

Státní program bezpečnosti České republiky

Vydání č. 2 – Účinné od 16. června 2022



Ministerstvo dopravy



ÚŘAD PRO CIVILNÍ LETECTVÍ

Tento dokument uvádí cíle, rámec a systém implementace Státního programu bezpečnosti České republiky (SSP). Státní program bezpečnosti představuje systém řízení pro regulaci a správu provozní bezpečnosti civilního letectví na úrovni státu.

Vydáno Ministerstvem dopravy České republiky ve spolupráci s Úřadem pro civilní letectví.

2. vydání – červen 2022

Označení vydání	Datum účinnosti	Číslo jednací
1. vydání – součástí předpisu L 19	14. listopadu 2013	166/2013-220-LPR/1
2. vydání – samostatný dokument	16. června 2022	MD-35450/2021-220/6

Úvodní slovo

Letectví má v České republice bohatou historii a jeho význam neupadá. Letecký průmysl v bývalém Československu se díky výrobě leteckých konstrukcí, motorů a souvisejících zařízení dostal na špici v odvětví. Vznikla jedna z nejstarších státních aerolinek na světě a civilní provoz se na našem území usídlil zejména na ruzyňském letišti. „Srdce Evropy“ tak utvořilo významný tranzitní koridor pro mezinárodní lety. S narůstajícím provozem a nástupem moderních technologií zároveň rostla komplexnost celého systému, která si vyžadovala stále přísnější nároky na zajištění bezpečnosti provozu. V rámci harmonizace byly požadavky na zachování bezpečnosti letectví postupně stanoveny na celosvětové úrovni, v dnešní době jsou pravidla nadále zpřísnována v rámci Evropské unie a implementována do národní legislativy.

Udržování vysoké úrovně bezpečnosti civilního letectví napříč celým průmyslem zůstává naším nejvyšším zájmem. Bezpečnost procesů počíná mezi výrobcí a údržbářskými organizacemi, promítá se u provozovatelů letišť a poskytovatelů leteckých služeb a končí u samotných leteckých dopravců. České republiky se všechny tyto vysoce rizikové oblasti týkají, z čehož plyne důležitost dodržování regulace, která je vyžadována státními orgány. Letecké organizace podléhají vydávání certifikací, průkazů a podrobení se státnímu dozoru pro zajištění bezpečnosti provozu letadel.

Česká republika přistupuje k bezpečnosti civilního letectví proaktivně, vyhledává možná nebezpečí v provozu ohrožující lidské zdraví, majetek či životní prostředí a snaží se úspěšně čelit novým výzvám objevujícím se v dynamicky se rozvíjejícím odvětví. Tento zodpovědný přístup potvrzují i statistiky leteckých nehod, kdy v novodobé historii České republiky nebyla zaznamenána žádná fatální nehoda v obchodní letecké dopravě.

Dalším krokem k zvýšení úrovně bezpečnosti v letectví je vytvoření a revidování Státního programu bezpečnosti České republiky (SSP), který aktualizuje SSP z roku 2013 vydaný jako Dodatek N v leteckém předpise L 19. Státní program bezpečnosti je samostatný dokument sloužící k představení činností vedoucích k zvyšování bezpečnosti a rozdělení zodpovědností napříč organizacemi a státními orgány. SSP zároveň shrnuje požadavky na zajištění bezpečného provozu a propaguje aktivity vedoucí k zlepšení kultury bezpečnosti.

Do budoucna je plánováno publikovat Státní plán bezpečnosti České republiky (SPAS), který bude vydán jako samostatný dokument a je na něj odkazováno v SSP. Obsahem SPAS bude zpracování konkrétní strategie státu pro řízení bezpečnosti, stanovení cílů u sledovaných ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI) a určení hlavních rizikových oblastí v civilním letectví včetně příslušných zmírňujících opatření k zachování provozní bezpečnosti. SPAS je aktuálně ve fázi přípravy a plánuje se vydávat vždy na následujících pět let s každoroční aktualizací.

Věřím, že tyto dokumenty pomohou objasnit základní principy, strategii a komplexní přístup, včetně stanovení pravidel, jež je nutné dodržovat pro to, aby byla zachována vysoká míra bezpečnosti civilního letectví.



Ing. Zdeněk Jelínek
Ředitel Odboru civilního letectví Ministerstva dopravy

Úvod

Státní program bezpečnosti (SSP) je integrovaný soubor pravidel a činností zaměřený na zvyšování bezpečnosti. Implementace principů SSP má být přiměřená velikosti a složitosti systému civilního letectví každého státu a vyžaduje koordinaci mezi všemi organizacemi zapojenými do státní správy v této oblasti. V České republice jsou organizacemi zapojenými do státní správy civilního letectví Ministerstvo dopravy (MD), zejména jeho Odbor civilního letectví, Úřad pro civilní letectví (ÚCL), jako úřad pro výkon státní správy ve věcech civilního letectví, Letecká amatérská asociace (LAA), která je pověřenou organizací pro výkon státní správy v oblastech sportovních létajících zařízení, Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) a Řízení letového provozu ČR, s. p. (ŘLP), které je pověřenou organizací pro správu databáze terénu a překážek a provozuje Leteckou informační službu.

V rámci koordinace SSP v České republice musí být vzaty v potaz i další organizace mimo státní správu v oblasti civilního letectví, například Ministerstvo obrany, Ministerstvo vnitra, Ministerstvo spravedlnosti, Ministerstvo pro místní rozvoj pro oblast cestovního ruchu, Ministerstvo zahraničních věcí, Český hydrometeorologický ústav (ČHMÚ) a další. Vzhledem ke skutečnosti, že Česká republika je členem řady mezinárodních orgánů a organizací, je nezbytná harmonizace a koordinace implementace SSP v rámci členských států těchto zemí a s těmito organizacemi. Nezbytná je součinnost zejména s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO), Evropskou komisí (EK), Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA) a spolupráce v rámci funkčního bloku vzdušného prostoru FAB CE v rámci programu Jednotného evropského nebe (Single European Sky).

Tento dokument popisuje Státní program bezpečnosti České republiky v souladu se čtyřmi komponenty SSP, které ICAO vyžaduje a popisuje jako základní pro funkční SSP.

Každý komponent SSP je dále dělen do několika částí, které popisují procesy a činnosti přijaté Českou republikou pro účely řízení bezpečnosti. Těchto jedenáct částí kombinuje jak klasický přístup dozoru nad bezpečností formou prokazování shody, tak i dozor nad bezpečností založený na výkonnosti, a podporuje implementaci systémů řízení bezpečnosti (SMS) poskytovateli služeb.

Hlavní komponenty a části SSP

- a) Bezpečnostní politika státu a její cíle
 - Právní předpisy v oblasti bezpečnosti
 - Povinnosti a odpovědnosti státu v oblasti bezpečnosti
 - Zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
 - Uplatňování politiky Just Culture
- b) Řízení bezpečnostního rizika na úrovni státu
 - Požadavky na vnitřní systémy řízení bezpečnosti subjektů působících v civilním letectví
 - Dohoda o výkonnosti řízení bezpečnosti poskytovateli služeb v civilním letectví
- c) Zajištění bezpečnosti civilního letectví na úrovni státu
 - Dozor nad bezpečností
 - Sběr údajů o bezpečnosti, jejich rozbor a šíření
 - Dozor zaměřený na oblasti zvýšeného zájmu nebo potřeby založený na údajích o bezpečnosti
- d) Prosazování bezpečného provozu na úrovni státu
 - Interní výcvik, komunikace a šíření informací o bezpečnosti
 - Externí výcvik, komunikace a šíření informací o bezpečnosti

Seznam význačných použitých zkratek

Zkratka	Význam
ALoSP	Přijatelná úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti
AMO	Schválená organizace údržby
ANS	Letové navigační služby
ATM	Uspořádání letového provozu
ATO	Schválená výcviková organizace
ČR	Česká republika
EASA	Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví
EPAS	Evropský plán pro bezpečnost letectví
EU	Evropská unie
ECAC	Evropská konference civilního letectví
FSTD	Zařízení pro výcvik pomocí letové simulace
ICAO	Mezinárodní organizace pro civilní letectví
LAA	Letecká amatérská asociace
MD	Ministerstvo dopravy
POA	Organizace odpovědná za výrobu
ŘLP	Řízení letového provozu České republiky, státní podnik
SAG	Safety Action Group (skupina pro řešení otázek bezpečnosti)
SARPs	Standardy a doporučené postupy ICAO
SES	Jednotné evropské nebe
SMS	Systém řízení bezpečnosti
SPAS	Státní plán bezpečnosti
SPI	Ukazatel výkonnosti v oblasti bezpečnosti
SPT	Cíl výkonnosti v oblasti bezpečnosti
SSP	Státní program bezpečnosti
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

Obsah

KAPITOLA 1 – SYSTÉM REGULACE CIVILNÍHO LETECTVÍ V ČR 12

1.1	NÁRODNÍ RÁMEC	12
1.2	MEZINÁRODNÍ RÁMEC	13

KAPITOLA 2 – BEZPEČNOSTNÍ POLITIKA STÁTU A JEJÍ CÍLE 14

2.1	PRÁVNÍ PŘEDPISY V OBLASTI BEZPEČNOSTI	14
2.1.1	ZÁKLADNÍ LEGISLATIVA	14
2.1.2	PROVOZNÍ PŘEDPISY/POŽADAVKY	15
2.1.3	SPRÁVA PŘEDPISOVÉHO RÁMCE	16
2.1.4	ŘÍZENÍ DOKUMENTACE SOUVISEJÍCÍ S SSP	16
2.2	POVINNOSTI A ODPOVĚDNOSTI STÁTU V OBLASTI BEZPEČNOSTI	16
2.2.1	ODPOVĚDNOSTI V SSP	16
2.2.2	POVINNOSTI A NEZBYTNÉ ZDROJE V OTÁZCE SSP	17
2.2.3	ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI NA ÚCL	17
2.2.4	KOORDINAČNÍ VÝBOR ČESKÉ REPUBLIKY PRO OTÁZKY BEZPEČNOSTI CIVILNÍHO LETECTVÍ	17
2.2.5	STÁTNÍ POLITIKA BEZPEČNOSTI	18
2.2.6	STÁTEM STANOVENÁ PŘIJATELNÁ ÚROVEŇ VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI	18
2.2.7	REVIZE SSP A JEHO ZDOKONALOVÁNÍ	19
2.3	ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD	19
2.4	UPLATŇOVÁNÍ POLITIKY JUST CULTURE	20

KAPITOLA 3 – ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTNÍHO RIZIKA NA ÚROVNI STÁTU 21

