

MINISTERSTVO DOPRAVY ČR
Zpracovatel: Úřad pro civilní letectví

LETECKÝ PŘEDPIS
ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

L 19

Uveřejněno pod číslem jednacím 35450/2021-220-LPR/1

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN
PŘEDPIS ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (L 19)

[illegible]

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

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

ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

L 19

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

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

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

Datum účinnosti tohoto předpisu je: 16.6.2022.

Datem účinnosti tohoto předpisu se nahrazuje Letecký předpis L 19 – Řízení bezpečnosti, který byl schválen opatřením Ministerstva dopravy č. j. 166/2013-220-LPR/1 ze dne 14.11.2013.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV

Změny			Opravy		
Číslo změny	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis	Číslo opravy	Datum účinnosti	Datum záznamu a podpis
1	16.6.2022	zpracováno			

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

OBSAH

KONTROLNÍ SEZNAM STRAN

ÚVODNÍ USTANOVENÍ	i
ÚČINNOST PŘEDPISU, ZMĚN A OPRAV	iii
OBSAH	v
ZKRATKY	vii
Hlava 1	Definice
	1 - 1
Hlava 2	Působnost
	2 - 1
Hlava 3	Zodpovědnosti státu v řízení bezpečnosti
	3 - 1
3.1	Státní program bezpečnosti (SSP)
	3 - 1
3.2	Státní politika, cíle a zdroje v oblasti bezpečnosti
	3 - 1
3.3	Řízení bezpečnostních rizik na úrovni státu
	3 - 2
3.4	Zajišťování bezpečnosti na úrovni státu
	3 - 3
3.5	Prosazování bezpečnosti na úrovni státu
	3 - 3
Hlava 4	Systém řízení bezpečnosti (SMS)
	4 - 1
4.1	Všeobecně
	4 - 1
4.2	Všeobecné letectví v mezinárodním provozu – letouny
	4 - 1
Hlava 5	Sběr, analýza ochrana, sdílení a výměna údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti
	5 - 1
5.1	Systémy sběru a zpracování údajů o bezpečnosti
	5 - 1
5.2	Analýzy údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti
	5 - 1
5.3	Ochrana údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti
	5 - 1
5.4	Sdílení a výměna informací vztahujících se k bezpečnosti
	5 - 2
Doplněk 1	Kritické prvky (CE) státního systému dozoru nad bezpečností (SSO)
	Dopl. 1 - 1
1.	Základní letecká legislativa (CE-1)
	Dopl. 1 - 1
2.	Zvláštní provozní předpisy (CE-2)
	Dopl. 1 - 1
3.	Systém a funkce státu (CE-3)
	Dopl. 1 - 1
4.	Odborně kvalifikovaný personál (CE-4)
	Dopl. 1 - 1
5.	Odborný poradenský materiál, nástroje a zajištění informací kritických z hlediska bezpečnosti (CE-5)
	Dopl. 1 - 1
6.	Závazky licencování, osvědčování, schvalování a/nebo opravňování (CE-6)
	Dopl. 1 - 2
7.	Závazky dohledu (CE-7)
	Dopl. 1 - 2
8.	Řešení problémů souvisejících s bezpečností (CE-8)
	Dopl. 1 - 2

Doplněk 2	Koncept Systému řízení bezpečnosti (Safety Management System – SMS)	Dopl. 2 - 1
	1. Politika a cíle bezpečnosti	Dopl. 2 - 1
	2. Řízení bezpečnostních rizik	Dopl. 2 - 2
	3. Zajišťování bezpečnosti	Dopl. 2 - 2
	4. Prosazování bezpečnosti	Dopl. 2 - 2
Doplněk 3	Zásady ochrany údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů	Dopl. 3 - 1
	1. Obecné zásady	Dopl. 3 - 1
	2. Zásady ochrany	Dopl. 3 - 1
	3. Zásady výjimek	Dopl. 3 - 1
	4. Veřejný přístup	Dopl. 3 - 2
	5. Zodpovědnost správce údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti	Dopl. 3 - 2
	6. Ochrana zaznamenaných údajů	Dopl. 3 - 2

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZKRATKY

(použité v tomto předpisu)

ADREP	Accident/incident data reporting Systém hlášení leteckých nehod/incidentů
ATS	Air traffic services Letové provozní služby
CE	Critical elements Kritické prvky
CVR	Cockpit voice recorder Zapísovač hlasu v pilotním prostoru
RAIO	Regional Accident and Incident Investigation Organization Regionální organizace pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
RSOO	Regional Safety Oversight Organization Regionální organizace pro dozor nad bezpečností
SARPS	Standards and Recommended Practices Standardy a doporučené postupy
SDCPS	Safety data collection and processing systems Systémy sběru a zpracování údajů o bezpečnosti
SMM	Safety management manual Příručka řízení bezpečnosti
SMP	Safety management panel
SMS	Safety management system Systém řízení bezpečnosti
SPAS	Státní plán bezpečnosti
SSO	State safety oversight Státní systém dozoru nad bezpečností
SSP	State safety programme Státní program bezpečnosti
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 1 – DEFINICE

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

Bezpečnost (Safety)

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

Bezpečnostní riziko (Safety risk)

Předpokládaná pravděpodobnost a závažnost následků nebo výsledků nebezpečí.

Cíl výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety performance target)

Plánovaný či zamýšlený cíl ukazatele výkonnosti v oblasti bezpečnosti státu nebo poskytovatele služby za dané období, který koresponduje s cíli bezpečnosti.

Dohled (Surveillance)

Činnosti státu, jejichž prostřednictvím stát proaktivně ověřuje pomocí kontrol a auditů, že držitelé průkazů způsobilosti, osvědčení, oprávnění a schválení v oblasti letectví neustále splňují stanovené požadavky a funkce na úrovni odborné způsobilosti a bezpečnosti požadované daným státem.

Dozor nad bezpečností (Safety oversight)

Funkce vykonávaná státem, jejímž cílem je zajistit, že jednotlivci a organizace vykonávající činnosti v oblasti letectví splňují národní zákonné normy a předpisy týkající se bezpečnosti.

Incident (Incident)

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

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

Informace vztahující se k bezpečnosti (Safety information)

Údaje o bezpečnosti zpracované, uspořádané nebo analyzované v dané souvislosti tak, aby byly užitečné pro účely řízení bezpečnosti.

Letadlo (Aircraft)

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

Letecká nehoda (Accident)

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

tohoto letu a hlavní pohonná soustava je vypnuta, a při které:

a) některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:

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

b) letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak, že poškození:

- nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a
- vyžádá si větší opravu nebo výměnu 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 přístávacího zařízení, čelních skel, potahu letadla (jako jsou malé vrypy nebo proražení) nebo nevýznamná poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, přístávacího zařízení a těch poškození, která jsou zapříčiněna krupobitím nebo střetem s ptákem (včetně poškození krytu radarové antény na letadle); nebo

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

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

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

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

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

Letoun (Aeroplane)

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

Nebezpečí (Hazard)

Stav nebo předmět, který má potenciál způsobit nebo být jednou z příčin incidentu nebo nehody letadla.

