizika, ako sa uvádza v [kapitole 2](#).

Mnohé činnosti na posilnenie bezpečnosti vykonávajú na vnútroštátnej úrovni členské štáty a sú podrobne opísané v ich národných bezpečnostných programoch. Tieto činnosti koordinuje EASA prostredníctvom siete na posilnenie bezpečnosti, ktorá bola vytvorená ako dobrovoľné partnerstvo medzi agentúrou EASA, členskými štátmi a ostatnými leteckými organizáciami. Cieľom siete na posilnenie bezpečnosti je zvýšenie bezpečnosti letectva v Európe vytvorením rámca na spoluprácu v oblasti činností na posilnenie bezpečnosti vo všetkých členských štátoch.

V záujme spoločného prospechu a účelu si členovia siete na posilnenie bezpečnosti vymieňajú informácie, koordinujú svoje činnosti, spolupracujú a podieľajú sa na spoločných činnostiach a spolupracujú s cieľom zvýšiť svoje kapacity na činnosti vrátane navrhovania, vypracovania, zverejňovania, prekladu a šírenia bezpečnostných informácií. Sieť na posilnenie bezpečnosti takisto skúma spoločné nástroje a vypracúva prostriedky na hodnotenie účinnosti produktov v oblasti posilnenia bezpečnosti, ktoré sa rozširujú.

Väčšinu činností na posilnenie bezpečnosti na európskej úrovni vedie a koordinuje agentúra EASA. V tejto súvislosti EASA vytvorila integrované programové aktivity na zabezpečenie, aby sa opatreniami zameranými na posilnenie bezpečnosti a regulačnými opatreniami riešili bezpečnostné riziká, a to čo najefektívnejším spôsobom tak, že sa v určitých oblastiach budú navzájom dopĺňať. V tomto ohľade EASA vytvára osobitné európske balíky na posilnenie bezpečnosti v závislosti od oblasti prevádzky a od propagovaných bezpečnostných tém s cieľom rozšíriť dosah produktov v oblasti posilnenia bezpečnosti. Dosahuje to využívaním značiek Together4Safety pre profesionálne činnosti spojené s obchodnou leteckou dopravou a The Aviator's Club pre všeobecné letectvo so súkromnými pilotmi. Zároveň sa posilňujú partnerské činnosti v oblasti bezpečnosti s celým spektrom subjektov zainteresovaných na prevádzke na úrovni oblasti týkajúcej sa prevádzky obchodnej leteckej dopravy (vrátane letísk a manažmentu letovej prevádzky), rotorových lietadiel, všeobecného letectva

<sup>34</sup>

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

a bezpilotných lietadiel. Pochopenie, že potreby jednotlivých zainteresovaných strán v oblasti letectva sa veľmi líšia z hľadiska informačných a komunikačných kanálov, prístupom založeným na oblasti sa zabezpečuje, aby posilnenie bezpečnosti mohlo plniť osobitné potreby každej súčasti leteckého spoločenstva. Každá oblasť má vyhradený priestor na webovom sídle EASA a prvé tri oblasti majú vlastné webové sídla v záujme zvýšenia koordinácie so zainteresovanými stranami.

Začiatkom roka 2019 agentúra EASA spustila novú stratégiu na posilnenie bezpečnosti, ktorá presadzuje čoraz proaktívnejší prístup k spôsobu, akým EASA komunikuje s európskym leteckým spoločenstvom. Prostredníctvom iniciatív EASA, Together4Safety a Aviator's Club (v prípade všeobecného letectva) sa agentúra usiluje zaistiť vedúce postavenie v oblasti posilnenia bezpečnosti v Európe a na celom svete tým, že bude mať k dispozícii uznávanú značku, ktorá vytvára záujem, účasť a pomáha zvyšovať bezpečnosť.