3.1	POŽADAVKY NA VNITŘNÍ SYSTÉMY ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI SUBJEKTŮ PŮSOBÍCÍCH V CIVILNÍM LETECTVÍ	21
3.1.1	LETEČTÍ PROVOZOVATELÉ	21
3.1.2	SCHVÁLENÉ ORGANIZACE K ÚDRŽBĚ A K ŘÍZENÍ ZACHOVÁNÍ LETOVÉ ZPŮSOBILOSTI	21
3.1.3	ORGANIZACE POA	21
3.1.4	PROVOZOVATEL LETIŠTĚ	22
3.1.5	POSKYTOVATELÉ LETOVÝCH NAVIGAČNÍCH SLUŽEB	22
3.1.6	SCHVÁLENÉ ORGANIZACE PRO VÝCVIK	22
3.1.7	POSKYTOVATELÉ SLUŽBY USPOŘÁDÁNÍ PROVOZU NA ODBAVOVACÍ PLOŠE	22
3.1.8	POSKYTOVATELÉ SLUŽEB POZEMNÍHO ODBAVENÍ	22
3.2	DOHODA O VÝKONNOSTI ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI ORGANIZACEMI V CIVILNÍM LETECTVÍ	23
3.3	PRAVIDELNÉ POSUZOVÁNÍ SMS PŘÍSLUŠNÝCH ORGANIZACÍ	23

KAPITOLA 4 – ZAJIŠTĚNÍ BEZPEČNOSTI CIVILNÍHO LETECTVÍ NA ÚROVNI STÁTU 24

4.1	DOZOR NAD BEZPEČNOSTÍ	24
4.1.1	PRVOTNÍ PROCES UDÍLENÍ OPRÁVNĚNÍ	24
4.1.2	DOZOR NAD BEZPEČNOSTÍ VÝROBCŮ A POSKYTOVATELŮ SLUŽEB	24
4.1.3	INTERNÍ PŘEZKUM EFEKTIVITY SSP A ZAJIŠTĚNÍ KVALITY	25

STÁTNÍ PROGRAM BEZPEČNOSTI ČESKÉ REPUBLIKY

4.1.4	EXTERNÍ PŘEZKUM EFEKTIVITY SSP – STANDARDIZACE	25
4.2	SBĚR ÚDAJŮ O BEZPEČNOSTI, JEJICH ROZBOR A ŠÍŘENÍ	25
4.2.1	SYSTÉM POVINNÝCH HLÁŠENÍ	25
4.2.2	SYSTÉM DOBROVOLNÝCH/DŮVĚRNÝCH HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ	26
4.3	DOZOR ZAMĚŘENÝ NA OBLASTI ZVÝŠENÉHO ZÁJMU NEBO POTŘEBY ZALOŽENÝ NA ÚDAJÍCH O BEZPEČNOSTI	26

KAPITOLA 5 – PROSAZOVÁNÍ BEZPEČNOSTI NA ÚROVNI STÁTU **28**

5.1	INTERNÍ VÝCVIK, KOMUNIKACE A ŠÍŘENÍ INFORMACÍ O BEZPEČNOSTI	28
5.1.1	INTERNÍ VÝCVIK V OBLASTECH SSP, SMS A BEZPEČNOSTI	28
5.1.2	INTERNÍ KOMUNIKACE A ŠÍŘENÍ INFORMACÍ O BEZPEČNOSTI	28
5.2	EXTERNÍ VÝCVIK, KOMUNIKACE A ŠÍŘENÍ INFORMACÍ O BEZPEČNOSTI	28
5.2.1	EXTERNÍ VÝCVIK V OBLASTECH SSP, SMS A BEZPEČNOSTI	28
5.2.2	EXTERNÍ KOMUNIKACE A ŠÍŘENÍ INFORMACÍ O BEZPEČNOSTI	28

PŘÍLOHA 1 – DEKLARACE STÁTNÍ POLITIKY BEZPEČNOSTI V CIVILNÍM LETECTVÍ **30**

PŘÍLOHA 2 – STÁTNÍ POLITIKA BEZPEČNOSTI **32**

PŘÍLOHA 3 – DEKLARACE STÁTU K UPLATŇOVÁNÍ POLITIKY JUST CULTURE **33**

PŘÍLOHA 4 – UKAZATELE VÝKONNOSTI V OBLASTI BEZPEČNOSTI (SPI) **36**

Definice

Pro účely tohoto dokumentu se využijí následující definice, které vycházejí z platných předpisů:

Bezpečnost

Stav, při kterém jsou rizika spojená s leteckými činnostmi souvisejícími s provozem letadel nebo jej přímo podporujícími snížena a řízena na přijatelné úrovni. V některých dokumentech se pro tento účel využívá termínu „provozní bezpečnost“, aby bylo rozlišeno od ochrany civilního letectví před protiprávními činy, která je také často označována jako „bezpečnost“. V tomto dokumentu však bezpečnost vždy znamená provozní bezpečnost.

Bezpečnostní riziko

Předpovídaná pravděpodobnost a závažnost následků nebo výsledků nebezpečí.

Cíl výkonnosti v oblasti bezpečnosti

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

Incident

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

Letadlo

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

Letecká nehoda

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

- a) některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem přítomnosti v letadle, nebo přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo přímým působením proudu plynů (vytvořených letadlem), s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem, nebo způsobila-li si je osoba sama nebo bylo způsobeno druhou osobou, nebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo
- b) letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak, že poškození nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a vyžádá si větší opravu nebo výměnu poškozených částí, s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jestliže toto poškození je omezeno pouze na jeden motor (včetně jeho příslušenství nebo motorových krytů); vrtulí (rotorových listů), okrajových částí křídel, antén, snímačů, lopatek, pneumatik, brzd, podvozku, aerodynamických krytů, palubní desky, krytů přistávacího zařízení, čelních skel, potahu letadla (jako jsou malé vrypy nebo proražení) nebo nevýznamná poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, přistávacího zařízení a těch poškození, která jsou zapříčiněna krupobitím nebo střetem s ptákem (včetně poškození krytu radarové antény na letadle); nebo
- c) letadlo je nezvěstné, nebo je na zcela nepřístupném místě.

Letoun

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

Provozní personál

Personál zapojený do leteckého provozu, který se nachází na pozici, ve které podává hlášení o informacích vztahujících se k bezpečnosti. Takový personál zahrnuje, ale není omezen na, letové posádky, řídící letového provozu, operátory leteckých stanic, techniky údržby, palubní průvodčí, letové dispečery a personál na odbavovací ploše.

Stát provozovatele

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

Stát projekce

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

Stát výroby

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

Státní program bezpečnosti (SSP)

Integrovaný soubor pravidel a činností zaměřený na zvyšování bezpečnosti.

Systém řízení bezpečnosti (SMS)

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

Těžké zranění

Zranění, které utrpěla osoba při letecké nehodě a které:

- a) vyžaduje hospitalizaci delší než 48 hodin, započatou do 7 dnů od vzniku zranění; nebo
- b) mělo za následek zlomeninu jakékoli kosti (s výjimkou jednoduchých zlomenin prstů na ruce, na noze nebo zlomení nosu); nebo
- c) způsobilo tržnou ránu mající za následek silné krvácení, poškození nervů, svalů nebo šlach; nebo
- d) způsobilo vnitřní zranění některého orgánu; nebo
- e) způsobilo popáleniny druhého nebo třetího stupně, nebo jakékoliv popáleniny zahrnující více než 5 % povrchu těla; nebo
- f) způsobilo prokazatelné vystavení se infekčním látkám nebo nebezpečné radiaci.

Ukazatel výkonnosti v oblasti bezpečnosti

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

Výkonnost v oblasti bezpečnosti

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

Vrtulník

Letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé. Některé státy používají výraz „rotorové letadlo“ jako alternativní výraz pro „vrtulník“.

Kapitola 1

System regulace civilního letectví v ČR

1.1 Národní rámec

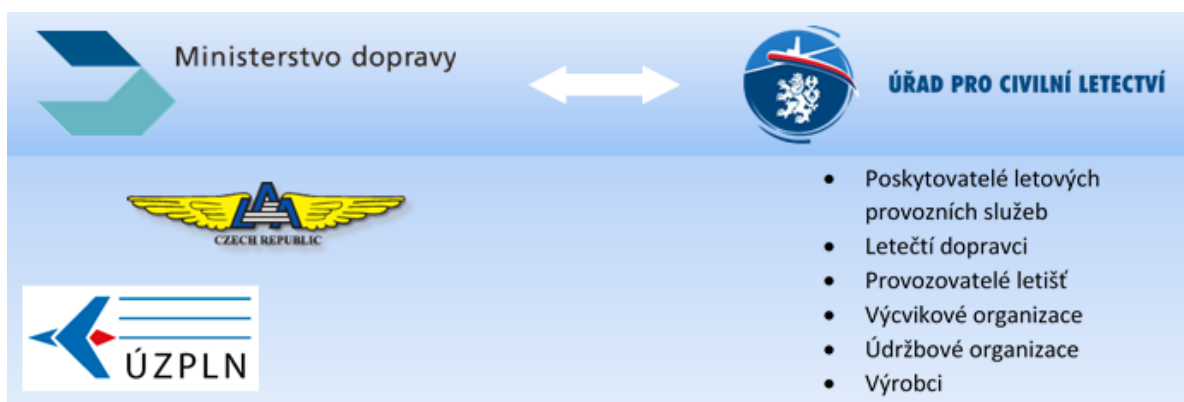
Stát v oblasti civilního letectví působí prostřednictvím orgánů státní správy, zejména Ministerstva dopravy (dále jen „MD“) a Úřadu pro civilní letectví (dále jen „ÚCL“), jejichž odpovědnosti jsou popsány v zákoně č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů. Zjišťováním příčin leteckých nehod a incidentů byl na základě již zmíněného zákona o civilním letectví pověřen specializovaný Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen „ÚZPLN“). Výkon státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení byl na základě stejného zákona přenesen na Leteckou amatérskou asociaci České republiky (dále jen „LAA“). Letové provozní služby ve vzdušném prostoru České republiky a na vybraných letištích (Praha-Ruzyně, Brno-Tuřany, Ostrava-Mošnov, Karlovy Vary) poskytuje Řízení letového provozu České republiky, s. p. (dále jen „ŘLP“), ÚCL má dále možnost na základě zákona o civilním letectví pověřit poskytováním letové provozní služby i jinou právnickou nebo fyzickou osobu, jako je tomu v případě letišť Vodochody, Kunovice a dalších.

MD, jakožto ústřední orgán státní správy odpovědný za tvorbu státní politiky v oblasti dopravy, odpovídá i za oblast civilního letectví. Má obecnou povinnost organizovat, provádět a prosazovat opatření pro rozvoj civilního letectví, jakož i prosazovat opatření pro zvyšování úrovně jeho bezpečnosti a efektivnosti. Ministerstvo dopravy připravuje změny zákonů, které věcně spadají do jeho působnosti, a vydává k nim prováděcí právní předpisy. Ministerstvo dále funguje jako formální rozhraní pro styk České republiky s Mezinárodní organizací pro civilní letectví (dále jen „ICAO“) a s Evropskou komisí.

ÚCL, jakožto hlavní výkonný orgán státní správy v oblasti civilního letectví, vykonává svěřené pravomoci na základě zákona o civilním letectví. Pro bezpečnost jsou významné zejména veškeré jeho pravomoci v rámci regulace a dozoru v hlavních oblastech civilního letectví.

ÚCL v rámci své působnosti vydává povolení, souhlasy a osvědčení, v případě potřeby vydaná osvědčení také zadržuje nebo odnímá, provádí správní kontrolu a dohlíží na plnění povinností subjektů působících v oblasti civilního letectví. ÚCL plní úkoly vnitrostátního dozorového orgánu a funguje jako formální rozhraní pro styk České republiky s Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“), či s ostatními vnitrostátními dozorovými orgány v rámci funkčních bloků vzdušného prostoru.