Oborové sbírky pravidel (Industry codes of practice)

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

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

Provozní personál (Operational personnel)

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

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

Stát projekce (State of Design)

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

Stát provozovatele (State of Operator)

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

Stát výroby (State of Manufacture)

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

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

Integrovaný soubor pravidel a činností zaměřený na zvyšování bezpečnosti.

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

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

Těžké zranění (Serious injury)

Zranění, které utrpěla osoba při letecké nehodě a které:

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

Ukazatel výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety performance indicator)

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

Údaje o bezpečnosti (Safety data)

Definovaný soubor skutečností nebo soubor bezpečnostních hodnot sebraných z různých zdrojů souvisejících s letectvím, který je využíván k udržování nebo zlepšování bezpečnosti.

Poznámka: Tyto údaje o bezpečnosti jsou shromažďovány z proaktivních nebo reaktivních činností souvisejících s bezpečností, které kromě jiného zahrnují:

- a) odborné zjišťování příčin leteckých nehod nebo incidentů;
- b) bezpečnostní hlášení;
- c) hlášení o zachování letové způsobilosti;
- d) sledování provozní výkonnosti;
- e) kontroly, audity, průzkumy; nebo
- f) bezpečnostní studie a posouzení.

Vrtulník (Helicopter)

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

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

Výkonnost v oblasti bezpečnosti (Safety performance)

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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 – PŮSOBNOST

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

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

Poznámka 2: V kontextu tohoto předpisu výraz „poskytovatel služby“ odkazuje na ty organizace, které jsou uvedeny v ust. 3.3.2.1 Hlavy 3, a nezahrnuje mezinárodní provozovatele všeobecného letectví.

Poznámka 3: Požadavky na řízení bezpečnosti pro dané poskytovatele služeb a provozovatele jsou uvedeny v Hlavě 4 a týkají se systémů řízení bezpečnosti (SMS).

Poznámka 4: Záměrem žádného z ustanovení tohoto předpisu není přenést povinnosti poskytovatele služeb nebo provozovatele v oblasti letectví na stát. To zahrnuje funkce související s bezpečným provozem letadel nebo ho přímo podporující.

Poznámka 5: V kontextu tohoto předpisu „zodpovědnost (responsibility)“ (singulár) se váže k „zodpovědnosti státu“ s ohledem na mezinárodní závazky podle Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, kdežto „zodpovědnosti (responsibilities)“ (plurál) by měly mít svůj běžný význam (tj. při odkazování na funkce a činnosti, které lze delegovat).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – ZODPOVĚDNOSTI STÁTU V ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI

Poznámka 1: Kritické prvky (CE) státního systému dozoru nad bezpečností (SSO) uvedené v Doplňku 1 tvoří základ SSP.

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

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

3.1 Státní program bezpečnosti (SSP)

Státy musí zavést a udržovat SSP, který odpovídá objemu a složitosti systému civilního letectví v daném státě, ale mohou delegovat funkce a činnosti související s řízením bezpečnosti na jiný stát, regionální organizaci pro dozor nad bezpečností (RSOO) nebo regionální organizaci pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů (RAIO).

Poznámka 1: Zodpovědnost za funkce a činnosti související s řízením bezpečnosti delegované na jiný stát, RSOO nebo RAIO zůstává i nadále na státu.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se SSP a delegování funkcí a činností souvisejících s řízením bezpečnosti je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

ČR:

3.1.1 Tvorba a aplikace SSP

3.1.1.1 V ČR schvaluje a uveřejňuje SSP jako samostatný dokument Ministerstvo dopravy – Odbor civilního letectví. SSP zpracovává Ministerstvo dopravy v úzké spolupráci s ÚCL, případně ÚZPLN a dalšími dotčenými rezorty.

3.1.1.2 V rámci SSP Ministerstvo dopravy uveřejňuje aktualizovanou deklaraci státu k uplatňování politiky Just Culture a aktuální státní politiku bezpečnosti.

3.1.1.3 Nedílnou součástí SSP, která je samostatně řízená a vydávaná, je Státní plán bezpečnosti (SPAS) stanovující strategii řízení bezpečnosti v České republice. SPAS zpracovává ÚCL ve spolupráci s Ministerstvem dopravy a dalšími dotčenými subjekty. V rámci přípravy SPAS se stanovují a schvalují ukazatele a cíle výkonnosti v oblasti bezpečnosti a mechanismy jejich sledování a vyhodnocování. SPAS uveřejňuje Ministerstvo dopravy.

Poznámka: První vydání SPAS bude vydáno pro období 2023 – 2026. Toto první vydání SPAS bude obsahovat seznam a popis sledovaných ukazatelů bezpečnosti a bude dále pravidelně rozvíjen a revidován v návaznosti na výstupy

jednání Výboru pro bezpečnost letectví (viz ust. 3.1.2).

3.1.2 Výbor pro bezpečnost civilního letectví

3.1.2.1 Pro projednání aktualizací SSP a SPAS a stanovení jednotlivých ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti zřizuje Ministerstvo dopravy Výbor pro bezpečnost civilního letectví, jehož předsedou je ředitel Odboru civilního letectví.

3.1.2.2 Stanovy Výboru pro bezpečnost civilního letectví, a to včetně jednacího řádu, schvaluje ředitel Odboru civilního letectví, přičemž Výbor se schází nejméně jednou ročně za účelem vyhodnocování aplikace procesů SSP, ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, a schvaluje jejich změny.

3.1.3 Implementace ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti

3.1.3.1 Za dozor nad implementací výstupů procesů vyplývajících ze SSP u dotčených subjektů odpovídá v ČR ÚCL, případně Ministerstvo obrany u subjektů spadajících do jeho věcné působnosti.

3.1.3.2 V rámci prvotního schvalování systému řízení bezpečnosti (SMS) jednotlivých provozovatelů ÚCL posuzuje, zda provozovatel v rámci plnění předpisových požadavků odpovídajícím způsobem implementuje procesy obsažené v SSP a sleduje pro něj relevantní ukazatele a cíle výkonnosti v oblasti bezpečnosti vyplývající ze SSP.

3.1.3.3 V rámci průběžného dozoru SMS ÚCL též kontroluje, zda SMS provozovatele adekvátně reaguje na změny relevantních ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti uveřejněných v rámci SSP. Zejména kontroluje zapracování změn nově schválených ukazatelů a cílů a efektivitu mechanismů pro jejich kontrolu.