## 4.1. Činnosti na úrovni EÚ

### 4.1.1. Bezpečnostná komunikácia

Poskytovanie informácií o bezpečnosti pomáha budovať silnú kultúru bezpečnosti. Produkty bezpečnostnej komunikácie v Európskej únii zahŕňajú správy o analýze bezpečnosti, bulletiny, letáky a plagáty, audiovizuálny materiál, súbory nástrojov, príručky a usmernenia, plány a programy, semináre a iné podujatia na tému bezpečnosti. Pre každú úlohu bol vypracovaný filter obsahu týkajúceho sa posilnenia bezpečnosti, v ktorom sa kombinujú najúčinné balíky výstupov pre posudzovanú bezpečnostnú tému. Výstupy sa šíria prostredníctvom sociálnych médií, ako aj cez spolupracujúcich partnerov agentúry EASA s cieľom maximalizovať dosah správ týkajúcich sa bezpečnosti.

#### 4.1.1.1. Povinné bezpečnostné oznámenia

V nariadení (EÚ) 2018/1139 sa vyžaduje, aby EASA uverejňovala [výročný prehľad bezpečnosti](#)<sup>35</sup> s cieľom informovať verejnosť o všeobecnej úrovni bezpečnosti v oblasti civilného letectva. Vo výročnom prehľade bezpečnosti sa predstavujú informácie o európskej a celosvetovej bezpečnosti civilného letectva (pozri [oddiel 2.3.3](#)).

V nariadení (EÚ) č. 996/2010 sa vyžaduje vytvorenie databázy bezpečnostných odporúčaní. Táto databáza je verejne dostupná [online](#)<sup>36</sup>.

#### 4.1.1.2. Nepovinné bezpečnostné oznámenia

Agentúra EASA uverejňuje [informačný bulletin o bezpečnosti](#)<sup>37</sup>, ktorý má poskytovať zainteresovaným stranám relevantné informácie. Jednotlivé čísla informačného bulletinu o bezpečnosti sú verejne dostupné a pravidelne sa revidujú a aktualizujú. Agentúra takisto uverejňuje informácie o vývoji ďalších krokov nadväzujúcich na [bezpečnostné odporúčania](#)<sup>38</sup>.

---

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

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

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

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

#### 4.1.1.3. Semináre a konferencie na tému bezpečnosti

Agentúra EASA organizuje kampane na tému bezpečnosti s cieľom riešiť špecifické problémy bezpečnosti vyplývajúce z udalostí, zistených bezpečnostných rizík a nových problémov alebo auditov bezpečnosti.

Agentúra takisto pravidelne organizuje semináre a konferencie, ktoré sa využívajú na poskytovanie informácií o bezpečnosti európskym zainteresovaným stranám a ktoré ponúkajú príležitosť na diskusiu o témach súvisiacich s bezpečnosťou vrátane výsledkov kontrol. Okrem toho agentúra každoročne organizuje konferenciu o bezpečnosti.

Komisia pravidelne organizuje konferencie a semináre o otázkach týkajúcich sa bezpečnosti letectva. Okrem toho vedie semináre a aktivity na podporu náležitého šírenia a chápania určitých predpisov v oblasti bezpečnosti, ako sú nariadenia (EÚ) č. 376/2014 a (EÚ) č. 996/2010.

#### 4.1.1.4. Informácie online

Na [webovom sídle EASA](http://easa.europa.eu/)<sup>39</sup> a na webovom sídle Komisie venovanom [európskej politike bezpečnosti letectva](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm)<sup>40</sup> je verejne dostupný široký okruh informácií a dokumentov.

Okrem toho na výmenu informácií súvisiacich s bezpečnosťou medzi EASA, Komisiou a členskými štátmi, ako aj s odvetvím sa často používajú siete s obmedzeným prístupom.

### 4.2. Odborná príprava na úrovni EÚ

Činnosti odbornej prípravy v EÚ zahŕňajú letecké organizácie, ktoré sú zapojené do vykonávania európskeho programu bezpečnosti letectva: príslušné vnútroštátne orgány, orgány bezpečnostného vyšetrovania a priemyselné odvetvie členských štátov.

V zmysle nariadenia (EÚ) č. 376/2014 sa od Komisie a agentúry vyžaduje, aby podporili členské štáty primeranou odbornou prípravou.