ÚCL dále zajišťuje v úzké spolupráci s Odborem dohledu nad vojenským letectvím Ministerstva obrany koordinaci dohledu a činnosti spojené s uspořádáním vzdušného prostoru ČR.



Obrázek 1 – Struktura státní správy civilního letectví v České republice

1.2 Mezinárodní rámec

ICAO je specializovaná organizace Spojených národů, která spojuje 193 smluvních států. Jejím ústředním orgánem je Rada ICAO, která čítá 36 členů.

Evropská konference civilního letectví (dále jen „ECAC“) je nezávislá regionální organizace ICAO. V současné době má 44 členů včetně České republiky. ECAC funguje jakožto platforma pro diskusi dalšího vývoje a nových konceptů převážně v oblastech managementu letového provozu, ochrany před protiprávními činy a ochrany životního prostředí. Výstupy ECAC jsou často později implementovány i v rámci evropského regulačního rámce. ECAC také plní funkci orgánu spojujícího členské státy EU a jiné státy střední a východní Evropy.

Eurocontrol je organizací poskytující řadu funkcí v oblasti sledování a rozvoje ATM sítě v ECAC. I když byly některé odpovědnosti v přípravě regulace v ATM/ANS od roku 2009 zahrnuty do rámce pokrytého nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 a tím i byly tyto odpovědnosti přeneseny na agenturu EASA, Eurocontrol i nadále poskytuje určitou expertní podporu členským státům v této oblasti. Eurocontrol také stále poskytuje součinnost agentuře EASA a spolupracuje s Evropskou komisí v technických otázkách programu Jednotného evropského nebe (dále jen „SES“). V současné době má Eurocontrol celkem 41 členů, včetně České republiky.

V rámci EU je regulační rámec řešen zejména na úrovni Evropské komise a EASA, která je Komisí pověřena pro výkon řady činností souvisejících s bezpečností civilního letectví. Zástupci MD a ÚCL se účastní řady jednání jak na strategické, tak na pracovní úrovni, a tím se i podílí na určování dalšího směru vývoje civilního letectví v EU.



Obrázek 2 – Mezinárodní rámec dozoru nad bezpečností civilního letectví

Kapitola 2

Bezpečnostní politika státu a její cíle

2.1 Právní předpisy v oblasti bezpečnosti

2.1.1 Základní legislativa

Právní rámec obecně

Česká republika vznikla jako samostatný stát 1. ledna 1993 po rozpadu Československa a od téhož data je také účinná Ústava, podle které je Česká republika parlamentní demokratický právní stát s liberálním státním režimem. Hlavou státu je prezident republiky, vrcholným a jediným zákonodárným orgánem je dvoukomorový Parlament České republiky.

Ústava je základním právním předpisem a žádný jiný zákon s ní nesmí být v rozporu. Z pohledu použitelného práva je zásadní členství České republiky v EU, z kterého vyplývá aplikační přednost nařízením Evropského parlamentu a Rady a prováděcím nařízením Evropské komise. Navíc je Česká republika povinna do národní legislativy implementovat i směrnice EU.

Právní rámec v oblasti civilního letectví

Právními předpisy vnitrostátního původu upravujícími jednotlivé aspekty civilního letectví jsou především zákony a příslušné vyhlášky. Nejvýznamnějším vnitrostátním právním předpisem, který komplexně upravuje oblast civilního letectví, je zákon č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o civilním letectví“). Ve vymezeném rozsahu se zákon o civilním letectví vztahuje rovněž na létání vojenských, policejních a celních letadel.

Zákon o civilním letectví provádí vyhláška Ministerstva dopravy a spojů č. 108/1997 Sb., která podrobněji upravuje jednotlivé aspekty civilního letectví (dále jen „prováděcí vyhláška“).

Některé bezpečnostní aspekty civilního letectví jsou upraveny také vyhláškou Ministerstva dopravy č. 466/2006 Sb., o bezpečnostní letové normě.

Mezinárodní organizace ICAO vydává a pravidelně aktualizuje standardy a doporučené postupy (dále jen „SARPs“), které jsou součástí devatenácti příloh (Annexů) k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (Chicagská úmluva), přičemž jsou koncipovány tak, aby poskytovaly minimální požadavky, které by měl plnit každý členský stát ICAO bez ohledu na svoji velikost a složitost příslušných činností civilního letectví. Každý členský stát ICAO odpovídá za vytvoření rovnocenných národních předpisů a pravidel, které obsahují dostatečné podrobnosti tak, aby byla zajištěna požadovaná úroveň bezpečnosti.

Annexy ICAO podrobně upravují jednotlivé aspekty civilního letectví, zejména technického a provozního charakteru. Česká republika je zavázána do maximální možné míry implementovat změny a doplňky přijaté v rámci jejich změn a notifikovat (oznamovat) případné odchylky národního předpisového rámce od standardů uvedených ve výše uvedených Annexech.

Soustavu závazných právních předpisů EU tvoří nařízení a směrnice, které jsou uveřejňovány v Úředním věstníku EU. Nařízení jsou v České republice přímo závazná a není potřebné je transformovat do právního řádu. Obsah směrnic, které jsou závazné co do požadovaného výsledku, je naopak nutné promítnout do vnitrostátních právních předpisů.

Evropské právní předpisy upravující oblast civilního letectví lze dle jejich obsahového zaměření členit do několika tematických okruhů.



Obrázek 3 – Oblasti pokryté z části nebo úplně nařízenými EU

2.1.2 Provozní předpisy/požadavky

Na základě ustanovení § 102 odstavce 2 zákona o civilním letectví jsou provozovatelé letišť a leteckých staveb, osoby pověřené provozováním leteckých služeb, provozovatelé leteckých činností a ostatní osoby zúčastněné na civilním letectví povinny dodržovat letecké předpisy, které jsou vydávány v souladu s mezinárodními smlouvami, které jsou součástí vnitrostátního právního řádu, a to ve znění přijatém Českou republikou v zastoupení MD.

V České republice se jako tzv. letecké předpisy řady L zveřejňují transformované standardy a doporučené postupy (SARPs) Annexů ICAO. Rovněž některé ICAO dokumenty (zejména dokumenty statutu PANS – Postupy pro leteckou navigaci) jsou v České republice vydávány podobně jako předpisy řady L (např. předpisy L 4444, L 7030, L 8168, L 8400, L 10066). V rámci České republiky tyto předpisy v tištěné i elektronické podobě zpřístupňuje z pověření státu ŘLP prostřednictvím své organizační složky – Letecké informační služby.

Základem evropské regulace v oblasti civilního letectví je nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení EASA (dále jen „Základní nařízení“) a jeho prováděcí nařízení. Evropským regulačním rámcem je tak v současné době implementována již řada SARPs Annexů ICAO.

Rozsah působnosti Základního nařízení je omezen jeho Přílohou I, která obsahuje výčet letadel (hmotnostní omezení, experimentální letadla apod.), na které se evropský regulační rámec nevztahuje a které dále spadají plně do národní regulace (tzv. Annexovaná letadla). Pro Českou republiku je tak nezbytné dále udržovat komplexní národní systém regulace (využitím předpisů řady L), aby byl umožněn provoz i těchto letadel. Národním systémem regulace se řídí také například poskytování informací známému provozu na neřízených letištích, kde nejsou poskytovány letové provozní služby.

2.1.3 Správa předpisového rámce

Česká republika vytváří, udržuje a šíří národní legislativní rámec a specifické předpisy v souladu s mezinárodními a evropskými standardy. Změny nezbytné pro účelnost této regulace jsou zpracovávány na základě neustálého vyhodnocování dopadů regulace včetně analýz bezpečnosti. Průběžné změny SARPs ICAO a regulačního rámce EU jsou také zkoumány z pohledu dopadů na stávající legislativu, stanovené postupy i poradenský materiál. Ministerstvo dopravy určuje způsob/postup přezkoumání takových dopadů u konkrétních změn a stanovuje subjekty, které budou k přezkoumání vyzvány. Ministerstvo může dále pověřit Úřad pro civilní letectví, aby v případě potřeby provedl zjišťovací řízení a vyzval dotčené organizace ke zpracování bezpečnostní analýzy dopadu změny regulace a návrhu pro její řádnou a efektivní implementaci. Pro takové řízení ÚCL využije jím zřízený a aktualizovaný seznam dotčených organizací a kontaktních osob. S vyhodnocením bezpečnostních analýz a přijatých opatření pomáhá Úřadu pro civilní letectví Odbor civilního letectví Ministerstva dopravy. Ministerstvo dopravy a ÚCL spravují seznam přijatých opatření ve své kompetenci a monitorují jejich implementaci.

Česká republika je vázána povinností oznamovat ICAO jakékoli rozdíly, které má regulační rámec účinný v ČR od standardů uveřejněných v Annexech ICAO.

Předpisy řady L platné v České republice jsou dostupné na internetových stránkách Letecké informační služby ŘLP ČR, s. p.:

<https://aim.rlp.cz/predpisy/predpisy/index.htm>

Evropské předpisy jsou dostupné pomocí oficiálního věstníku Evropské unie na adrese:

<https://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=cs>

Národní právní předpisy jsou dostupné ve Sbírce zákonů.

2.1.4 Řízení dokumentace související s SSP

Všechny záznamy nezbytné k dokumentaci a podpoře činností vyplývajících ze Státního programu bezpečnosti (dále jen „SSP“) jsou udržovány v souladu se systémem řízení dokumentace každé zapojené organizace. Tyto systémy řízení dokumentace zahrnují požadavky na identifikaci dokumentu, jeho čitelnost, uchovávání, přístupnost, dobu uchování a skartaci či archivaci.

2.2 Povinnosti a odpovědnosti státu v oblasti bezpečnosti

2.2.1 Odpovědnosti v SSP

Subjektem primárně odpovědným za vývoj a publikaci SSP je Ministerstvo dopravy. ÚCL je odpovědný za významné množství úkolů souvisejících s dozorem nad bezpečností a za přípravu regulace související s bezpečností civilního letectví, tudíž se aktivně podílí na přípravě tohoto dokumentu a je v rozsahu své působnosti odpovědným subjektem za implementaci činností vyplývajících z tohoto dokumentu.

V rámci EU je řada činností vyplývajících z principů řízení bezpečnosti na úrovni státu popsanych v poradenských materiálech ICAO přidělena agentuře EASA a Evropské komisi. Popis těchto činností a rozdělení odpovědností jsou uvedeny v Evropském programu pro bezpečnost letectví (European Aviation Safety Programme), který vydává Evropská komise.

2.2.2 Povinnosti a nezbytné zdroje v otázce SSP

Odpovědným vedoucím za SSP je ředitel Odboru civilního letectví MD, který je odpovědný za nastavení politiky a strategie s cílem zajištění správného fungování SSP.

Činnostmi souvisejícími s implementací a uplatňováním SSP byl pověřen ÚCL a odpovědným vedoucím pro tyto účely je jeho ředitel. Ředitel ÚCL má v rámci schváleného rozpočtu kontrolu nad jeho přerozdělením a nad personálními zdroji ÚCL. Má tak možnost zajistit, aby výše uvedené zdroje byly v maximální možné míře rozděleny tak, aby byly podpořeny činnosti vyplývající z SSP.