3.2 Státní politika, cíle a zdroje v oblasti bezpečnosti

3.2.1 Základní letecká legislativa

3.2.1.1 Státy musí stanovit základní leteckou legislativu v souladu s oddílem 1 Doplňku 1.

3.2.1.2 Státy by měly stanovit prováděcí zásady uplatňování, které určují podmínky a okolnosti, za kterých jsou schopni poskytovatelé služeb, kteří mají SMS, řešit a vyřešit uvnitř organizace události představující určité bezpečnostní problémy v mezích kontextu svého SMS a ke spokojenosti příslušného úřadu státu.

3.2.2 Zvláštní provozní předpisy

3.2.2.1 Státy musí stanovit zvláštní provozní předpisy v souladu s oddílem 2 Doplnku 1.

3.2.2.2 Státy musí pravidelně revidovat zvláštní provozní předpisy, poradenský materiál a prováděcí postupy.

3.2.3 Systém a funkce státu

3.2.3.1 Státy musí stanovit systém a funkce státu v souladu s oddílem 3 Doplnku 1.

3.2.3.2 Státy by měly určit, stanovit a zdokumentovat požadavky, závazky, funkce a činnosti týkající se zavedení a udržování SSP, včetně pokynů pro plánování, organizaci, vývoj, udržování, řízení a průběžné zdokonalování SSP způsobem, který splňuje státní cíle bezpečnosti.

3.2.3.3 Státy by měly stanovit politiku bezpečnosti a cíle bezpečnosti, které odrážejí jejich závazek ohledně bezpečnosti a usnadňují prosazování pozitivní kultury v oblasti bezpečnosti v letecké komunitě.

3.2.3.4 Politika bezpečnosti a cíle bezpečnosti by měly být zveřejněny a pravidelně revidovány, aby se zajistilo, že jsou pro daný stát stále relevantní a přiměřené.

3.2.4 Odborně kvalifikovaný personál

Státy by měly stanovit požadavky na kvalifikaci odborného personálu v souladu s oddílem 4 Doplnku 1.

Poznámka: Výraz „odborný personál“ se vztahuje k těm osobám, které vykonávají funkce související s bezpečností pro stát nebo v jeho zastoupení.

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

Státy musí stanovit odborný poradenský materiál a nástroje a zajistit informace kritické z pohledu bezpečnosti v souladu s oddílem 5 Doplnku 1.

3.3 Řízení bezpečnostních rizik na úrovni státu

3.3.1 Závazky licencování, osvědčování, schvalování a opravňování

Státy musí splňovat závazky licencování, osvědčování, schvalování a opravňování v souladu s oddílem 6 Doplnku 1.

3.3.2 Závazky systému řízení bezpečnosti

3.3.2.1 Státy musí vyžadovat zřízení SMS následujícími poskytovateli služeb spadajícími do jejich pravomoci:

- a) schválené organizace pro výcvik v souladu s ICAO Annex 1, které jsou vystaveny bezpečnostním rizikům souvisejícím s provozem letadel během poskytování svých služeb;
- b) provozovatelé letounů nebo vrtulníků schválení k provozu mezinárodní obchodní letecké dopravy

v souladu s ICAO Annex 6, Part I nebo Part III, Section II;

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

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

d) organizace odpovědné za typový návrh nebo výrobci letadel, motorů nebo vrtulí v souladu s ICAO Annex 8;

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

f) provozovatelé certifikovaných letišť v souladu s ICAO Annex 14, Volume I.

Poznámka: Další ustanovení týkající se zavádění SMS poskytovateli služeb je možné nalézt v Hlavě 4.

3.3.2.2 Státy by měly zajistit, že ukazatele a cíle výkonnosti v oblasti bezpečnosti stanovené poskytovateli služeb a provozovateli jsou pro stát přijatelné.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se identifikace příslušných ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.3.2.3 Stát zápisu do rejstříku musí stanovit kritéria týkající se zřízení SMS provozovateli všeobecného letectví s velkými nebo proudovými letouny v mezinárodním provozu dle ICAO Annex 6, Part II, Section 3.

Poznámka: Další ustanovení týkající se zavádění SMS provozovateli všeobecného letectví v mezinárodním provozu je možné nalézt v Hlavě 4.

3.3.2.4 Kritéria stanovená státem zápisu do rejstříku v souladu s ust. 3.3.2.3 se musí zabývat konceptem SMS a prvky uvedenými v Doplnku 2.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se stanovování kritérií pro zřizování SMS provozovateli všeobecného letectví v mezinárodním provozu je uveden v dokumentu Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.3.3 Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů

Stát musí stanovit proces odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v souladu s ICAO Annex 13, s cílem podpořit řízení bezpečnosti ve státě.

3.3.4 Identifikace nebezpečí a hodnocení bezpečnostních rizik

3.3.4.1 Státy musí stanovit a udržovat proces identifikace nebezpečí ze shromážděných údajů o bezpečnosti.

Poznámka 1: Další informace týkající se sběru, analýzy a sdílení údajů o bezpečnosti a výměny informací vztahujících se k bezpečnosti je možné nalézt v Hlavě 5.

Poznámka 2: Doplňující informace týkající se identifikace nebezpečí a problémů souvisejících s bezpečností, na nichž lze založit preventivní opatření, je možné nalézt v závěrečných zprávách o leteckých nehodách a incidentech.

3.3.4.2 Státy musí vytvořit a udržovat proces, který zajišťuje hodnocení bezpečnostních rizik souvisejících s identifikovanými nebezpečími.

3.3.5 Řízení bezpečnostních rizik

3.3.5.1 Státy musí stanovit mechanismy řešení problémů souvisejících s bezpečností v souladu s oddílem 8 Doplňku 1.

3.3.5.2 Státy by měly vytvořit a udržovat proces řízení bezpečnostních rizik.

Poznámka 1: Opatření přijatá k řízení bezpečnostních rizik mohou zahrnovat: přijetí, zmírnění, vyhybání se nebo přesunutí.

Poznámka 2: Bezpečnostní rizika a problémy související s bezpečností mají často skryté činitele, které je potřeba pečlivě vyhodnotit.

3.4 Zajišťování bezpečnosti na úrovni státu

3.4.1 Závazky dohledu

3.4.1.1 Státy musí splňovat závazky dohledu v souladu s oddílem 7 Doplňku 1.

Poznámka: Dohled nad provozovatelem služeb zohledňuje výkonnost v oblasti bezpečnosti, stejně jako objem a složitost jeho leteckých činností nebo služeb.

3.4.1.2 Státy by měly stanovit postupy k upřednostnění kontrol, auditů a průzkumů problematických oblastí nebo oblastí s větší potřebou dohledu.

Poznámka: Informace ohledně upřednostnění kontrol, auditů a průzkumů lze získat z profilů rizik organizace, závěrů identifikace nebezpečí a hodnocení rizik a výsledků dohledu.

3.4.1.3 Státy by měly pravidelně přezkoumávat výkonnost v oblasti bezpečnosti každého jednotlivého poskytovatele služeb.

3.4.2 Výkonnost v oblasti bezpečnosti na úrovni státu

3.4.2.1 Státy musí stanovit přijatelnou úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti, které má být prostřednictvím jejich SSP dosaženo.