Podľa nariadenia (EÚ) 2018/1139 sú organizácie a príslušné orgány zodpovedné za udržiavanie úrovne odbornej prípravy svojich zamestnancov tak, aby sa ich úrovňou spôsobilosti zabezpečilo riadne plnenie ich úloh. Okrem toho sa od príslušných orgánov vyžaduje, aby organizáciám uľahčili plnenie ich povinností, pokiaľ ide o zavedenie systému manažmentu, a to formou príslušného vzdelávania alebo odbornej prípravy, ak je to možné alebo vhodné.

Takisto sa rozvíjajú nové kapacity odbornej prípravy, aby sa zabezpečilo, že všetci zainteresovaní budú mať príslušné zručnosti na zabezpečenie úspešného vykonávania prístupu založeného na výkonnosti.

Agentúra EASA sa usiluje o zachovanie vysokej úrovne znalostí a spôsobilosti a zároveň o udržanie úrovne letectva v súlade s najnovším vývojom v oblastiach svojich činností. Agentúra vytvára a poskytuje kurzy odbornej prípravy pre svojich zamestnancov a pre zamestnancov príslušných orgánov členských štátov.

Agentúra prostredníctvom svojho webového sídla takisto rozvíja a udržiava elektronický systém skúšok založený na databáze otázok. Tento systém sa ponúka na dobrovoľnej báze

---

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

<sup>40</sup> [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/safety/index_en.htm).

študentom výcvikových organizácií alebo samoukom prostredníctvom systému zriadených skúšobných stredísk, pričom poskytuje príležitosť získať osvedčenie.

Agentúra EASA navyše poskytuje aj pomoc partnerským orgánom pri plnení ich medzinárodných záväzkov (napr. predpisy ICAO, nariadenia EÚ) a vykonáva projekty EÚ zamerané na spoluprácu v oblasti civilného letectva vo viacerých regiónoch sveta vrátane susedných krajín EÚ, ázijsko-tichomorskej oblasti, Afriky a Latinskej Ameriky.

## ZOZNAM SKRATIEK

PO	poradné orgány
ACAS (palubný protizrážkový systém)	palubný protizrážkový systém
ALoSP	prijateľná úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti
AMC	prijateľný spôsob dosiahnutia súladu
AMS	služby riadenia prevádzky na odbavovacej ploche
ANS	letecké navigačné služby
AOC	osvedčenie leteckého prevádzkovateľa
ASR	výročný prehľad bezpečnosti
ATM	manažment letovej prevádzky
BIS	najlepšia intervenčná stratégia
BR	základné nariadenie
CAEP	Výbor pre ochranu životného prostredia v letectve (ICAO)
CAMO	organizácia pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti – príloha Vc (Časť CAMO) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014
CAO	kombinovaná organizácia pre letovú spôsobilosť – príloha Vd (Časť CAO) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1321/2014
CC	palubní sprievodcovia – príloha V (Časť CC) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 1178/2011
CS	certifikačné špecifikácie
DAT	poskytovatelia dátových služieb – príloha VII k nariadeniu (EÚ) 2017/373
DN	delegované nariadenie
DS	podrobné špecifikácie
DTO	výcviková organizácia na základe vyhlásenia
EASA	Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva

EASP	európsky program bezpečnosti letectva
EASPG	skupina pre plánovanie európskeho systému letectva (ICAO)
ECCAIRS	Európske koordinačné centrum pre systémy ohlasovania nehôd a incidentov
ECDC	Európske centrum pre prevenciu a kontrolu chorôb
ECHA	Európska chemická agentúra
ECR	európsky centrálny register
EEA	Európska environmentálna agentúra
EZVO	Európske združenie voľného obchodu
ENCASIA	Európska sieť orgánov bezpečnostného vyšetrovania v civilnom letectve
EPAS	európsky plán pre bezpečnosť letectva
ETS	systém obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v Európskej únii
EÚ	Európska únia
EUR RASP	Európsky regionálny plán bezpečnosti letectva (ICAO)
EUR RESG	regionálna skupina odborníkov pre bezpečnosť pre región EUR (ICAO)
EUR/NAT	regionálna kancelária organizácie ICAO pre Európu/Severný Atlantický oceán
EVT	úloha týkajúca sa hodnotenia (európsky plán pre bezpečnosť letectva)
FAB	funkčný blok vzdušného priestoru
FSTD	výcvikové zariadenie na simuláciu letu
GANP	globálny letecký navigačný plán
GASeP	globálny plán bezpečnostnej ochrany letectva
GASP	globálny plán bezpečnosti letectva (ICAO)
G-HRC	globálne kategórie udalostí s vysokým rizikom
GM	poradenský materiál
IATA	Medzinárodné združenie leteckých prepravcov