Osobou odpovědnou za každodenní fungování činností vyplývajících z implementace a uplatňování SSP je manažer systému řízení ÚCL, který je v těchto věcech přímo podřízen řediteli ÚCL. Manažer systému řízení a ředitel ÚCL se účastní koordinačních jednání s MD (zejména s odpovědným vedoucím za SSP) za účelem řešení otázek vyplývajících z činnosti SSP a z jeho implementace.

Jakožto statutární zástupce ÚCL má jeho ředitel konečnou odpovědnost za nastavení, udržování a kontrolu systému vydávání všech osvědčení a průkazů, za jejich průběžný dozor a za řešení otázek souvisejících s bezpečností v rámci ÚCL.

2.2.3 Řízení bezpečnosti na ÚCL

V rámci ÚCL byla zřízena skupina pro řešení otázek bezpečnosti (Safety Action Group – dále jen „SAG“), která řeší konkrétní otázky implementace principů řízení bezpečnosti a předkládá řediteli ÚCL a poradě vedení návrhy opatření ke zvýšení bezpečnosti, které vycházejí z činností SSP. Hlavní náplní činnosti skupiny SAG je průběžné posuzování bezpečnostních rizik, jejich klasifikace, příprava souvisejících opatření a vyhodnocování jejich účinnosti. V souvislosti s tím zpracovává výstupy pro ředitele ÚCL a poradu vedení s rozбором a analýzou výkonnosti bezpečnosti v oblasti civilního letectví.

Dále funguje SAG v roli implementačního týmu SSP za účelem jeho dalšího vývoje. V této roli průběžně provádí identifikaci nedostatků SSP formou například rozdílových analýz a předkládá k posouzení a dalšímu schválení nejdříve poradě vedení, a poté cestou ředitele ÚCL i odpovědnému vedoucímu za SSP plán implementace změn cílících na odstranění nedostatků. Vedoucím pracovní skupiny SAG je inspektor bezpečnosti ÚCL.

Na základě výstupů činnosti skupiny SAG a jednání Výboru (viz ustanovení 2.2.4) zpracovává ÚCL ve spolupráci s ÚZPLN Státní plán bezpečnosti (dále jen „SPAS“), ve kterém zhodnotí efektivitu dříve přijatých opatření vyplývajících z uplatňování SSP, vyhodnotí výkonnost bezpečnosti v oblasti civilního letectví za uplynulý rok a představí nová opatření, která byla přijata pro identifikované portfolio bezpečnostních rizik. V rámci SPAS ÚCL zohledňuje i portfolia rizik uveřejněná na evropské a globální úrovni. Evropský plán pro bezpečnost letectví (EPAS) je každoročně aktualizovaný regionální plán zpracovaný agenturou EASA na následujících pět let.

2.2.4 Koordinační výbor České republiky pro otázky bezpečnosti civilního letectví

Koordinační výbor České republiky pro otázky bezpečnosti civilního letectví (dále jen „Výbor“) se skládá z nominovaných odpovědných osob za bezpečnost civilního letectví ze všech subjektů státní správy v oblasti

civilního letectví, zástupců významných provozovatelů a poskytovatelů služeb z České republiky a zástupců dalších uskupení činných v civilním letectví. Konkrétní složení Výboru je v kompetenci odpovědného vedoucího za SSP (ředitel Odboru civilního letectví MD), který Výboru také předsedá. Na organizaci a zajištění činnosti Výboru se aktivně podílí i odpovědný vedoucí za implementaci a zavádění SSP do praxe (ředitel ÚCL).

Jednání Výboru je zpravidla rozděleno na část, které se účastní pouze zástupci státní správy, a na část, která je otevřena i jiným nominovaným zástupcům. Jednání se uskutečňuje pravidelně, typicky jednou ročně. V rámci jednání Výboru mohou být přijaty patřičné závěry a rozděleny úkoly. Odpovědným subjektem za schválení závěrů a alokaci úkolů v rámci působnosti Výboru zůstává odpovědný vedoucí za SSP.

Výstupem jednání Výboru je zejména identifikace ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety Performance Indicators - SPI), přijatelné úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Acceptable Level of Safety Performance - ALoSP), souvisejících výstražných úrovní a cílů a hodnocení dosažení cílů vytyčených v minulosti. Seznam možných SPI je uveden v Příloze č. 4 tohoto dokumentu a seznam aplikovaných SPI bude zveřejněn v připravovaném SPAS, kde budou SPI sledovány a průběžně aktualizovány.

Výstupy činnosti Výboru využívá zejména ÚCL pro cílení činnosti skupiny SAG, během zpracování SPAS a také pro účely průběžného dozoru nad implementací účinných systémů řízení bezpečnosti (dále jen „SMS“) jednotlivými organizacemi činnými v civilním letectví.

2.2.5 Státní politika bezpečnosti

Ministerstvem dopravy byla vypracována deklarace státní politiky provozní bezpečnosti v civilním letectví. Tato deklarace je Přílohou č. 1 tohoto dokumentu.

Závazek odpovědného vedoucího SSP a odpovědného vedoucího za implementaci tohoto programu formou Státní politiky bezpečnosti je Přílohou č. 2 tohoto dokumentu.

2.2.6 Státem stanovená přijatelná úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti

Přijatelné úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti (ALoSP) jsou v současné době zaváděny napříč všemi oblastmi civilního letectví dle požadavků Annexu 19 a obdobně v České republice dle požadavků leteckého předpisu L 19 v souladu se souvisejícím poradenským materiálem uvedeným v dokumentu ICAO Doc 9859 (Příručka pro systémy řízení bezpečnosti).

Úrovně ALoSP byly evropským regulačním rámcem stanoveny pro oblast letových navigačních služeb (ANS) v rámci plánu výkonnosti dle nařízení Komise (EU) 2019/317. Evropský regulační rámec navíc uvádí systém vyhodnocování událostí v oblasti ANS a v České republice je tak v součinnosti poskytovatelů ANS, kterých se sledování výkonnosti dle tohoto nařízení týká, ÚCL a ÚZPLN aplikována standardizovaná metodika RAT (Risk Assessment Tool) pro vyhodnocení rizika každé předepsané události. Jednotné podávání zpráv o posouzení závažnosti je vyžadováno u událostí kategorií porušení minima rozstupu (Separation Minima Infringement), nepovolený vstup na dráhu (Runway Incursion) a specifické technické události v ATM (ATM-Specific). Nad rámec požadavků využívá ČR jednotný formát i pro případy událostí typu narušení prostoru bez povolení (Airspace Infringement).

Přijatelné úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti (ALoSP) nad rámec výše uvedených oblastí z ATM/ANS a pro ostatní domény a související ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI) jsou zpracovávány a budou průběžně uveřejňovány v rámci připravovaného SPAS a zároveň budou koordinovány s činností skupiny EASA Network of Analysts tak, aby bylo zajištěno dodržení rámce těchto ukazatelů na úrovni EU. Činnosti skupiny Network of Analysts se Česká republika aktivně účastní a je zastoupena ÚZPLN s podporou ÚCL. Ke stanovení vhodných SPI a zaměření se na aktuální rizika v provozu letecké dopravy je při tvorbě strategie vycházeno zejména z Evropského plánu pro bezpečnost letectví (EPAS).

V rámci všech procesů řízení bezpečnosti je ze strany ÚZPLN s podporou ÚCL zpracován Rozbor leteckých nehod a incidentů a Výroční zpráva o provozní bezpečnosti, které poskytují vstupní data pro připravovaný SPAS, což zajišťuje, že klíčové bezpečnostní ukazatele jsou monitorovány a následně mohou být uplatňována patřičná opatření pro snížení identifikovaných klíčových rizik.

2.2.7 Revize SSP a jeho zdokonalování

Za sledování účinnosti SSP a za předkládání návrhů k jeho průběžnému zlepšování za účelem dosažení stanovených cílů České republiky v oblasti bezpečnosti je odpovědný ÚCL. Samotný SSP a činnosti z něj vyplývající jsou předmětem neustálého přezkumu v rámci celého systému státní správy v oblasti civilního letectví. Zpráva o výkonnosti SSP předkládaná ze strany ÚCL je předmětem jednání Výboru. K zajištění tohoto monitorování byly v rámci ÚCL přijaty postupy pro sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti civilního letectví.

Průběžné zlepšování postupů závisí na identifikaci příslušných SPI, na sběru dat, na analýze vlastní výkonnosti v oblasti bezpečnosti na základě těchto ukazatelů, na plánování a implementaci opatření k řešení identifikovaných slabých míst v bezpečnosti a nepříznivých trendů a také na sledování účinnosti těchto opatření.

Zvolené SPI jsou neustále podrobovány přezkumu, zda jsou stále relevantní z pohledu stanovených cílů a zda zahrnují i nově identifikovaná nebezpečí a rizika.

Tento dokument bude dále modifikován dle potřeby tak, aby obsáhl jakékoli změny SSP, které si vyžádá výše zmíněný proces přezkumu jeho efektivity.

2.3 Zjišťování příčin leteckých nehod

Základní zásady pro zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v členských státech EU jsou stanoveny v požadavcích Annexu 13 k Chicagské úmluvě a v ustanoveních nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010, o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES. Základním cílem při shromažďování, zpracování, a vyhodnocování údajů o hlášených událostech je soustavně přispívat ke zlepšení bezpečnosti v letectví.

V České republice na základě příslušných ustanovení zákona o civilním letectví shromažďuje a analyzuje informace o leteckých nehodách a vážných incidentech, určuje jejich příčiny a vypracovává závěry a bezpečnostní doporučení k jejich předcházení nezávislý orgán – Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN) se sídlem v Praze. ÚZPLN na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 analyzuje ohlášenou událost, klasifikuje ji dle taxonomie ECCAIRS, ohodnocuje celkové bezpečnostní riziko pomocí společného evropského systému klasifikace rizik (ERCS) a odesílá informace do evropské centrální databáze (ECR), kterou spravuje Evropská komise. ÚZPLN dále spolupracuje s orgány nebo subjekty z ostatních členských států EU a při odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, které se týkají civilního letectví.

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

Zákon o civilním letectví dále upravuje pravomoc ÚZPLN v případě jiných než vážných incidentů určovat jejich příčiny a vypracovávat závěry a bezpečnostní doporučení, pokud lze takovéto informace a závěry využít k jejich předcházení. S ohledem na požadavky praxe stanovuje základní zásady pro pověřování právnických osob

shromažďováním a analyzováním informací o incidentech a leteckých nehodách, při nichž nedošlo k usmrcení osob, určování jejich příčin a vypracováním závěrů a bezpečnostních doporučení. Pověřenými osobami jsou zejména Letecká amatérská asociace České republiky jako osoba pověřená výkonem státní správy ve věcech sportovních létajících zařízení, případně významní letečtí dopravci, provozovatelé letišť či provozovatelé letových provozních služeb, kteří splní stanovené podmínky pro udělení pověření.

Zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, které se týkají státních letadel, provádí kompetentní orgány, kterými jsou Ministerstvo obrany pro vojenská letadla a Ministerstvo vnitra pro policejní letadla. Při odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, které se týkají státních letadel, ÚZPLN v potřebném rozsahu spolupracuje s Ministerstvem obrany, popřípadě Ministerstvem vnitra.