Poznámka 1: Přijatelné úrovně výkonnosti státu v oblasti bezpečnosti lze dosáhnout pomocí zavedení a udržování SSP, stejně jako ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, které prokazují, že je bezpečnost účinně řízena a postavena na základech vycházejících z implementace stávajících standardů a doporučených postupů (SARPs) souvisejících s bezpečností.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se stanovení ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, stejně jako přijatelné úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti se nachází v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.4.2.2 Státy by měly vytvořit a udržovat proces hodnocení účinnosti opatření přijatých k řízení bezpečnostních rizik a řešení problémů souvisejících s bezpečností.

Poznámka: Výsledky hodnocení bezpečnosti lze využít s cílem podpořit upřednostňování opatření k řízení bezpečnostních rizik.

3.4.2.3 Státy by měly vyhodnocovat účinnost svých jednotlivých SSP, s cílem udržet nebo neustále zlepšovat jejich celkovou úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

3.5 Prosazování bezpečnosti na úrovni státu

3.5.1 Interní předávání a šíření informací vztahujících se k bezpečnosti

Státy by měly, v rámci organizací civilního letectví, prosazovat informovanost a sdílení a výměnu informací vztahujících se k bezpečnosti, s cílem podpořit rozvoj pozitivní kultury, která podporuje vývoj účinného SSP.

3.5.2 Externí předávání a šíření informací vztahujících se k bezpečnosti

Státy by měly prosazovat informovanost a sdílení a výměnu informací vztahujících se k bezpečnosti s leteckou komunitou, s cílem podporovat udržování a zlepšování bezpečnosti a podpořit rozvoj pozitivní kultury v oblasti bezpečnosti.

Poznámka 1: Další podrobnosti týkající se sdílení a výměny informací vztahujících se k bezpečnosti viz ust. 5.4 Hlavy 5.

Poznámka 2: Prosazování informovanosti týkající se bezpečnosti může zahrnovat určení školení v oblasti bezpečnosti, která jsou pro leteckou komunitu dostupná.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 – SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SMS)

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

Poznámka 2: Organizace se může rozhodnout rozšířit jeden SMS na více činností poskytovatele služeb.

4.1 Všeobecně

4.1.1 SMS poskytovatelů služeb musí být:

- a) zaveden v souladu s částmi konceptu uvedeného v Doplnku 2; a
- b) přiměřený velikosti poskytovatele služeb a složitosti leteckých činností nebo služeb.

4.1.2 Stát musí zajistit, že poskytovatel služeb vytvoří plán usnadňující zavádění SMS.

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

4.1.4 SMS provozovatelů letounů nebo vrtulníků schválených k provozu mezinárodní obchodní letecké dopravy v souladu s ICAO Annex 6, Part I nebo Part III, Section II, musí být přijatelný pro ÚCL.

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

4.1.5 SMS oprávněných organizací k údržbě poskytujících služby provozovatelům letounů nebo vrtulníků zapojených do mezinárodní obchodní letecké dopravy v souladu s ICAO Annex 6, Part I nebo Part III, Section II, musí být přijatelný pro ÚCL.

4.1.6 SMS organizací odpovědných za typový návrh letadel, motorů nebo vrtulí v souladu s ICAO Annex 8 musí být přijatelný pro příslušný úřad.

4.1.7 SMS organizací odpovědných za výrobu letadel, motorů nebo vrtulí v souladu s ICAO Annex 8 musí být přijatelný pro ÚCL.

4.1.8 SMS poskytovatelů letových provozních služeb (ATS), v souladu s ICAO Annex 11, musí být přijatelný pro ÚCL, který odpovídá za pověření poskytovatele.

4.1.9 SMS provozovatelů certifikovaných letišť v souladu s ICAO Annex 14, Volume I musí být přijatelný pro ÚCL.

4.2 Všeobecné letectví v mezinárodním provozu – letouny

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

4.2.1 SMS provozovatelů všeobecného letectví s velkými nebo proudovými letouny v mezinárodním provozu dle ICAO Annex 6, Part II, Section 3 musí být přiměřený velikosti a složitosti provozu a splňovat kritéria stanovená státem zápisu do rejstříku.

Poznámka 1: Další ustanovení týkající se kritérií, která mají být stanovena státem zápisu do rejstříku, lze nalézt v Hlavě 3.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se zodpovědností státu zápisu do rejstříku ve spojitosti s provozem v rámci nájmu, pronájmu a výměny je obsažen v dokumentu ICAO Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Poradenský materiál týkající se převodu zodpovědností státu zápisu do rejstříku na stát, kde má provozovatel letadla své hlavní místo obchodní činnosti, nebo pokud takové hlavní místo nemá, pak kde je jeho trvalá adresa v souladu s článkem 83 bis, je uvedený v dokumentu ICAO Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – SBĚR, ANALÝZA, OCHRANA, SDÍLENÍ A VÝMĚNA ÚDAJŮ O BEZPEČNOSTI A INFORMACÍ VZTAHUJÍCÍCH SE K BEZPEČNOSTI

Poznámka: Cílem této Hlavy je zajistit neustálou dostupnost údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti, s cílem podpořit činnosti spojené s řízením bezpečnosti.

5.1 Systémy sběru a zpracování údajů o bezpečnosti

5.1.1 Státy musí zavést systémy sběru a zpracování údajů o bezpečnosti (SDCPS) za účelem zachytit, uchovávat, shrnout a umožnit analýzu údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka 1: SDCPS se myslí systémy zpracování a hlášení, databáze bezpečnosti, schémata výměny informací a zaznamenávané informace, které kromě jiného zahrnují:

- a) údaje a informace vztahující se k odbornému zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů;
- b) údaje a informace související s bezpečnostními vyšetřováními prováděnými státními úřady nebo poskytovateli služeb v letectví;
- c) systémy povinných bezpečnostních hlášení, jak je uvedeno v ust. 5.1.2;
- d) systémy dobrovolných bezpečnostních hlášení, jak je uvedeno v ust. 5.1.3; a
- e) automatické systémy hlášení, zahrnující systémy automatického shromažďování dat, popsané v ICAO Annex 6, Part I, Chapter 3, a dále systémy ručního shromažďování dat.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se SDCPS je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Poznámka 3: Termín „databáze bezpečnosti“ může odkazovat na jednu nebo více databází.

Poznámka 4: SDCPS mohou zahrnovat vstupy ze zdrojů státu, průmyslu a veřejnosti, které mohou být založeny na reaktivních a proaktivních metodách sběru údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka 5: Požadavky týkající se bezpečnostních hlášení v konkrétních oblastech jsou uvedeny v jiných Annexech, PANS a Regionálních doplňcích ICAO. Uznává se, že mít jednotný přístup ke sběru a analýze údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti je pro účinné zavedení SSP přínosem.