ICAO	Medzinárodná organizácia civilného letectva
VN	vykonávacie nariadenie
LUC	osvedčenie prevádzkovateľa ľahkého UAS
MAB	poradný orgán členských štátov
MB	správna rada
MST	úloha členského štátu (európsky plán pre bezpečnosť letectva)
NASP	národný plán bezpečnosti letectva
PVO	príslušný vnútroštátny orgán
NCC	Prevádzka neobchodnej leteckej dopravy so zložitými motorovými lietadlami – príloha VI (Časť NCC) k nariadeniu Komisie (EÚ) č. 965/2012
NoA	sieť analytikov bezpečnosti letectva
Časť 21	príloha I k nariadeniu (EÚ) č. 748/2012 – osvedčovanie lietadla a prislúchajúcich výrobkov, častí a zariadení a projekčných a výrobných organizácií
Časť 145	príloha II k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 – povolenia organizácie vykonávajúcej údržbu
Časť 147	príloha IV k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 – požiadavky na organizácie pre výcvik údržby
Časť 26	príloha I k nariadeniu (EÚ) 2015/640 – dodatočné špecifikácie letovej spôsobilosti pre prevádzku
Časť 66	príloha III k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 – osvedčujúci personál údržby
Časť – AIS	príloha VI k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky na poskytovateľov leteckých informačných služieb
Časť ARA	príloha VI k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 – požiadavky úradu na letovú posádku
Časť ARO	príloha II k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 – požiadavky na orgány v oblasti leteckej prevádzky
Časť ART	príloha 2 k nariadeniu (EÚ) č. 452/2014 – požiadavky na orgány v súvislosti s udeľovaním oprávnení prevádzkovateľom z tretích krajín
Časť – ASM	príloha X k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky

	na poskytovateľov zabezpečujúcich riadenie vzdušného priestoru
Časť – ATFM	príloha IX k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky na poskytovateľov zabezpečujúcich manažment toku letovej prevádzky
Časť – ATM/ANS.AR	príloha II k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – požiadavky na príslušné orgány – dohľad nad službami a ďalšie funkcie siete ATM
Časť – ATM/ANS.OR	príloha III k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – spoločné požiadavky na poskytovateľov služieb
Časť – ATS	príloha IV k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky na poskytovateľov letových prevádzkových služieb
Časť BFCL	príloha III k nariadeniu (EÚ) 2018/395 – požiadavky na udeľovanie preukazov spôsobilosti letovej posádke balónov
Časť-BOP	príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/395 – prevádzka leteckej dopravy balónom
Časť CAMO	príloha Vc k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 – organizácia pre riadenie zachovania letovej spôsobilosti
Časť – CNS	príloha VIII k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky na poskytovateľov komunikačných, navigačných alebo prehľadových služieb
Časť – DAT	príloha VII k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky na poskytovateľov dátových služieb
Časť – DEF	príloha I k nariadeniu (EÚ) 2018/395 – vymedzenie pojmov (balóny) príloha I k nariadeniu (EÚ) 2018/1976 – vymedzenie pojmov (vetrone)
Časť FCL	príloha I k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 – udeľovanie preukazov spôsobilosti letovej posádke
Časť – FPD	príloha XI k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky na poskytovateľov zabezpečujúcich služby navrhovania letových postupov
Časť – M	príloha I k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 – požiadavky na zachovanie letovej spôsobilosti
Časť – MED	príloha IV k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 – požiadavky na osvedčovanie zdravotnej spôsobilosti pilotov, zdravotnú spôsobilosť palubných sprievodcov, osvedčovanie poverených leteckých lekárov a kvalifikáciu všeobecných lekárov a lekárov ochrany zdravia pri práci

Časť – MET	príloha V k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky na poskytovateľov meteorologických služieb
Časť – ML	príloha Vb k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 – požiadavky na zachovanie letovej spôsobilosti ľahkých lietadiel
Časť NCC	príloha VI k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 – prevádzka neobchodnej leteckej dopravy so zložitými motorovými lietadlami
Časť NCO	príloha VII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 – prevádzka neobchodnej leteckej dopravy s inými ako zložitými motorovými lietadlami
Časť – NM	príloha XII k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – špecifické požiadavky na manažéra siete
Časť ORA	príloha VII k nariadeniu (EÚ) č. 1178/2011 – požiadavky organizácie na letovú posádku
Časť ORO	príloha III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 – požiadavky na organizácie v oblasti leteckej prevádzky
Časť – PERS	príloha XIII k nariadeniu (EÚ) 2017/373 – požiadavky na poskytovateľov služieb týkajúce sa výcviku a posudzovania odbornej spôsobilosti pracovníkov
Časť – SAO	príloha II k nariadeniu (EÚ) 2018/1976 – prevádzka leteckej dopravy vetroňom
Časť SFCL	príloha III k nariadeniu (EÚ) 2018/1976 – požiadavky na udeľovanie preukazov spôsobilosti členov letovej posádky vetroňov
Časť SPA	príloha V k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 – osobitné povolenia
Časť SPO	príloha VIII k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012 – špeciálna prevádzka
Časť T	príloha Va k nariadeniu (EÚ) č. 1321/2014 – zachovanie letovej spôsobilosti lietadiel registrovaných v tretích krajinách, ktoré prevádzkujú prevádzkovatelia z EÚ alebo prevádzkovatelia so sídlom v EÚ
Časť TCO	príloha 1 k nariadeniu (EÚ) č. 452/2014 – prevádzkovatelia z tretích krajín
PCG	koordináčna skupina pre program (ICAO)
R&I	výskum a inovácie
REACH	registrácia, hodnotenie, autorizácia a obmedzovanie chemikálií

RES	úloha v oblasti výskumu (európsky plán pre bezpečnosť letectva)
RMT	úloha v oblasti tvorby predpisov (európsky plán pre bezpečnosť letectva)
RSOO	regionálna organizácia pre dohľad nad bezpečnosťou
SAB	poradný orgán zainteresovaných strán
SAFA	hodnotenie bezpečnosti zahraničných lietadiel
SARP	štandardy a odporúčania (ICAO)
SERA	štandardizované európske pravidlá lietania – nariadenie (EÚ) č. 923/2012
SES	jednotné európske nebo
SESAR	výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba
SIA	orgán bezpečnostného vyšetrovania
SIB	informačný bulletin o bezpečnosti
SMS	system manažmentu bezpečnosti
SPAS	národný plán pre bezpečnosť letectva
SPI	ukazovateľ výkonnosti v oblasti bezpečnosti
SPN	sieť na posilnenie bezpečnosti
SPT	úloha v oblasti posilnenia bezpečnosti (európsky plán pre bezpečnosť letectva)
SRIS	informačný systém pre bezpečnostné odporúčania
SRM	manažment bezpečnostného rizika
SSP	národný bezpečnostný program
SSPIA	posúdenie vykonávania národného bezpečnostného programu
SYS 2.0	kontrola dodržiavania noriem v oblasti systémových faktorov manažmentu bezpečnosti (SYS). 2.0 označuje fázu II, pomocou ktorej sa rozsah pôvodnej kontroly rozširuje na posúdenie účinného vykonávania národného bezpečnostného programu a národného plánu pre bezpečnosť letectva
TCO	prevádzkovateľ z tretej krajiny
TeB	technický orgán (orgán v rámci poradného orgánu členských

	štátov)
TeC	technický výbor (orgán v rámci poradného orgánu zainteresovaných strán)
ZFEÚ	Zmluva o fungovaní Európskej únie
UAS	bezpilotný letecký systém
USOAP	Všeobecný program hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (ICAO)
USSP	poskytovateľ služieb U-space