2.4 Uplatňování politiky Just Culture

Předpisový rámec poskytuje potřebná zmocnění pro organizace státní správy pro donucování plnění patřičných předpisových požadavků a udílení správních trestů osobám, právnickým či fyzickým, které tyto předpisové požadavky poruší.

Porušení leteckých předpisů může mít řadu příčin. Nepochopením požadavku počínaje, vědomým porušením a ohrožením bezpečnosti konče. Na porušení předpisů, podmínek a vydaných osvědčení může stát reagovat různě. Možností je vyřešení situace bez přijetí donucovacích opatření pouze za účelem vyjasnění okolností a vyřešení případných dopadů na bezpečnost, zvýšení úrovně dozoru nad danou osobou a iniciace nápravných opatření, odebrání či omezení vydaného oprávnění k provozu, zahájení přestupkového řízení či v krajních případech, pokud se událost klasifikuje jako trestný čin, předání věci orgánům činným v trestním řízení.

Politika uplatňování těchto donucovacích opatření ve věcech civilního letectví vychází z politiky spravedlivého posuzování (dále uvedeno jako politika „Just Culture“). Ta vychází z rámce uvedeného v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014, který definuje koncept Just Culture jako kulturu společnosti, ve které nejsou pracovníci a další osoby trestáni za činy, opomenutí nebo rozhodnutí, jež odpovídají jejich schopnostem, zkušenostem a výcviku, ale ve které není tolerována hrubá nedbalost, vědomé porušování pravidel a poškozování.

Politika uplatňování donucovacích opatření uznává fakt, že bezpečnost letectví je zlepšována pomocí mechanismů pro řízení bezpečnosti, jakými jsou systémy řízení bezpečnosti (SMS) a systémy dobrovolného a povinného hlášení. Ve snaze podpořit dobrou kulturu hlášení v České republice odráží politika uplatňování donucovacích opatření potřebu toho, aby organizace i jednotlivci zapojení do civilního letectví měli důvěru v to, že jimi podaná hlášení nebudou využita pro disciplinární řízení jakéhokoli druhu a nebudou uveřejněna. Politika Just Culture obsahuje výjimky pro výše zmíněné případy hrubé nedbalosti, vědomého porušení pravidel a poškozování.

Politika zdůrazňuje závazky všech zúčastněných, použitelná donucovací opatření, nestrannost takových opatření, přiměřenost reakce, přirozenou spravedlnost a zodpovědnost. Implementaci principu Just Culture v oblasti dopravy pro potřeby tohoto dokumentu vykonává MD s podporou ÚCL. Více informací je uvedeno v Příloze č. 3 – Deklarace státu k uplatňování politiky Just Culture.

Kapitola 3

Řízení bezpečnostního rizika na úrovni státu

3.1 Požadavky na vnitřní systémy řízení bezpečnosti subjektů působících v civilním letectví

ICAO představuje specifické provozní požadavky na SMS v rámci SARPs, které jsou obsažené v Annexech k Chicagské úmluvě, zaváděné postupně od roku 2005. Tyto požadavky byly postupně transponovány do českého předpisového rámce pomocí patřičných předpisů řady L. Organizacemi, kterých se tyto požadavky ICAO týkaly, byli letečtí provozovatelé, organizace schválené k údržbě, poskytovatelé letových provozních služeb a provozovatelé letišť. Tyto ICAO požadavky a související poradenský materiál vycházely z příručky ICAO pro řízení bezpečnosti vydané jako ICAO Doc 9859 – Safety Management Manual. Předmětem požadavků byla zejména schopnost těchto organizací vyhledávat nebezpečí a řídit související bezpečnostní riziko.

Požadavky na výše uvedené organizace byly z větší části již nahrazeny předpisovým rámcem EU, což upravilo legislativní povahu těchto požadavků, ale ty ve své podstatě zůstaly nezměněny.

Následující odstavce obsahují odkazy na požadavky na systémy SMS použitelné v České republice pro jednotlivé typy organizací.

3.1.1 Letečtí provozovatelé

Požadavky na SMS leteckých provozovatelů jsou uvedeny v nařízení Komise (EU) č. 965/2012 z 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, konkrétně jeho Příloha II Část ARO a Příloha III Část ORO. Požadavky pro provozovatele, na které se výše uvedené nařízení nevztahuje, jsou uvedeny v leteckých předpisech L 6 - Svazek I, L 6 - Svazek II a L 6 - Svazek III v závislosti na druhu provozu a obecně popsány v předpisu L 19.

3.1.2 Schválené organizace k údržbě a k řízení zachování letové způsobilosti

Požadavky na SMS organizací schválených k údržbě a k řízení zachování letové způsobilosti řeší prováděcí nařízení Komise (EU) č. 1321/2014 v aktuálním znění (níže jsou uvedena nařízení, která příslušně upravují nařízení Komise (EU) 1321/2014). U organizací oprávněných k řízení zachování letové způsobilosti se systémy řízení bezpečnosti použijí v souladu s oprávněným nařízením Komise (EU) 2019/1383 (viz corrigendum k nařízení 2019/1383 ze dne 4. září 2019) od 24. března 2020 a organizace je musí zavést nejpozději do 24. března 2022 (původní termín „do 24. dubna 2021“ byl nařízením Komise (EU) 2021/700 z důvodu pandemie covid-19 posunut). U organizací oprávněných k údržbě se systémy řízení použijí v souladu s nařízením Komise (EU) 2021/1963 od 2. prosince 2022 a organizace je musí zavést nejpozději do 2. prosince 2024.

3.1.3 Organizace POA

Požadavky na SMS pro organizace odpovědné za výrobu (POA) letadel nejsou ještě na úrovni EU publikovány a rámec pro ně udává pouze letecký předpis L 19. EASA v současné době v rámci předpisového úkolu RMT.0262 zpracovává změnu do nařízení Komise (EU) č. 748/2012 a jeho přílohy (Část 21) a vypracovává související

přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál ohledně požadavků na úřady a organizace v souvislosti se systémy řízení bezpečnosti.

ÚCL bude na svých webových stránkách průběžně informovat o očekávaném datu přijetí těchto požadavků a o dopadu změn.

3.1.4 Provozovatel letiště

Požadavky na SMS provozovatelů letišť jsou uvedeny v nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139. Požadavky na SMS letišť, které nespádají do výše uvedeného nařízení, jsou popsány v předpise L 19.

3.1.5 Poskytovatelé letových navigačních služeb

Požadavky na SMS poskytovatelů letových navigačních služeb jsou uvedeny zejména v prováděcím nařízení Komise (EU) 2017/373 ze dne 1. března 2017 v platném znění. Oblast správních postupů týkajících se osvědčení řídicích letového provozu je stanovena nařízením Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015.

Další požadavky bezpečnosti jsou definovány pro oblast ATM/ANS nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, příslušnými nařízením pro SES a jejich implementačními pravidly.

ÚCL na svých webových stránkách průběžně informuje o očekávaném datu přijetí těchto nových požadavků a o dopadu změn.

3.1.6 Schválené organizace pro výcvik

Požadavky na SMS schválených organizací pro výcvik jsou upraveny nařízením Komise (EU) č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011 v platném znění, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008.

Bezpečnostní požadavky pro oblast výcviku řídicích letového provozu jsou upraveny nařízením Komise (EU) 2015/340 ze dne 20. února 2015, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se průkazů způsobilosti a osvědčení řídicích letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139, kterým se mění prováděcí nařízení Komise (EU) č. 923/2012 a kterým se zrušuje nařízení Komise (EU) č. 805/2011.

Tato nařízení obsahují požadavky na SMS pro schválené organizace pro výcvik, provozovatele zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD) a letecko-lékařská centra.

3.1.7 Poskytovatelé služby řízení provozu na odbavovací ploše

Požadavky na SMS pro poskytovatele služby řízení provozu na odbavovací ploše jsou upraveny nařízením Komise v přenesené působnosti (EU) 2020/1234 ze dne 9. června 2020, které mění nařízení (EU) č. 139/2014. Toto nařízení upravuje podmínky prohlášení organizací odpovědných za poskytování služeb řízení provozu na odbavovací ploše a stanovuje prováděcí pravidla upravující požadavky na poskytovatele v souvislosti se SMS. Nařízení (EU) 2020/1234 se použije od 20. března 2022.

3.1.8 Poskytovatelé služeb pozemního odbavení

Poskytovatelé služeb pozemního odbavení se řídí standardy, doporučenými postupy a manuály publikovanými Mezinárodním sdružením leteckých dopravců (IATA). Poskytovatelé nad rámec doporučení zpravidla

podstupují dozorovou činnost IATA v rámci zajištění vysoké úrovně bezpečnosti procesu odbavení letadel (IATA Safety Audit for Ground Operations - ISAGO).

Z důvodu podpoření koordinace činností v letištním provozu a s ohledem na zajištění provozní bezpečnosti je doporučeno zavádět principy systému řízení provozní bezpečnosti poskytovatelů služeb pozemního odbavení a účastnit se setkávání odborných poradních skupin činných na letišti.

3.2 Dohoda o výkonnosti řízení bezpečnosti organizacemi v civilním letectví

V rámci schvalování SMS organizace jsou Úřadem pro civilní letectví posuzovány a případně po dohodě schvalovány SPI navržené organizací a s nimi související cíle (SPT) a výstražné úrovně. Navrhované SPI musí být v souladu s SPI uveřejněnými v Příloze č. 4 tohoto dokumentu a s SPI, které budou dále rozpracovány v rámci připravovaného SPAS. Organizací jsou navržené SPI vztahující se k dané oblasti činností sledovány, pokud provozovatel neprokáže, že dané SPI jsou pro něj nevhodné, nebo se na něj nevztahují.

MD a ÚCL si jsou vědomy, že zavádění systému řízení bezpečnosti je v různých organizacích a v různých oblastech na jiné úrovni a systémy samotné jsou jinak vyspělé. Z toho důvodu je možné, aby byl ÚCL schválen plán zavádění SMS, který počítá se schválením SPI ze strany ÚCL v pozdější fázi procesu zavádění systému SMS. Pro plné schválení SMS je každopádně požadováno, aby ÚCL byl přesvědčen, že navrhované SPI jsou přiměřené a odpovídající činnostem daného provozovatele.

3.3 Pravidelné posuzování SMS příslušných organizací

V oblastech civilního letectví, kde je systém řízení bezpečnosti zaveden, je SMS součástí dozorových činností prováděných ÚCL. Tyto povinnosti v oblasti dozoru jsou dále uvedeny v částech evropského prováděcího regulačního rámce, které se věnují požadavkům na úřady (Authority Requirements).

Tato část dozoru zajišťuje, že systémy SMS a související SPI a cíle jsou předmětem pravidelného posuzování k zajištění jejich řádného zavedení, účinnosti a toho, že stále zůstávají přiměřené a odpovídající leteckým činnostem daného poskytovatele služeb.

Kapitola 4

Zajištění bezpečnosti civilního letectví na úrovni státu

4.1 Dozor nad bezpečností

Výkonem dozoru nad bezpečností civilního letectví v České republice je v rámci působnosti tohoto programu pověřen ÚCL, MD je v roli odvolacího orgánu a subjektu zodpovědného za národní legislativu a za celkovou koncepci letecké dopravy na národní úrovni. ÚCL se tak zabývá zejména udílením prvotních osvědčení, oprávnění a povolení včetně nezbytných specifikací provozních podmínek a následným dozorem nad jejich plněním ze strany poskytovatelů služeb.