5.1.2 Státy musí zavést systém povinných bezpečnostních hlášení, který zahrnuje hlášení incidentů.

5.1.3 Státy musí zavést systém dobrovolných bezpečnostních hlášení k zajištění sběru údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti, které by nemusely být zachyceny systémy povinných bezpečnostních hlášení.

5.1.4 Orgány státu odpovědné za zavádění SSP by měly mít přístup k SDCPS dle ust. 5.1.1 k podpoře jejich zodpovědností v oblasti bezpečnosti, v souladu s principy Doplňku 3.

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

5.1.5 Databáze bezpečnosti by měly využívat standardizovanou taxonomii, aby se usnadnilo sdílení a výměna informací vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka: Státy jsou podporovány v tom, aby využívaly systém kompatibilní s ADREP. Více informací týkajících se ADREP je možné nalézt v ICAO Annex 13, Chapter 7.

5.2 Analýzy údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti

5.2.1 Státy musí zavést a udržovat proces, jak analyzovat údaje o bezpečnosti a informace vztahující se k bezpečnosti získané ze SDCPS a souvisejících databází bezpečnosti.

Poznámka 1: Specifické požadavky státu týkající se identifikace nebezpečí, jako součást jejich procesů řízení bezpečnostních rizik a zajištění bezpečnosti, je možné nalézt v Hlavě 3.

Poznámka 2: Účelem analýzy údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti prováděných státem je identifikovat systémová a průřezová nebezpečí, která by jinak mohla zůstat procesy analýzy údajů o bezpečnosti jednotlivých poskytovatelů služeb a provozovatelů neodhalena.

Poznámka 3: Tento proces může zahrnovat metody analýzy údajů o bezpečnosti.

5.3 Ochrana údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti

5.3.1 Stát musí údajům o bezpečnosti získaným z informací vztahujících se k bezpečnosti vyvozených ze systémů dobrovolných bezpečnostních hlášení a souvisejících zdrojů poskytnout ochranu v souladu s Doplňkem 3.

Poznámka: Zdroje zahrnují jak jednotlivce, tak organizace.

5.3.2 Státy by měly ochranu dle ust. 5.3.1 rozšířit i na údaje o bezpečnosti získané z informací vztahujících se k bezpečnosti vyvozených ze systému povinných bezpečnostních hlášení a souvisejících zdrojů.

Poznámka 1: Základním předpokladem bezpečnostních hlášení je takové prostředí, kde zaměstnanci a provozní personál mohou věřit, že jejich jednání nebo opomenutí, která jsou úměrná jejich výcviku a zkušenostem, nebudou potrestána.

Poznámka 2: Poradenský materiál k systémům povinných i dobrovolných bezpečnostních hlášení se nachází v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

5.3.3 Na základě ust. 5.3.1 a 5.3.2 státy nesmí zpřístupnit nebo použít údaje o bezpečnosti nebo informace vztahující se k bezpečnosti shromážděné, uchovávané nebo analyzované v souladu s ust. 5.1

nebo 5.2 pro jiné účely, než je udržování nebo zlepšování bezpečnosti, pokud příslušný úřad nerozhodne, v souladu s Doplňkem 3, o uplatnění principu výjimky.

5.3.4 Bez ohledu na ust. 5.3.3 by státům nemělo být bráněno ve využívání údajů o bezpečnosti nebo informací vztahujících se k bezpečnosti k přijetí jakýchkoli preventivních, opravných nebo nápravných opatření, která jsou nezbytná k udržení nebo zlepšení bezpečnosti v letectví.

Poznámka: Specifický požadavek zaměřený na zajištění, že nedojde k přesahu s ochranou záznamů z šetření podle ICAO Annex 13, je uveden v ust. 1.2 Doplňku 3.

5.3.5 Státy musí přijmout nezbytná opatření, včetně prosazování pozitivní kultury v oblasti bezpečnosti, s cílem podpořit bezpečnostní hlášení prostřednictvím systémů uvedených v ust. 5.1.2 a 5.1.3.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se pozitivní kultury v oblasti bezpečnosti je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

5.3.6 Státy by měly usnadnit a podporovat podávání bezpečnostních hlášení úpravou svých zákonných norem, předpisů a politik, dle potřeby.

5.3.7 Jako podporu určování případů uvedených v ust. 5.3.3, by měly státy ustanovit a využívat předem uzavřené dohody mezi svými úřady a státními orgány, v jejichž pravomoci je bezpečnost letectví, a těmi, v jejichž pravomoci je výkon spravedlnosti. Tyto

dohody by měly zohledňovat principy uvedené v Doplňku 3.

Poznámka: Tyto dohody mohou být formálně stvrzeny prostřednictvím legislativy, protokolů, úmluv nebo memorand o porozumění.

5.4 Sdílení a výměna informací vztahujících se k bezpečnosti

Poznámka: Sdílením je myšleno poskytování, kdežto výměnou se myslí dávání a na oplátku získávání.

5.4.1 Pokud odpovědný subjekt v rámci analýz informací uvedených v jeho SDCPS identifikuje záležitost ovlivňující bezpečnost, která by mohla být v zájmu jiného státu, musí bez prodlení tyto informace tomuto státu předat. Před sdílením těchto informací se státy musí dohodnout na úrovni ochrany a podmínkách, za jakých budou informace vztahující se k bezpečnosti sdíleny. Úroveň ochrany a podmínky musí být v souladu s Doplňkem 3.

5.4.2 Státy musí prosazovat zřízení sítí určených ke sdílení nebo výměně informací vztahujících se k bezpečnosti mezi uživateli leteckého systému a musí usnadnit sdílení a výměnu informací vztahujících se k bezpečnosti, pokud není národními zákonnými normami stanoveno jinak.

Poznámka: Informace týkající se sdílení informací vztahujících se k bezpečnosti je možné nalézt v dokumentu ICAO Global Aviation Safety Plan (Doc 10004), ICAO Code of Conduct on Sharing and Use of Safety Information.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DOPLNĚK 1 – KRITICKÉ PRVKY (CE) STÁTNÍHO SYSTÉMU DOZORU NAD BEZPEČNOSTÍ (SSO)

(viz Hlava 3)

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

Poznámka 2: Termín „příslušné úřady nebo agentury“ je použit v obecném smyslu a zahrnuje všechny úřady se zodpovědností za řízení bezpečnosti letectví a dozor nad ní, které mohou být zřízeny státy jako samostatné celky, jako např.: letecké úřady, letecké úřady, úřady ATS, úřady pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, meteorologický úřad apod.

Poznámka 3: Kritické prvky systému SSO se použijí, podle vhodnosti, na úřady vykonávající funkce dozoru nad bezpečností, stejně jako úřady provádějící odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů nebo jiné činnosti související s řízením bezpečnosti na úrovni státu.