Kontrolní mechanismy zahrnují inspekce, audity a další činnosti jako například průzkumy k zajištění efektivní implementace použitelných požadavků. Regulační požadavky EU týkající se dozoru nad bezpečností směřující na příslušné úřady jsou implementovány ÚCL.

Systém dozoru vytvořený v České republice cílí na požadavky na řízení bezpečnosti, včetně procesu identifikace nebezpečí a řízení bezpečnostních rizik. ÚCL se zaměřuje na implementaci těchto systémů ze strany jednotlivých poskytovatelů služeb. Navíc by měl zajistit, že tyto systémy jsou zaváděny efektivně a že mají požadovaný efekt na bezpečnostní rizika.

Systém dozoru nad bezpečností civilního letectví byl, je a bude předmětem celé řady auditů a standardizačních činností ze strany ICAO, Evropské komise a agentury EASA. Česká republika tyto činnosti plně podporuje a usiluje být jedním ze států s nejlepší úrovní implementace patřičných standardů a s nejlepší úrovní kontroly nad svými bezpečnostními riziky.

4.1.1 Prvotní proces udílení oprávnění

Proces prvotního schválení ze strany státu zahrnuje schvalování organizací, proces udělování průkazů pilotům, řídicím letového provozu a dalšímu personálu, certifikaci letišť, schvalování zařízení pro výcvik pomocí letové simulace (FSTD), schválení subjektů poskytujících služby tvorby letových postupů apod.

Za certifikaci výrobků a částí v rozsahu působnosti Základního nařízení je odpovědná EASA.

Činnosti průběžného dozoru zajišťují, že státem oprávněné organizace a osoby plní neustále své závazky. Stát má k dispozici řadu donucovacích prostředků, které může využít v případě nalezení neshody s předpisovými požadavky (více k politice využívání donucovacích opatření je uvedeno v kapitole 2.4).

Prvotní procesy schvalování popisující technické a administrativní náležitosti jsou popsány v příslušných směrnících a příručkách daných útvarů ÚCL. ÚCL navíc publikuje postupy a poradenské materiály dostupné veřejnosti na svých webových stránkách www.ucl.cz. Postupy ÚCL jsou v souladu s požadavky ICAO uvedenými v příslušných přílohách Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, požadavky na příslušné úřady obsaženými v regulačním rámci EU a samozřejmě také s aplikovatelnou národní legislativou.

Schvalovací proces zahrnuje specifické postupy pro odsouhlasení SMS provozovatele dle požadavků uvedených v kapitole 3.1.

4.1.2 Dozor nad bezpečností výrobců a poskytovatelů služeb

Průběžný dohled nad schválenými organizacemi je prováděn pomocí plánovaných a namátkových inspekcí a auditů, které jsou určeny k zajištění přijatelné úrovně souladu subjektu s regulačním rámcem a k ověření

toho, že činnosti provozované danou organizací jsou provozovány bezpečně. Příslušné kontroly, které provádí ÚCL, zahrnují i postupy k ověření výkonnosti SMS.

ÚCL postupně zavádí systémy a postupy, které podpoří sběr údajů o bezpečnosti během samotných auditů, jejich vyhodnocení a umožní i jejich další sledování. Tento systém kromě jiného umožní efektivnější a transparentnější zavádění principů dozoru založeného na výkonnosti a riziku.

4.1.3 Interní přezkum efektivity SSP a zajištění kvality

ÚCL, jakožto orgán zodpovědný za státní dozor nad bezpečností civilního letectví a za uvádění tohoto programu do praxe, má zaveden systém sledování shody svého systému řízení a souvisejících požadavků, které jsou na tento systém kladeny. Systém sledování shody je podpořen funkcí interního auditu, která má za úkol kromě jiného ověřit plnění zadaných cílů a zajistit to, že všechny relevantní požadavky na systém dozoru nad bezpečností civilního letectví jsou řádně plněny. Součástí interních auditů je i kontrola plnění tohoto programu.

V rámci ÚCL je jmenován vedoucí systému sledování shody a je v těchto činnostech přímo podřízen řediteli ÚCL. Navíc je v rámci ÚCL zřízena skupina interních auditorů, která sestává ze zaměstnanců ÚCL s patřičnými znalostmi a schopnostmi a umožňuje ÚCL vykonávat interní audity nezávisle, v potřebné kvalitě a ve veškerých odbornostech.

4.1.4 Externí přezkum efektivity SSP – standardizace

Externí standardizační kontroly prováděné agenturou EASA

Součástí pověření EASA stanoveného Základním nařízením je i zajištění standardizované implementace tohoto nařízení a jeho prováděcích pravidel napříč všemi členskými státy EU. K zajištění této standardizace EASA provádí pravidelné standardizační kontroly členských států EU ve všech oblastech jejich kompetencí. Cílem těchto kontrol je zajistit jednotnou implementaci prováděcích požadavků a ověřit, že je implementace požadavků efektivní, plní účel a že jsou správně interpretovány.

Kontroly se provádí dle publikovaného postupu, který zahrnuje i zevrubný systém vedení záznamů o všech kontrolách, zjištěných neshodách a odsouhlasených nápravných opatřeních.

Externí audity prováděné v rámci standardizace ICAO

ICAO provádí standardizační činnosti v rámci svého programu Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) nad všemi signatářskými zeměmi Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. První souhrnný cyklus auditů probíhal v rozmezí let 2005 až 2012 a v současné době ICAO přešlo do další fáze této činnosti, která je založena na průběžném sběru dat od jednotlivých států. Komplexní standardizační audit ICAO proběhl v České republice v roce 2005 a v současné době státní správa plně spolupracuje s ICAO na plnění programu průběžného sledování.

4.2 Sběr údajů o bezpečnosti, jejich rozbor a šíření

4.2.1 Systém povinných hlášení

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014, o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních je v České republice přímo aplikovatelné. Toto nařízení vstoupilo v platnost 15. listopadu 2015, změnilo nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušilo směrnici Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007.

Příslušným úřadem dle výše uvedeného nařízení je ÚZPLN a je jeho odpovědností zavést a udržovat účinný mechanismus pro sběr, vyhodnocení a ukládání patřičných hlášení o událostech v civilním letectví.

Systém povinného hlášení je odkazován i v řadě prováděcích nařízení k Základnímu nařízení, pro které je zákonem o civilním letectví jako příslušný úřad jmenován ÚCL.

ÚZPLN zavedl k 15. listopadu 2015 systém pro podávání povinných hlášení na své webové stránce <http://reporting.uzpln.cz/>. Zároveň spravuje i systém pro podávání hlášení událostí, na které se výše uvedené nařízení (EU) č. 376/2014 nevztahuje (hlášení dle leteckého předpisu L 13). Podané informace jsou uloženy v národní databázi ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems), do které ÚZPLN dále ukládá i další informace zjištěné během šetření hlášené události, a to jak získané činností samotného ÚZPLN případně pověřených organizací, tak i získané v rámci šetření samotnými organizacemi (u událostí, které nešetří ÚZPLN) v rámci jejich SMS.

ÚCL má na základě identifikovaných a popsanych potřeb a omezení zajištěn přístup k národní databázi ECCAIRS a data v ní uložená využívá v rámci vlastního systému pro řízení informací o bezpečnosti.

Systém umožňuje zpracování analýz na základě uložených dat a sdružování informací náležících k jednotlivým organizacím, oblastem letectví i státu jako celku. Informace jsou dále využity jak ÚCL, tak ÚZPLN v rámci spolupráce při vydávání Výroční zprávy o bezpečnosti, v rámci výměny dat s evropskou centrální databází (ECR) a při aktualizování SPAS.

Nařízení (EU) č. 376/2014 také poskytuje ochranu ohlašovatelům událostí a náležitosti toho, jak stát s hlášeními může nakládat.

4.2.2 Systém dobrovolných/důvěrných hlášení událostí

Jakákoli osoba podílející se na leteckém provozu nespádající pod systém povinného hlášení událostí je podporována k dobrovolnému hlášení událostí, kterých byla svědkem, v nejkratší možné době ÚZPLN, případně ÚCL, a k poskytnutí dalších informací o této události v případě, že budou požadovány.

Někteří pracovníci navíc nemusí mít v některých situacích plnou důvěru v systém povinného hlášení implementovaný jejich zaměstnavateli a v ochranu, kterou jim nabízí. V tom případě může tato osoba podat důvěrné hlášení přímo ÚZPLN nebo ÚCL s použitím systému dobrovolného hlášení.

K podání těchto hlášení slouží ze strany ÚZPLN webová stránka <http://reporting.uzpln.cz/>, ze strany ÚCL byla zřízena stránka <http://www.caa.cz/formulare/dobrovolne-hlaseni-udalosti-v-civilnim-letectvi>.

Formulář na stránce ÚCL slouží jako doplňkový formulář pro umožnění alternativního způsobu podání hlášení. Jako primární forma pro podání dobrovolného hlášení byla zřízena stránka ÚZPLN, která obsahuje standardní formulář pro hlášení a je navázána i na další postupy a procesy nastavené ze strany ÚZPLN.

4.3 Dozor zaměřený na oblasti zvýšeného zájmu nebo potřeby založený na údajích o bezpečnosti

Činnosti vyplývající z SSP poskytují způsob, jak analyzovat a vyhodnocovat výkonnost celého systému civilního letectví v ČR. Součástí těchto procesů je proces pro sběr informací, proces pro jejich vyhodnocení a identifikaci nebezpečí a následně pro vyhodnocení souvisejících rizik. Samostatným krokem je také příprava patřičných opatření k zmírnění identifikovaných rizik a pro sledování toho, zda patřičná opatření byla implementována a zda jsou účinná.

Na výše uvedených procesech se podílí zejména ÚCL a ÚZPLN, které spolu v otázce výměny informací o bezpečnosti spolupracují na základě uzavřené Dohody o vzájemné koordinaci a výkonu činností v oblasti civilního letectví.

Rizika jsou identifikována zejména z přijatých hlášení o událostech v civilním letectví, z dozorové činnosti ÚCL, z výstupu programu inspekcí na odbavovací ploše, v rámci dohledu nad změnami funkčních systémů a z obdobných činností, z informací o změnách intenzity letového provozu, z přijatých informací od dalších subjektů apod. Výstupy výše uvedených analýz umožňují státu pružně reagovat na zjištěné bezpečnostní hrozby, efektivně plánovat dozorovou činnost a identifikovat oblasti zvýšeného zájmu. Oblasti nejvyššího zájmu jsou řešeny ve SPAS.

Kapitola 5

Prosazování bezpečnosti na úrovni státu

5.1 Interní výcvik, komunikace a šíření informací o bezpečnosti

5.1.1 Interní výcvik v oblastech SSP, SMS a bezpečnosti

Výcvik a programy zabývající se rozvojem personálu zapojeného do implementace SSP jsou dokumentovány a kontrolovány v rámci zavedených systémů řízení. Výcvikové programy vymezují individuální roční výcvikový plán vztahující se ke každému zaměstnanci.

Orgány státní správy mají zavedeny systémy řízení, které zahrnují systém zpětné vazby sloužící k dosažení efektivnosti řízení. Všechny postupy jsou předmětem pravidelné revize zajišťující aktuálnost. Jsou posuzovány změny předpisů za účelem jejich implementace do již zavedených postupů, poradenského materiálu, výcvikových programů a výcvikových plánů zaměstnanců. Inspektorům jsou poskytována školení za účelem dosažení způsobilosti při hodnocení systémů řízení bezpečnosti, vyhodnocování rizik a výkonu dohledu.

5.1.2 Interní komunikace a šíření informací o bezpečnosti

Informace o výkonnosti bezpečnosti je šířena typicky pravidelnými zprávami, závěrečnými zprávami z šetření leteckých nehod a incidentů, dedikovanými bezpečnostními bulletinů obsahujícími detailnější analýzy, prezentacemi se zaměřením na bezpečnost v rámci zřízených bezpečnostních panelů a v rámci souhrnných Výročních zpráv.

V rámci systému státní správy jsou dále informace šířeny meziresortními skupinami a zejména Koordinačním výborem České republiky pro otázky bezpečnosti civilního letectví.

5.2 Externí výcvik, komunikace a šíření informací o bezpečnosti

5.2.1 Externí výcvik v oblastech SSP, SMS a bezpečnosti

V rámci České republiky jsou podporovány činnosti směřující k šíření informací o bezpečnosti a činnosti zaměřené na šíření povědomí o principech řízení bezpečnosti. V rámci každodenní činnosti inspektorů ÚCL jsou propagovány informace související s bezpečností a výkonností v oblasti bezpečnosti s využitím osvědčených postupů a poradenských materiálů vydaných mezinárodními iniciativami.

Externí technický výcvik probíhá dle potřeby. Interní výcvik nových/uzměněných postupů je zajišťován pověřenými kvalifikovanými inspektory. Na úrovni organizací státní správy v oblasti civilního letectví jsou zavedeny systémy vedení záznamů výcviku personálu, jeho kvalifikace a oprávnění, která mu byla udělena.

ÚCL pravidelně pořádá semináře nebo konference s cílem umožnit sdílení osvědčených postupů v oblasti řízení bezpečnostních rizik.

5.2.2 Externí komunikace a šíření informací o bezpečnosti

Česká republika, zejména ÚCL, šíří a propaguje aktuální informace a poradenský materiál k otázkám bezpečnosti. Využívá k tomu osvědčené komunikační kanály, jakými jsou webové stránky, odborná periodika,

úřední deska či osobní jednání a dedikované události. Šířeny jsou jak výstupy činnosti samotného ÚCL, tak i sdílené výstupy jiných leteckých úřadů dalších zemí, EASA, ICAO apod. Mimo to jsou také využívány materiály publikované dedikovanými subjekty, jakými jsou například Safety Management International Collaboration Group (SM ICG), European Strategic Safety Initiative (ESSI) apod.

K tomuto účelu je také využíváno řady komunikačních a koordinačních platforem vnitrostátních dozorových orgánů a certifikačních autorit, a to jak na úrovni EU, tak na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru s cílem sdílení vhodných zkušeností a šíření ověřených postupů v oblasti dohledu nad bezpečností v civilním letectví.

Příloha 1

Deklarace státní politiky bezpečnosti v civilním letectví

Č. j.:MD-35450/2021-220/1



Ministerstvo dopravy



V Praze dne 16. listopadu 2021

Ing. Jan Sechter
náměstek ministra

DEKLARACE STÁTNÍ POLITIKY PROVOZNÍ BEZPEČNOSTI V CIVILNÍM LETECTVÍ

Řízení provozní bezpečnosti (dále jen „bezpečnost“) je jednou z hlavních odpovědností České republiky v oblasti civilního letectví. Česká republika spravuje a průběžně zdokonaluje Státní program bezpečnosti v letectví, zejména s využitím materiálů ICAO a případně dalších mezinárodních leteckých organizací, který obsahuje postupy pro zajištění co možná nejvyšší úrovně bezpečnosti a plnění jak vnitrostátních, tak mezinárodních předpisů v této oblasti.

Po držitelích leteckých osvědčení vydaných příslušnými orgány České republiky bude vždy vyžadováno, aby doložili, že jejich systémy řízení organizace odpovídajícím způsobem obsahují prvky řízení bezpečnosti. Cílem tohoto přístupu je zlepšování úrovně bezpečnosti nejen v oblasti civilního letectví, ale rovněž i při provozu státních letadel.

V rámci civilního letectví České republiky jsou za zajištění potřebné úrovně výkonnosti v oblasti řízení bezpečnosti zodpovědní vedoucí pracovníci na všech úrovních vedení.

Česká republika je připravena:

- a) na základě analýzy leteckého systému státu aktualizovat obecné předpisové i specifické provozní požadavky, které odrážejí principy řízení bezpečnosti;
- b) konzultovat se všemi segmenty letectví problematiku související s vývojem předpisových požadavků;
- c) podporovat řízení bezpečnosti v civilním letectví prostřednictvím efektivních systémů povinných i dobrovolných hlášení a otevřené komunikace bezpečnostních problémů;
- d) ve všech oblastech letectví prosazovat politiku spravedlivé kultury (Just Culture), která zajistí, aby žádná z informací získaných z dobrovolných hlášení nebyla využita jako podklad pro postih – s výjimkou případů hrubé nedbalosti nebo úmyslného nedodržení povinností;

- e) prosazovat taková opatření pro ochranu systémů sběru a zpracování bezpečnostních dat, a to s cílem motivovat k poskytování informací o nebezpečích a rizicích, jakož i byla zajištěna výměna dat pro řízení bezpečnosti mezi subjekty civilního letectví a orgány státní správy;
- f) efektivně spolupracovat se všemi subjekty civilního letectví na řešení bezpečnostních problémů;
- g) přijímat taková opatření, která orgánům státu, odpovědným a dozor nad bezpečností, usnadní zajištění dostatečných zdrojů a odborně způsobilého personálu a možnosti jeho dalšího výcviku tak, aby tyto orgány mohly plnit příslušné úkoly nejen v oblasti bezpečnosti;
- h) prostřednictvím těchto svých orgánů provádět dozorovou činnost založenou nejen na kontrole plnění předpisových požadavků, ale rovněž na sledování trendů vývoje definovaných ukazatelů provozní bezpečnosti;
- i) identifikovat bezpečnostní rizika a přijímat účinná opatření pro jejich eliminaci;
- j) prosazovat koncepty a principy řízení bezpečnosti (SMS) ve všech organizacích civilního letectví a dohlížet nad jejich zaváděním v souladu s příslušnými předpisy.

Tato politika bude pochopena, zavedena a dodržována veškerým personálem zapojeným do všech oblastí státního dozoru v letectví v České republice.



Ing. Jan Sechter
náměstek ministra

Příloha 2

Státní politika bezpečnosti

Ministerstvo dopravy ve spolupráci s Úřadem pro civilní letectví (ÚCL) prosazuje zásady bezpečného provozu a zajišťuje státní dozor nad bezpečností civilního letectví v České republice. Je zavázané vyvíjet a zavádět účinné strategie, předpisový rámec a procesy k zajištění toho, že letecké činnosti podléhající státnímu dozoru dosahují nejvyšší možné úrovně bezpečnosti. K tomuto účelu vynakládají Ministerstvo dopravy a ÚCL potřebné finanční zdroje a usilují o získání a udržení personálu, který je dostatečně zkušený a schopný k vykonávání činností nezbytných pro průběžný státní dozor a činnosti, které vyplývají z odpovědnosti státu v otázce řízení bezpečnosti.

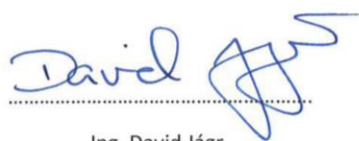
Bezpečnost civilního letectví je již sama o sobě v současné době na velice vysoké úrovni díky dlouhodobému značnému úsilí všech zapojených osob a organizací. Ministerstvo dopravy a ÚCL se dále snaží tyto snahy podpořit a to i díky využívání a sdílení osvědčených postupů vydávaných Mezinárodní organizací pro civilní letectví (ICAO) a Agenturou Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA).

K zajištění nejvyšší možné bezpečnosti civilního letectví v České republice je nezbytné stále následovat a využívat aktuální mezinárodní standardy a doporučené postupy. ÚCL v souladu s výše uvedenými standardy postupně zapracovává do svých dozorových procesů postupy pro zpracování a analýzu dat a dozorové a další činnosti se snaží plánovat systémem založeným na skutečné výkonnosti a zpracovaných datech. Pokud to charakter analyzovaných dat vyžaduje, přistupuje i k cílení svých činností dle rizika na oblasti zvýšeného zájmu.

ÚCL bude průběžně sledovat výkonnost v oblasti bezpečnosti pomocí ukazatelů této výkonnosti, které byly ustanoveny na úrovni státu, a pomocí ukazatelů, které si stanovili poskytovatelé služeb. S těmito poskytovateli bude probíhat vzájemná spolupráce a kolaborace za účelem identifikace dalších slabých oblastí a zvyšování bezpečnosti.

ÚCL bude aplikovat nejmodernější trendy v oblasti proaktivního sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti a bude podporovat i všechny účastníky civilního letectví v porozumění tomu, jaké benefity podobné strategie proaktivního a prediktivního řízení bezpečnosti přinášejí. Velkou váhu bude přiznávat zejména pozitivní bezpečnostní kultuře a účinnému systému řízení bezpečnosti. ÚCL bude nápomocen všem osobám zapojeným do civilního letectví v otázkách vývoje a údržby systému pro řízení bezpečnosti a bude podporovat snahy o sběr, zpracování a sdílení informací relevantních pro bezpečnost v rámci uplatňování principu Just Culture.

Dne 3. 12. 2021, v Praze:



Ing. David Jágr

ředitel

Úřad pro civilní letectví



Ing. Zdeněk Jelínek

ředitel

Odbor civilního letectví
Ministerstvo dopravy

Příloha 3

Deklarace státu k uplatňování politiky Just Culture

Pozadí

Princip politiky spravedlivého posuzování (Just Culture) je pevně spojen s politikou přijímání donucovacích opatření, která je aplikována Úřadem pro civilní letectví (ÚCL), Ministerstvem dopravy a dalšími dotčenými orgány. Tato politika míří k šíření souladu s předpisovými požadavky souvisejícími s bezpečností civilního letectví způsobem, který je přiměřený a vhodný. Implementace principů řízení bezpečnosti nezbytně vyžaduje, aby tato politika podporovala činnosti a procesy, které jsou nastaveny v rámci Státního programu bezpečnosti a zejména ty, které souvisí s podporou implementace systémů pro řízení bezpečnosti (SMS) jednotlivými poskytovateli služeb a dalšími subjekty činnými v civilním letectví.

Politika uplatňování principu Just Culture umožňuje poskytovatelům služeb řešení určitých situací a událostí interně v rámci kontextu jimi spravovaných SMS bez dalších donucovacích zásahů dozorovými orgány. Politika uplatňování principu Just Culture také podporuje systémy hlášení událostí osobami a organizacemi se zaručením toho, že takto hlášená informace bude využita pouze k dalšímu zvyšování úrovně bezpečnosti.