Poznámka 4: Specifické požadavky pro dozor nad bezpečností leteckých provozovatelů jsou uvedeny v ICAO Annex 6, Part I, Appendix 5 a v ICAO Annex 6, Part III, Appendix 1.

1. Základní letecká legislativa (CE-1)

1.1 Státy musí uveřejnit a prosazovat ucelené právní předpisy v oblasti letectví, přiměřené objemu a složitosti jejich činností v oblasti letectví, které jsou v souladu s požadavky uvedenými v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, s cílem umožnit dozor nad bezpečností v civilním letectví a její řízení a vynucování předpisů prostřednictvím příslušných úřadů nebo agentur zřízených za tímto účelem.

Poznámka: To zahrnuje zajištění, že právní předpisy v oblasti letectví zůstanou pro daný stát odpovídající a přiměřené.

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

2. Zvláštní provozní předpisy (CE-2)

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

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

3. Systém a funkce státu (CE-3)

3.1 Státy musí dle vhodnosti zřídit příslušné úřady nebo agentury pro řízení bezpečnosti podpořené dostatečným a kvalifikovaným personálem a odpovídajícími finančními zdroji.

3.2 Úřady nebo agentury státu musí mít stanoveny bezpečnostní funkce a cíle k plnění jejich zodpovědnosti v řízení bezpečnosti.

Poznámka: To zahrnuje účast státních leteckých organizací ve specifických činnostech souvisejících s řízením bezpečnosti v ČR a určení postavení, zodpovědností a vzájemných vztahů těchto organizací.

3.3 Státy by měly přijmout taková opatření, jakými jsou například systém odměňování a podmínek práce, aby zajistil, že je přijat a udržen kvalifikovaný personál k výkonu funkcí dozoru nad bezpečností.

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

3.5 Státy by měly používat metodologii k určení personálních požadavků pro personál vykonávající funkce dozoru nad bezpečností, která bere v potaz velikost a složitost činností v oblasti letectví v jejich státu.

Poznámka: ICAO Annex 6, Part I, Appendix 5 a v ICAO Annex 6, Part III, Appendix 1 navíc vyžadují, aby stát provozovatele využil takovouto metodologii k určení požadavků na počet inspektorů. Inspektoři jsou podmnožinou personálu vykonávajícího funkce dozoru nad bezpečností.

4. Odborně kvalifikovaný personál (CE-4)

4.1 Státy musí ustanovit minimální kvalifikační požadavky pro odborný personál vykonávající funkce vztahující se k bezpečnosti a poskytovat odpovídající počáteční a opakovací výcvik k udržení a zvyšování způsobilosti personálu na požadované úrovni.

4.2 Státy musí zavést systém pro uchovávání záznamů o výcviku odborného personálu.

5. Odborný poradenský materiál, nástroje a zajištění informací kritických z hlediska bezpečnosti (CE-5)

5.1 Státy musí dle vhodnosti poskytnout svému odbornému personálu odpovídající zařízení, ucelený a aktuální odborný poradenský materiál, příručky a postupy, informace kritické z hlediska bezpečnosti, nástroje a vybavení a přepravní prostředky k zajištění toho, že je personál schopen standardním způsobem

v souladu se zavedenými postupy a efektivně vykonávat funkce dozoru nad bezpečností.

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

6. Závazky licencování, osvědčování, schvalování a/nebo opravňování (CE-6)

Státy musí zavést zdokumentované procesy a postupy k zajištění, že jednotlivci a organizace vykonávající letecké činnosti splňují zavedené požadavky před tím, než je jim povoleno užívat výsad průkazu způsobilosti, osvědčení, schválení nebo oprávnění k výkonu odpovídající letecké činnosti.

7. Závazky dohledu (CE-7)

Státy musí zavést zdokumentované procesy dohledu definováním a plánováním průběžných inspekcí, auditů a monitorovacích činností, aby bylo proaktivně zajištěno, že držitelé průkazů způsobilosti, osvědčení,

schválení a/nebo oprávnění průběžně plní stanovené požadavky. Toto zahrnuje také dohled nad personálem určeným příslušným úřadem k výkonu funkcí dozoru nad bezpečností jeho jménem.

8. Řešení problémů souvisejících s bezpečností (CE-8)

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

8.2 Státy musí zajistit, že zjištěné problémy související s bezpečností jsou včas vyřešeny prostřednictvím systému, který sleduje a zaznamenává vývoj, včetně opatření přijatých jednotlivci a organizacemi vykonávajícími činnosti v oblasti letectví při řešení těchto problémů.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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

(viz Hlava 4, ust. 4.1.1)

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

Poznámka 2: Spojení poskytovatele služeb s jinými organizacemi mohou mít významný podíl na bezpečnosti jeho činností nebo služeb. Poradenský materiál k řízení spojení v souvislosti se SMS je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Poznámka 3: V kontextu tohoto doplňku v souvislosti s poskytovateli služeb „odpovědnost (accountability)“ se váže k „povinnosti (obligation)“, kterou nelze delegovat, kdežto „zodpovědnosti (responsibilities)“ se váže k funkcím a činnostem, které mohou být delegovány).

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

1. Politika a cíle bezpečnosti
 - 1.1 Závazek vedení
 - 1.2 Odpovědnost a zodpovědnosti za bezpečnost
 - 1.3 Jmenování klíčového bezpečnostního personálu
 - 1.4 Koordinace plánování reakce v případě nouze
 - 1.5 Dokumentace SMS
2. Řízení bezpečnostních rizik
 - 2.1 Identifikace nebezpečí
 - 2.2 Hodnocení a zmírňování rizik
3. Zajišťování bezpečnosti
 - 3.1 Sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti
 - 3.2 Řízení změn
 - 3.3 Průběžné zdokonalování SMS
4. Prosazování bezpečnosti
 - 4.1 Výcvik a vzdělávání
 - 4.2 Komunikace o bezpečnosti

1. Politika a cíle bezpečnosti**1.1 Závazek vedení**

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

- a) reflektovat závazek organizace ve vztahu k bezpečnosti, včetně podpory pozitivní kultury v oblasti bezpečnosti;

- b) obsahovat jasné stanovisko o poskytnutí nezbytných prostředků pro zavádění bezpečnostní politiky;
- c) obsahovat postupy pro bezpečnostní hlášení;
- d) jasně dokládat, jaké typy chování jsou nepřijatelné v souvislosti s leteckými činnostmi poskytovatele služeb, a obsahovat okolnosti, za kterých se nebudou uplatňovat kázeňské postihy;
- e) být podepsaná odpovědným ředitelem;
- f) být s viditelnou podporou komunikována napříč organizací; a
- g) pravidelně revidována k zajištění toho, že zůstane odpovídající a přiměřená pro poskytovatele služeb.