Úmyslná porušení předpisových požadavků však budou řešena a mohou být v případě nutnosti předmětem konvenčních donucovacích opatření. Proces aplikace donucovacích opatření jasně rozlišuje mezi úmyslnými a promyšlenými porušeními a nechtěnou chybou nebo odchylkou od postupů.

Donucovací opatření

Řadu donucovacích opatření má k dispozici díky zákonu č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, [...], zejména ÚCL. ÚCL provádí rozbor a šetření jednotlivých porušení předpisové základny na základě jejich charakteru a závažnosti.

Porušení leteckých předpisů může mít řadu důvodů. Od pouhého nepochopení předpisu až k uvědomělému narušení bezpečnosti civilního letectví. ÚCL má k dispozici řadu nástrojů, které slouží k donucování souladu s předpisy:

1. Řízená diskuse s držitelem oprávnění/licence/průkazu s cílem vyjasnění problému a odsouhlasením dalšího řešení situace.
2. Psaná výzva ze strany dozorového orgánu směrem k držiteli oprávnění/licence/průkazu specifikující časové období k vyřešení situace (otevření nálezu).
3. Udělení sankce v souladu s použitelnou legislativou.
4. Omezení, pozastavení nebo odebrání provozní licence, osvědčení nebo průkazu.

Další nástroje může využít například státní zastupitelství, které na základě podnětu může zahájit i trestní řízení. Dozorové orgány přistupují zejména k opatřením nesměřujícím k sankcím a omezením. Každopádně, není vždy vhodné tuto politiku využívat ve všech případech. Způsoby, jakým se volí nevhodnější způsob opatření, jsou popsány dále v této deklaraci.

Donucování a řízení bezpečnosti

Zvláštní provozní předpisy požadují po osobách a organizacích implementaci principů řízení bezpečnosti, včetně: sběru a vyhodnocování informací o bezpečnosti, vyhodnocování vlastní výkonnosti v oblasti bezpečnosti a ohlašování případů rozporů s požadovanou úrovní bezpečnosti dozorovému orgánu. Mechanismy umožňující tyto funkce jsou například:

1. Systém SMS, jak je vyžadován po řadě obchodních organizací činných v civilním letectví.
2. Povinné hlášení vybraných případů, kdy došlo ke snížení očekávané úrovně bezpečnosti.
3. Dobrovolné hlášení ostatních případů, kdy došlo ke snížení očekávané úrovně bezpečnosti.

Ochrana informací uvedených v povinných a dobrovolných hlášeních je ukotvena zejména v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení

a navazujících opatřeních. Dozorové orgány tyto informace využívají výhradně k účelům udržování a zvyšování úrovně bezpečnosti vyjma individuálně posuzovaných případů vyjmenovaných ve výše uvedeném nařízení.

Státní správa v oblasti civilního letectví plně podporuje principy SMS a jejich mechanismy a uznává jejich význam a přínos pro bezpečnost celého systému civilního letectví. V souladu s prostředím Just Culture není cílem donucovací politiky dozorových orgánů demotivovat lidi a organizace v otázce využívání těchto mechanismů a zejména v otázce systémů hlášení možným strachem ze sankcí.

ÚCL využívá v otázce donucování na základě informací získaných díky mechanismům SMS následující principy:

1. ÚCL nepřistoupí k sankcím ani k jiným donucovacím opatřením, pokud narušení úrovně bezpečnosti je vyřešeno ke spokojenosti příslušného inspektora ÚCL v rámci schváleného SMS.
2. Informace odvozené ze sběru dat a ze systémů pro jejich zpracování v rámci schváleného SMS a informace ohlášené v rámci systému povinného a dobrovolného hlášení nebudou využity jako základ pro donucovací opatření proti jedinci či organizaci.

Nestrannost donucovacích opatření

Rozhodnutí o využití donucovacích opatření nejsou ze strany dozorových orgánů ovlivněna:

1. osobními spory;
2. osobním ziskem;
3. okolnostmi, jakými jsou rasa, pohlaví, víra či politické názory;
4. osobnostní, politickou či finanční mocí zúčastněných.

Přiměřenost opatření

Donucovací opatření, ke kterým přistoupí dozorové orgány, jsou přiměřené okolnostem – závažnosti porušení a bezpečnostnímu riziku, kterého se týkají. Přiměřenost je řízena následujícími principy:

1. Dozorové orgány přijmou tvrdé a rázné donucovací opatření proti těm, kteří opakovaně nebo úmyslně porušují bezpečnostní předpisy a postupy.
2. Reakce dozorových orgánů bude mírnější v případě méně závažných porušení bezpečnostních předpisů a postupů a bude zaměřena na poskytnutí vhodných osvědčených postupů a šíření osvěty o vhodnosti výcviku nebo na vhodný dohled nad těmi, kteří prokazují odhodlání řešit danou událost, spíše než na sankce a omezení.
3. Dozorové orgány vždy patřičně zváží, zda se jedná o akt vědomého porušení či poškození, nebo o nechtěnou či neuváženou chybu.

Přirozené právo a zodpovědnost

Rozhodnutí o aplikaci donucovacích opatření budou:

1. spravedlivá a založená na patřičných administrativních postupech,
2. plně transparentní pro všechny zúčastněné,
3. brát v potaz okolnosti každého případu, postoje a kroky držitele průkazu/osvědčení/certifikátu,
4. interně i externě přezkoumána na základě všech příslušných nařízení.

Práva na odvolání

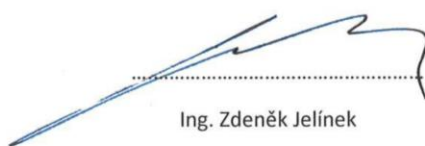
Donucovací politiky dozorových orgánů ani tato deklarace k uplatňování politiky Just Culture nijak neovlivňují práva na odvolání každé osoby nebo organizace. Příslušné postupy pro odvolání jsou součástí administrativních postupů a souvisejících zákonů. Každá osoba, která bude cílem donucovacích opatření, je v každém takovém případě řádně informována ohledně práva na odvolání a o způsobu, jakým takové odvolání podat. Navíc je možné i nad rámec odvolání kdykoli podat oficiální stížnost na postup dozorového orgánu.

Dne 3.12.2021, v Praze:



Ing. David Jágr

ředitel
Úřad pro civilní letectví



Ing. Zdeněk Jelínek

ředitel
Odbor civilního letectví
Ministerstvo dopravy

Příloha 4

Ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti (SPI)

V rámci procesů Státního programu bezpečnosti (SSP) jsou shromažďovány a vyhodnocovány informace o výkonnosti v oblasti bezpečnosti. Těmito informacemi jsou zejména informace obsažené v hlášeních o událostech v civilním letectví (systémy povinného a dobrovolného hlášení), výstupy z dozorových činností Úřadu pro civilní letectví, informace sdílené v rámci programu inspekcí na odbavovací ploše apod. Nedílnou součástí souboru informací jsou i informace získané od Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA), Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO), organizace Eurocontrol a dalších.

Na základě průběžného vyhodnocování těchto informací je sestavován seznam ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti (**Safety Performance Indicators - SPI**).

SPI uvedené v této příloze se dělí do tří bloků:

Blok 1 představuje ukazatele související s kvalitou systému dozoru nad oblastí civilního letectví. Předmětem tohoto bloku je zejména schopnost ČR reagovat na změny nadnárodní regulace, splňovat mezinárodní požadavky na ustanovení systému dozoru nad civilním letectvím a úspěšně absolvovat standardizační činnosti Evropské komise, EASA, ICAO a dalších partnerů.

Blok 2 představuje ukazatele na nejvyšší úrovni, které se typicky označují jako „ukazatele bezpečnosti“. Jedná se o základní ukazatele bez konkrétního provozního přesahu a jejich měření nevyžaduje pokročilé postupy analýz.

Blok 3 cílí na konkrétní provozní oblasti. Jedná se o seznam oblastí zvýšeného zájmu a také oblastí, které jsou organizace činné v civilním letectví povinny řešit v rámci svých schválených systémů řízení bezpečnosti (SMS). Česká republika dále vyhodnocuje výkonnost systému civilního letectví v daných oblastech a na základě dosažených výsledků přistupuje k dalším nezbytným opatřením pro to, aby bylo dosaženo přijatelné úrovně bezpečnosti. Výstupy vyhodnocení a seznam schválených opatření k řízení rizik vyplývajících z SPI Bloku 3 včetně posouzení jejich účinnosti budou publikovány v rámci připravovaného Státního plánu bezpečnosti (SPAS).

V rámci SPI Bloku 3 je dále rozlišováno, jestli je daný SPI řešen i v rámci Evropského plánu pro bezpečnost letectví (EPAS), případně v rámci Regionální expertní skupiny pro bezpečnost letectví ICAO (RESG EUR/NAT) apod. SPAS pak uvádí a řeší i opatření, která jsou přijata na evropské či jiné nadnárodní úrovni.

Jelikož systematický sběr a vyhodnocení výše uvedených informací v rámci procesů SSP je v počátku, nebylo zatím vzhledem k nedostatku relevantních dat přistoupeno k určení všech cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti (**Safety Performance Targets - SPT**). Tyto cíle budou pro identifikované ukazatele dále publikovány, až to umožní množství a kvalita zpracovávaných informací.

SPI a SPT navrhuje Úřad pro civilní letectví Výboru. Po schválení Výborem jsou SPI a SPT publikovány ve SPAS, v rámci této přílohy SSP a samostatně také na příslušné webové stránce ÚCL.

SPI a SPT Blok 1

SPI	SPT
Počet identifikovaných nálezů ze standardizační činnosti EASA označených jako okamžitá bezpečnostní hrozba	0
Počet nálezů ze standardizační činnosti EASA, pro něž byla publikována doplňková zpráva	0
Celková úroveň implementace systému dozoru nad civilním letectvím v ČR dle ukazatele ICAO EI	85 %
Minimální hodnota ukazatele ICAO EI pro jednotlivé oblasti v rámci programu ICAO USOAP	60 %
Minimální úroveň naplnění systému ICAO EFOD	95 %
Poměr odchylek od ICAO SARPs notifikovaných s využitím systému ICAO EFOD	100 %

SPI a SPT Blok 2

SPI	SPT
Počet leteckých nehod v obchodní letecké dopravě za rok	0
Počet vážných incidentů v obchodní letecké dopravě za rok	0
Počet leteckých nehod se smrtelnými následky za rok	nestanoveno
Počet leteckých nehod letadel transferovaných na EASA	nestanoveno

SPI a SPT Blok 3

SPI	Další zdroj	SPT
Nesprávný výskyt na dráze (Runway Incursion)	EPAS	nestanoveno
Ztráta řízení za letu (Loss of Control In Flight)	EPAS	nestanoveno
Narušení vzdušného prostoru (Airspace Infringement)	EPAS	nestanoveno
Střet ve vzduchu (Mid Air Collision)	EPAS	nestanoveno
Řízený let do terénu (Controlled Flight Into Terrain)	EPAS	nestanoveno
Vyjetí z dráhy (Runway Excursion)	EPAS	nestanoveno
Poškození na zemi (Ground Damage)	EPAS	nestanoveno
Oheň, kouř a výpary (Fire, Smoke, and Fumes)	EPAS	nestanoveno