1.1.2 Poskytovatel služeb musí stanovit cíle bezpečnosti s náležitým přihlédnutím ke své politice bezpečnosti. Cíle bezpečnosti musí:

- a) tvořit základ pro sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti, jak je požadováno ust. 3.1.2;
- b) odrážet závazek poskytovatele služby, že bude udržovat nebo nepřetržitě zvyšovat celkovou účinnost SMS;
- c) být oznámeny po celé organizaci; a
- d) být pravidelně revidovány, aby se zajistilo, že zůstávají pro poskytovatele služeb i nadále odpovídající a přiměřené.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se stanovení cílů bezpečnosti je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

1.2 Odpovědnost a zodpovědnosti za bezpečnost

Poskytovatel služeb musí:

- a) určit odpovědného ředitele, který je, bez ohledu na jeho jiné funkce, odpovědný za zavádění a údržbu účinného SMS jménem organizace;
- b) jasně stanovit hranice odpovědnosti za bezpečnost napříč organizací, včetně přímé odpovědnosti za bezpečnost na straně vyššího vedení;
- c) určit zodpovědnosti všech členů vedení, bez ohledu na jejich další funkce, a ostatních zaměstnanců s ohledem na bezpečnostní výkonnost organizace;
- d) zdokumentovat a komunikovat bezpečnostní odpovědnost, zodpovědnosti a pravomoci napříč organizací; a
- e) stanovit úroveň vedení s rozhodovací pravomocí v otázce přijatelnosti bezpečnostních rizik.

1.3 Jmenování klíčového bezpečnostního personálu

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

Poznámka: V závislosti na velikosti organizace poskytovatele služeb a složitosti jeho leteckých činností nebo služeb, mohou být zodpovědnosti za zavedení a udržování SMS přiděleny jedné nebo více osobám, které plní roli vedoucího bezpečnosti, jako

svou jedinou funkci nebo v kombinaci s jinými povinnostmi, které nevedou k jakýmkoli střetům zájmů.

1.4 Koordinace pohotovostního plánování nouzové reakce

Poskytovatel služeb, po němž se vyžaduje, aby zavedl a udržoval pohotovostní plán nouzové reakce v případě leteckých nehod nebo incidentů v provozu letadel a jiných nouzových stavů v letectví, musí zajistit, aby byl pohotovostní plán nouzové reakce, který umožňuje řádný a účinný přechod z normálního provozu do provozu ve stavu nouze a opětovný návrat k normálnímu provozu, vhodně koordinován s pohotovostními plány nouzové reakce těchto organizací, se kterými musí být ve spojení během poskytování svých služeb.

1.5 Dokumentace SMS

1.5.1 Poskytovatel služeb musí vyvinout a udržovat příručku SMS, která popisuje:

- politiku a cíle bezpečnosti organizace;
- požadavky SMS;
- postupy a procesy SMS;
- odpovědnost, zodpovědnosti a pravomoci pro postupy a procesy SMS.

1.5.2 Poskytovatel služeb musí vyvinout a udržovat provozní záznamy SMS jako součást jeho dokumentace SMS.

Poznámka: V závislosti na velikosti organizace poskytovatele služeb a složitosti jeho leteckých činností nebo služeb, mohou mít příručka SMS a provozní záznamy SMS formu samostatných dokumentů nebo mohou být nedělitelnou součástí jiných dokumentů (dokumentace) organizace udržovaných poskytovatelem služeb.

2. Řízení bezpečnostních rizik

2.1 Identifikace nebezpečí

2.1.1 Poskytovatel služeb musí vytvořit a udržovat postup, s cílem identifikovat nebezpečí související s jeho leteckou činností nebo službami.

2.1.2 Rozpoznání nebezpečí musí být založeno na kombinaci reaktivních a proaktivních metod.

2.2 Hodnocení a zmírňování rizik

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

Poznámka: Tento proces může zahrnovat prediktivní metody analýzy údajů o bezpečnosti.

3. Zajišťování bezpečnosti

3.1 Sledování a měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti

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

Poznámka: Jedním ze způsobů, jak sledovat shodu s předpisy v oblasti bezpečnosti, na nichž je SMS postaveno, a jak vyhodnocovat účinnost prvků řízení bezpečnostních rizik, je proces interního auditu. Poradenský materiál týkající se rozsahu procesu interního auditu je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

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

3.2 Řízení změn

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

3.3 Průběžné zdokonalování SMS

Poskytovatel služeb musí sledovat a vyhodnocovat své SMS procesy, aby udržel nebo průběžně zdokonaloval celkovou účinnost SMS.

4. Prosazování bezpečnosti

4.1 Výcvik a vzdělávání

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

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

4.2 Komunikace o bezpečnosti

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

- zajistí, že si všichni pracovníci plně uvědomují systém SMS v rozsahu přiměřeném jejich pracovnímu zařazení;
- předají informace kritické z hlediska bezpečnosti;
- vysvětlí nutnost některých opatření ke zvýšení bezpečnosti; a
- vysvětlí, proč jsou zavedeny nebo změněny bezpečnostní postupy.

DOPLNĚK 3 – ZÁSADY OCHRANY ÚDAJŮ O BEZPEČNOSTI, INFORMACÍ VZTAHUJÍCÍCH SE K BEZPEČNOSTI A SOUVISEJÍCÍCH ZDROJŮ

(viz Hlava 5, ust. 5.3)

Poznámka 1: Ochrana údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů je základem k zajištění jejich nepřetržité dostupnosti, jelikož použití údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti pro jiné účely, než je udržování a zvyšování bezpečnosti, může zabránit budoucí dostupnosti takovýchto údajů a informací a mít výrazně nepříznivý vliv na bezpečnost.

Poznámka 2: Vzhledem k různým právním systémům států mají státy flexibilní možnost navrhnout své zákony a předpisy ve shodě s jejich politikou a postupy.

Poznámka 3: Zásady obsažené v tomto doplňku jsou proto zaměřeny na pomoc státům, aby ustanovily a přijaly národní zákony, předpisy a politiky k ochraně údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti získaných systémy sběru a zpracování údajů o bezpečnosti (SDCPS), stejně jako souvisejících zdrojů, které ale současně dovolují náležitý výkon spravedlnosti a nezbytná opatření pro udržení nebo zvýšení bezpečnosti v letectví.

Poznámka 4: Cílem je zajistit nepřetržitou dostupnost údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti prostřednictvím omezení jejich použití pro jiné účely, než je udržování a zvyšování bezpečnosti letectví.

1. Obecné zásady

1.1 Státy musí, prostřednictvím národních zákonů, předpisů a politik k ochraně údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů, zajistit, že:

- a) je nastolena rovnováha mezi potřebou chránit údaje o bezpečnosti, informace vztahující se k bezpečnosti a související zdroje za účelem udržovat nebo zvyšovat bezpečnost letectví a potřebou řádného výkonu spravedlnosti;
- b) jsou údaje o bezpečnosti, informace vztahující se k bezpečnosti a související zdroje chráněny v souladu s tímto doplňkem;
- c) jsou stanoveny podmínky, za nichž údaje o bezpečnosti, informace vztahující se k bezpečnosti a související zdroje získají nárok na ochranu;
- d) údaje o bezpečnosti a informace vztahující se k bezpečnosti zůstanou dostupné pro účely udržování nebo zvyšování bezpečnosti letectví.

Poznámka: Úmyslem ochrany údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů není zasahovat do řádného výkonu spravedlnosti nebo překážet udržování nebo zvyšování bezpečnosti letectví.

1.2 Je-li zahájeno odborné zjišťování příčin podle ICAO Annex 13 – Aircraft Accident and Incident Investigation, podléhají záznamy odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů uvedené v seznamu v ust. 5.12 ICAO Annex 13 ochraně v souladu s ICAO Annex 13, místo aby byly chráněny v souladu s tímto předpisem.

2. Zásady ochrany

2.1 Státy musí zajistit, aby údaje o bezpečnosti nebo informace vztahující se k bezpečnosti nebyly použity ke:

- a) kárnému, občanskoprávnímu, správnímu a trestnímu řízení proti zaměstnancům, provoznímu personálu nebo organizacím;
 - b) zpřístupnění veřejnosti; nebo
 - c) jakýmkoli účelům jiným, než je udržování nebo zvyšování bezpečnosti;
- pokud se neuplatní zásada výjimky.

2.2 Státy musí poskytnout ochranu údajům o bezpečnosti, informacím vztahujícím se k bezpečnosti a souvisejícím zdrojům prostřednictvím zajištění, že:

- a) ochrana je určena na základě povahy údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti;
- b) je ustanoven formální postup k poskytnutí ochrany údajům o bezpečnosti, informacím vztahujícím se k bezpečnosti a souvisejícím zdrojům;
- c) údaje o bezpečnosti a informace vztahující se k bezpečnosti nebudou použity k jiným účelům než k těm, pro které byly shromážděny, pokud se neuplatní zásada výjimky;
- d) do té míry, že je uplatněna zásada výjimky, užití údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti v kárných, občanskoprávních, správních nebo trestních řízeních bude možné pouze za autoritativních záruk.

Poznámka 1: Formální postup může zahrnovat to, že jakákoli osoba vyžadující odtajnění údajů o bezpečnosti nebo informací vztahujících se k bezpečnosti musí mít k jejich zveřejnění opodstatněný důvod.

Poznámka 2: Autoritativní záruky zahrnují soudní omezení nebo restrikce, jako jsou rozhodnutí o ochraně, uzavřená řízení, přezkoumávání za zavřenými dveřmi a anonymizace údajů pro potřeby použití nebo zveřejnění informací vztahujících se k bezpečnosti při soudních nebo správních řízeních.

3. Zásady výjimek

Výjimky z ochrany údajů o bezpečnosti, informací vztahujících se k bezpečnosti a souvisejících zdrojů budou uděleny pouze, pokud příslušný úřad:

- a) zjistí, že existují skutečnosti a okolnosti, které důvodně poukazují na to, že událost mohla být způsobena činem nebo zanedbáním považovaným v souladu s národním právem za jednání naplňující skutkovou podstatu nepřípustné nedbalosti, záměrného pochybení nebo trestné činnosti;
- b) po přezkoumání údajů o bezpečnosti nebo informací vztahujících se k bezpečnosti zjistí, že jejich uvolnění je pro řádný výkon spravedlnosti nezbytné a že přínos jejich uvolnění převáží

nepříznivý domácí a mezinárodní dopad, jaký jejich uvolnění pravděpodobně bude mít na budoucí sběr a dostupnost údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti; nebo

- c) po přezkoumání údajů o bezpečnosti nebo informací vztahujících se k bezpečnosti zjistí, že jejich uvolnění je nezbytné pro udržení nebo zvýšení bezpečnosti a že přínos jejich uvolnění převáží nepříznivý domácí a mezinárodní dopad, jaký jejich uvolnění pravděpodobně bude mít na budoucí sběr a dostupnost údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka 1: Při vydávání rozhodnutí bere příslušný úřad do úvahy souhlas zdroje údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka 2: Pro různé okolnosti mohou být určeny různé příslušné úřady. Příslušné úřady mohou mimo jiné zahrnovat justiční orgány nebo ty úřady, jimž byly jinak v souladu s národními zákony svěřeny zodpovědnosti v oblasti letectví.

4. Veřejný přístup

4.1 Státy, které mají uzákoněnu svobodu informací, musí v souvislosti s žádostmi o zveřejnění vytvořit výjimky zveřejnění, aby se zajistilo zachování důvěrnosti dobrovolně předaných údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka: Zákony, předpisy a politiky obecně nazývané jako právo na svobodu informací (v angličtině right-to-know, freedom-of-information, open records nebo sunshine laws) umožňují veřejný přístup k informacím uchovávaným státem.

4.2 V případě zveřejnění v souladu s oddílem 3 musí státy zajistit, že:

- a) zveřejnění příslušné osobní informace zahrnuté v údajích o bezpečnosti nebo informacích vztahujících se k bezpečnosti vyhovuje příslušným zákonům o ochraně osobních údajů; nebo
- b) zveřejnění údajů o bezpečnosti nebo informací vztahujících se k bezpečnosti je provedeno po

anonymizaci osobních údajů, v souhrnné nebo celkové formě.

5. Zodpovědnost správce údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti

5.1 Státy musí zajistit, že každý systém SDCPS má stanoveného správce, s cílem uplatňovat ochranu údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti v souladu s použitelnými ustanoveními tohoto doplňku.

Poznámka: Správcem může být myšlen jednotlivec nebo organizace.

6. Ochrana zaznamenaných údajů

Poznámka 1: Záznamy z pracovního prostředí požadované národními zákony, např. zapisovače hlasu v pilotním prostoru (CVR) nebo záznamy komunikace v pozadí a zvukového prostředí na pracovištích řídicích letového provozu, mohou být vnímány jako zásah do soukromí provozního personálu, jemuž jiné profese nejsou vystaveny.

Poznámka 2: Požadavky na ochranu záznamů letových zapisovačů a záznamů ze stanovišť řízení letového provozu v průběhu odborného vyšetřování zahájených podle ICAO Annex 13 jsou uvedeny tam. Ustanovení týkající se ochrany záznamů letových zapisovačů během normálního provozu jsou uvedena v ICAO Annex 6.

6.1 Pokud jde o jejich důvěrnost a přístupnost veřejnosti, musí státy prostřednictvím národních zákonů a předpisů poskytovat záznamům z okolí pracovišť zvláštní prostředky ochrany.

6.2 Státy musí v rámci národních zákonů a předpisů zacházet se záznamy z okolí pracovišť, které jsou národními zákony a předpisy vyžadovány, jako s důvěrnými chráněnými údaji, které podléhají zásadám ochrany a výjimkám, jak je stanoveno v tomto doplňku.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO