



EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 18.12.2012
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

**o hlášení událostí v civilním letectví, kterým se mění nařízení (EU) č. 996/2010 a zrušuje
směrnice 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES)
č. 1330/2007**

(Text s významem pro EHP)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI NÁVRHU

1.1. Obecné souvislosti návrhu

Průměrná roční míra smrtelných nehod v pravidelné osobní letecké dopravě zůstává v Evropské unii v během posledních let více méně stabilní. Prognóza růstu letového provozu pro příští desetiletí očekává, že se do roku 2030 počet letů téměř zdvojnásobí. V situaci stabilní míry smrtelných nehod to pravděpodobně povede ke zvýšení počtu nehod jako vedlejšího produktu stále se zvyšujícího objemu dopravy.

Stávající systém bezpečnosti letectví je především reaktivním systémem založeným na technickém pokroku, na řádných právních předpisech, které jsou podpořeny účinným regulačním dohledem, a na zevrubném vyšetřování nehod, které vede k doporučením týkajícím se zvýšení bezpečnosti. Avšak i když má možnost poučit se z nehody zásadní význam, čistě reaktivní systémy nyní prokázaly svá omezení, pokud jde o pokračující zlepšení. Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) v této souvislosti podporuje přechod k proaktivnějším bezpečnostním postupům založeným na důkazech. Účinnost takovýchto proaktivních systémů výrazně závisí na schopnosti systematicky analyzovat veškeré dostupné bezpečnostní informace, včetně informací o událostech v civilním letectví. Údaje mají pro identifikaci bezpečnostních rizik skutečně zásadní význam, protože bez spolehlivých informací jsou pokusy o identifikaci rizik pouhým hádáním.

Na úrovni Evropské unie přechod k proaktivnějšímu a na důkazech založenému systému řízení bezpečnosti letectví začal již přijetím směrnice 2003/42/ES¹, která každému členskému státu ukládá povinnost zřídit povinný systém hlášení událostí. Na základě tohoto předpisu mají členské státy shromažďovat, ukládat, chránit a navzájem si vyměňovat informace o některých incidentech v civilním letectví a pracovníci v oblasti letectví jsou povinni hlásit události, ke kterým dochází v jejich denní provozní činnosti. Uvedený předpis byl v roce 2007 doplněn dvěma prováděcími nařízeními². První z nich zřídilo evropskou centrální evidenci, obsahující veškeré události v civilním letectví shromážděné členskými státy, a druhé stanovilo pravidla pro šíření informací obsažených v této evidenci. Evidence v současnosti obsahuje asi 600 000 událostí a tento počet denně narůstá.

1.2. Důvody návrhu

Směrnice 2003/42/ES stanovením povinnosti hlášení událostí položila základ pro proaktivní a na důkazech založený systém řízení bezpečnosti letectví v Evropské unii. Evropská unie a její členské státy však v současnosti nemají dostatečnou schopnost využívat zpětné vazby plynoucí ze zkušeností pro předcházení nehodám a

¹ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví; Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

² Nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 ze dne 12. listopadu 2007, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro zařazování informací o událostech v civilním letectví do centrální evidence, Úř. věst. L 294, 13.11.2007, s. 3 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 ze dne 24. září 2007, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro šíření informací o událostech v civilním letectví zúčastněným osobám, Úř. věst. L 295, 14.11.2007, s. 7.

stávající právní předpisy nepostačují k tomu, aby zabránily zvýšení počtu nehod a souvisejících úmrtí v důsledku předpokládaného nárůstu objemu dopravy.

Tuto situaci lze vysvětlit řadou důvodů souvisejících se stávajícími evropskými právními předpisy.

Za prvé se zdá, že ačkoliv mají údaje zásadní význam pro identifikaci bezpečnostních hrozeb, informovanost o všech událostech souvisejících s bezpečností není dostatečná. Tato situace je částečně zapříčiněna rozdíly mezi členskými státy, pokud jde o rozsah událostí podléhajících hlášení. Vyplývá rovněž ze skutečnosti, že se jednotlivci obávají událost nahlásit (otázka „spravedlivého posuzování“). K dosažení cíle spočívajícího v nahlášení všech událostí musí jednotlivci systému plně důvěřovat, jelikož mají nahlásit chyby, kterých se mohli dopustit nebo k nimž mohli přispět. Jednotlivci však nejsou ve všech členských státech chráněni stejně a obávají se trestního stíhání nebo postihu ze strany nadřízených osob. K nedostatečnému shromažďování údajů o událostech přispívá rovněž neexistence povinnosti na úrovni EU zavést dobrovolný systém hlášení, který doplňuje povinné systémy, a nedostatečná jasnost, pokud jde o povinnosti týkající se hlášení událostí a tok informací.

Za druhé, zařazování údajů o událostech není harmonizované a strukturované, což má za následek nízkou kvalitu informací a neúplnost údajů. Tato situace nepříznivě ovlivňuje konzistentnost a užitečnost informací a omezuje jejich použití pro bezpečnostní účely.

Za třetí existují právní a organizační překážky zajištění přiměřeného přístupu k informacím obsaženým v evropské centrální evidenci. Evropské právní předpisy ukládají povinnost anonymizovat určité informace. Ačkoliv účelem těchto ustanovení je chránit citlivé bezpečnostní údaje, praktickým důsledkem je to, že orgány nemají k dispozici důležité skutečnosti související s bezpečností, jako je faktický popis události.

Stávající právní předpisy mimoto neobsahují žádná ustanovení o tom, jak by členské státy měly shromážděné údaje používat. Oproti tomu od přijetí směrnice byly na mezinárodní úrovni dohodnuty zásady týkající se analýzy a využití informací shromážděných pomocí systémů hlášení událostí, nebyly však dosud provedeny v evropských právních předpisech. V důsledku toho existují v členských státech poměrně různorodé a odlišné přístupy.

1.3. Cíle návrhu

Hlavním cílem této iniciativy je přispět ke snížení počtu nehod letadel a souvisejících úmrtí zlepšením stávajících systémů na vnitrostátní i evropské úrovni, a to využitím údajů o událostech v civilním letectví k nápravě bezpečnostních nedostatků a prevenci jejich opětovného výskytu.

Specifické cíle jsou následující:

- 1) Zajistit, aby byly shromážděny údaje o všech událostech, které ohrožují nebo by mohly ohrozit bezpečnost letectví, a aby poskytovaly úplný a jasný obraz bezpečnostních rizik v Evropské unii a jejích členských státech.

- 2) Zajistit, aby údaje pocházející z nahlášených událostí, uložené ve vnitrostátních databázích a v evropské centrální evidenci, byly úplné a vysoce kvalitní.
- 3) Zajistit, aby příslušné orgány měly ke všem bezpečnostním informacím uloženým v evropské centrální evidenci přiměřený přístup a aby byly využívány výhradně pro účely zvýšení bezpečnosti.
- 4) Zajistit, aby nahlášené události byly efektivně analyzovány, aby byla případná bezpečnostní rizika identifikována a řešena a aby byla sledována efektivita přijatých bezpečnostních opatření.

1.4. Platné předpisy vztahující se na oblast návrhu

Návrh se týká přijetí nařízení o hlášení událostí v civilním letectví. Nové nařízení má nahradit a zrušit stávající směrnici 2003/42/ES, její prováděcí předpisy, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007, a změnit nařízení (EU) č. 996/2010³. Vytvořením obecného rámce pro hlášení událostí v Evropské unii se přímo nezabývají žádná jiná ustanovení.

1.5. Soulad s politikami a cíli Evropské unie

Tato iniciativa je jedním z opatření nezbytných pro jednotný evropský dopravní prostor popsany v bílé knize Komise z roku 2011 „*Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje*“⁴. Byla rovněž označena jako jeden z bodů vyžadujících další akci ve sdělení Komise „*Zavedení systému řízení bezpečnosti letectví v Evropě*“⁵.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Konzultace se zúčastněnými stranami a využití výsledků odborných konzultací

V přípravné fázi proběhly rozsáhlé konzultace o obecných zásadách a minimálních standardech pro konzultaci zúčastněných osob ze strany Komise.

Komise konzultovala všech 27 členských států prostřednictvím dotazníku rozeslaného dne 7. dubna 2011. Odpovědi obdržela od všech členských států kromě jednoho. Komise v členských státech rovněž provedla několik návštěv na místě.

Komise konzultovala zúčastněné strany a širokou veřejnost v rámci veřejné konzultace, která probíhala od 24. června do 15. září 2011 na internetové stránce „*Váš hlas v Evropě*“⁶. Své příspěvky zaslalo 61 respondentů⁶.

³ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví a o zrušení směrnice 94/56/ES. Text s významem pro EHP; Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35.

⁴ KOM(2011) 144 v konečném znění.

⁵ KOM(2011) 670 v konečném znění.

⁶ Souhrn výsledků konzultace je k dispozici na této internetové stránce: http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm.

V souladu s rozhodnutím Komise 98/500/ES⁷ byl Výbor pro sociální dialog v civilním letectví vyzván, aby formalizoval postoj k přezkumu, bude-li to nutné. Dále byla v souladu s čl. 7 odst. 3 nařízení (EU) č. 996/2010 požádána o stanovisko Evropská síť orgánů pro šetření v civilním letectví (ENCASIA).

Všechny zainteresované strany a orgány byly pozvány na seminář, který dne 19. dubna 2012 uspořádala Komise a který se zaměřil na téma „spravedlivého posouzení“⁸.

Komise rovněž požádala o stanovisko evropského inspektora ochrany údajů. Byla také provedena studie zavedení společné klasifikace rizik událostí v civilním letectví.

Komise všechny tyto příspěvky použila při práci na posouzení dopadů a na návrhu.

2.2. Posouzení dopadů

Posouzení dopadů podává přehled různých zvažovaných možností. Při posuzování toho, jak by směrnice 2003/42/ES mohla být revidována, byly vedle možnosti současnou situaci nijak neměnit zvažovány tři soubory opatření.

Soubor opatření č. 1 má zlepšit stávající systém stanovením základních prvků systému úplného hlášení událostí a jeho přispění k vyšší bezpečnosti letectví, a to změnou právních předpisů pouze v nezbytné minimální míře a přijetím doporučení a pokynů v případech, kdy je to možné. Z identifikovaných opatření obsahuje tento soubor ta méně intenzivní.

Soubor opatření č. 2 sestává z ambicióznějšího souboru opatření, který by vyžadoval významnou revizi právních předpisů EU o hlášení událostí. Cílem souboru je zlepšit stávající systém stanovením nezbytných legislativních požadavků k zajištění účinného systému hlášení událostí na všech úrovních a přispět k snížení počtu leteckých nehod zavedením postupů pro analýzu shromážděných údajů, přijetím vhodných opatření a sledováním účinnosti systému, pokud jde o zvýšení bezpečnosti.

Soubor opatření č. 3 usiluje o zlepšení stávajícího systému přenesením pravomocí členských států v oblasti hlášení událostí na úroveň EU a stejně jako soubor č. 2 stanoví požadavky týkající se analýzy událostí spolu s přijetím nezbytných bezpečnostních opatření a lepším monitorováním. V rámci souboru č. 3 by byla odpovědnost za zřízení a správu systémů hlášení událostí přenesena na Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (EASA).

S ohledem na hodnocení různých souborů opatření podle kritérií účinnosti, efektivity a soudržnosti se doporučuje realizace souboru č. 2, jelikož jeho přínosy by byly podstatně vyšší než související náklady. Je to jediná možnost, která plně dosahuje stanovených cílů, jak bylo prokázáno v posouzení dopadů. Tento soubor opatření proto tvoří základ tohoto návrhu.

⁷ Rozhodnutí Komise ze dne 20. května 1998 o zřízení výborů pro kolektivní vyjednávání k podpoře dialogu mezi sociálními partnery na evropské úrovni; Úř. věst. L 225, 12.8.1998, s. 27.

⁸ Shrnutí z tohoto setkání a přijaté závěry jsou k dispozici na této internetové stránce: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm.

3. PRÁVNÍ STRÁNKA NÁVRHU

3.1. Shrnutí návrhu

3.1.1. Lepší shromažďování událostí

Návrh vytváří vhodné prostředí pro zajištění toho, aby byly hlášeny všechny události, které ohrožují nebo by mohly ohrozit bezpečnost letectví.

Za prvé návrh zachovává povinnost zřídit povinné systémy hlášení událostí a uvádí seznam osob, které jsou povinny podávat hlášení, i událostí, které mají být hlášeny v rámci povinného systému. Vedle povinného systému návrh ukládá zavedení dobrovolných systémů, jejichž účelem je shromáždit události, které povinný systém nezachytil.

Návrh rovněž obsahuje ustanovení zajišťující vhodné prostředí, které podporuje pracovníky v letectví, aby hlásili informace související s bezpečností, díky tomu, že je s výjimkou případů hrubé nedbalosti chrání před potrestáním.

3.1.2. Vyjasnění toku informací

Stávající směrnice ukládá jednotlivým osobám povinnost hlásit události přímo orgánům členských států, zatímco ve skutečnosti orgány členských států dostávají většinu hlášení událostí od organizací, které je shromažďují od jednotlivců v rámci svého procesu řízení bezpečnosti. Návrh bere tento vývoj v úvahu a zavádí požadavky na organizace. Organizace a členské státy jsou povinny zřídit systémy hlášení událostí, které umožní identifikaci bezpečnostních rizik. Údaje shromážděné organizacemi se předávají příslušným orgánům členských států, případně Evropské agentuře pro bezpečnost letectví (EASA). Všechny události shromážděné členskými státy, organizacemi a agenturou EASA jsou začleněny do evropské centrální evidence.

3.1.3. Zlepšení kvality a úplnosti údajů

Návrh obsahuje řadu ustanovení, jejichž cílem je zlepšení kvality a úplnosti hlášení událostí, díky čemuž umožňuje lepší identifikaci klíčových rizikových oblastí a potřebných opatření.

Díky definici povinných datových polí, jako je datum, kategorie nebo popis události, budou hlášení událostí muset obsahovat určitý minimální objem informací. Návrh obsahuje rovněž povinnost klasifikovat události, pokud jde o riziko, podle společného evropského systému klasifikace rizik. Dále by měly být zavedeny postupy kontroly kvality údajů, zejména kvůli zajištění soudržnosti mezi hlášením události a počátečními informacemi získanými od osoby, která podává hlášení. Komise bude také podporovat členské státy v dosahování vyšších standardů kvality a úplnosti údajů, a to podporou rozvoje pokynů a využitím pracovních seminářů. Ty by se měly zaměřit na zajištění konzistentní a jednotné integrace údajů do databází.

3.1.4. Lepší výměna informací

Návrh posílením stávajících pravidel řeší potřebu lepší výměny informací.

V tomto ohledu se přístup členských států a agentury EASA do evropské centrální evidence, která obsahuje veškeré události shromážděné členskými státy i agenturou EASA, rozšiřuje na veškeré údaje a informace obsažené v databázi. Tato nová ustanovení především umožní členským státům přístup k bezpečnostním údajům o událostech, k nimž došlo v jejich vzdušném prostoru, ale které byly nahlášený a posouzeny orgánem jiného členského státu.

Kromě toho pokud určitý orgán při hodnocení údajů shromážděných prostřednictvím systémů hlášení událostí identifikuje bezpečnostní záležitosti, jež považuje za významné pro jiný orgán, včas tyto informace předá.

V zájmu usnadnění výměny údajů a informací předpis rovněž požaduje, aby veškerá hlášení událostí byla kompatibilní se softwarem ECCAIRS (tento software využívají všechny členské státy i evropská centrální evidence) a s taxonomií ADREP (taxonomie ICAO, rovněž používaná softwarem ECCAIRS).

3.1.5. Lepší ochrana proti nevhodnému použití bezpečnostních informací

V důsledku umožnění širšího přístupu k bezpečnostním údajům a informacím obsaženým v evropské centrální evidenci je nezbytné zajistit, aby byly využívány pro náležité účely.

V tomto smyslu návrh zpřísňuje pravidla, která mají zajistit, aby kromě splnění povinnosti zaručit důvěrnost shromážděných údajů tyto údaje byly dostupné a využívány pouze za účelem udržení nebo zvýšení bezpečnosti letectví.

Text se rovněž snaží omezit negativní dopad, který může mít na bezpečnost letectví využití těchto údajů soudními orgány, tím, že zavádí povinnost uzavřít předem ujednání obsahující ustanovení, která by měla nalézt správnou rovnováhu mezi dvěma dotčenými veřejnými zájmy (spravedlností a bezpečností letectví).

3.1.6. Lepší ochrana osoby, která podává hlášení, s cílem zajistit stálou dostupnost informací

Návrh posiluje pravidla týkající se ochrany osoby, která podává hlášení o události, aby bylo zajištěno, že lidé budou mít v systém důvěru a že příslušné bezpečnostní informace budou hlášeny.

V tomto ohledu text potvrzuje povinnost anonymizovat hlášení událostí a omezuje přístup k plně identifikovaným údajům pouze na určité osoby. Kromě toho se od členských států žádá, aby se zdržely stíhání – s výjimkou případů hrubé nedbalosti.

Posiluje se pravidlo, podle kterého zaměstnanci nesmí být s výjimkou případů hrubé nedbalosti svým zaměstnavatelem postiženi na základě informací nahlášených v souladu s pravidly tohoto nařízení. Od organizací se také žádá, aby přijaly politiku popisující, jak je ochrana zaměstnanců zaručena.

Rovněž mají být určeny vnitrostátní subjekty, jimž mohou zaměstnanci oznamovat porušení pravidel zaručujících jejich ochranu, a je-li to na místě, měly by být ukládány sankce.

3.1.7. Zavedení požadavků na analýzu informací a přijímání návazných opatření na vnitrostátní úrovni

Návrh napomáhá přechodu k proaktivnějšímu a na důkazech založenému bezpečnostnímu systému v Evropě, neboť stanoví nové požadavky, které provádějí do práva EU pravidla týkající se analýzy a návazných opatření ke shromážděným událostem, dohodnutá na mezinárodní úrovni.

Organizace a členské státy jsou povinny analyzovat informace shromážděné pomocí systémů hlášení událostí za účelem identifikace bezpečnostních rizik a přijetí opatření k nápravě veškerých zjištěných bezpečnostních nedostatků. Účinnost těchto opatření, pokud jde o zvyšování bezpečnosti, musí být monitorována, a pokud to bude nutné, musí být přijata další opatření.

3.1.8. Silnější analýza na úrovni EU

Článek 19 nařízení (EU) č. 996/2010 již stanovil zásadu, že informace obsažené v evropské centrální evidenci analyzuje agentura EASA a členské státy. Tato zásada je posílena a průběžná spolupráce je formalizována v podobě sítě analytiků bezpečnosti letectví pod vedením agentury EASA.

Analýza na úrovni EU doplní činnost v členských státech zejména identifikací možných bezpečnostních problémů a hlavních rizikových oblastí na evropské úrovni. Společný systém klasifikace rizik EU bude tento úkol podporovat díky harmonizované klasifikaci všech událostí shromážděných členskými státy.

Jak Evropský program pro bezpečnost letectví, tak Evropský plán bezpečnosti letectví budou využívat analýzy a činnosti sítě analytiků bezpečnosti letectví.

3.1.9. Zvýšená transparentnost vůči veřejnosti

Návrh zaručuje nezbytnou důvěrnost některých informací, přináší však veřejnosti větší transparentnost v oblasti letecké bezpečnosti díky zveřejňování výročních bezpečnostních zpráv obsahujících informace o opatřeních přijatých v rámci uplatňování tohoto nařízení, trendy a agregované údaje.

3.2. Právní základ

Návrh je založen na čl. 100 odst. 2 Smlouvy o fungování EU.

3.3. Zásada subsidiarity

Uplatní se zásada subsidiarity, jelikož návrh nespadá do výlučné pravomoci Evropské unie. Jednotlivé členské státy nemohou dostatečným způsobem dosáhnout cílů návrhu. Cílů návrhu lze lépe dosáhnout prostřednictvím opatření na úrovni EU.

Opatření na úrovni Evropské unie lépe splní cíle tohoto návrhu z následujících důvodů: Za prvé je třeba harmonizovat hlášení událostí a pravidla týkající se využívání a ochrany informací a ochrany osoby, která podává hlášení, a za druhé je z důvodů bezpečnosti nezbytné posílit systém výměny informací mezi členskými státy a zajistit, aby byly uvedené informace analyzovány a aby byla ve všech členských státech přijímána návazná opatření. Kromě toho otázky, jako je přístup

k údajům z evropské centrální evidence a zavedení procesů a nástrojů pro jejich analýzu, nelze řešit na úrovni jednotlivých členských států, jelikož se týkají evropské databáze, pro kterou by se příslušná opatření měla přijímat na úrovni EU. Opatření na vnitrostátní úrovni jsou naprosto nezbytná, ale nepostačují k řádnému fungování systému jako celku a k tomu, aby následně přispíval ke zlepšení bezpečnosti letectví. Cíle zlepšení bezpečnosti letectví nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, neboť systémy podávání hlášení provozované členskými státy izolovaně jsou méně efektivní než koordinovaná síť s výměnou informací, která umožňuje identifikaci možných bezpečnostních problémů a hlavních rizikových oblastí na evropské úrovni.

Návrh je tedy v souladu se zásadou subsidiarity.

3.4. Zásada proporcionality

Návrh je v souladu se zásadou proporcionality. Dodatečná zátěž pro odvětví a vnitrostátní orgány je omezena na opatření nezbytná pro posílení účinnosti a celkové kvality systému. Návrh zahrnuje náklady, pokud jde o provádění ustanovení týkajících se analýzy a návazných opatření k událostem, očekává se však, že budou kompenzovány ekonomickými přínosy dosaženými díky snížení počtu nehod a souvisejících úmrtí.

3.5. Volba právního nástroje

Právní nástroj by měl mít obecnou použitelnost. Navrhovaným nástrojem je nařízení.

Jiné prostředky by nebyly přiměřené zejména z těchto důvodů:

- návrh stanoví práva a povinnosti pro Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví, což brání použití směrnice;
- mnoho nedostatků a problémových oblastí identifikovaných ve stávajícím právním rámci je spojeno s odlišným uplatňováním v různých členských státech. Různorodá praxe vyplývající ze současné směrnice jasně ukazuje, že směrnice není vhodným nástrojem k dosažení jednotného a konzistentního uplatňování právních předpisů v oblasti, kde je to z bezpečnostních důvodů nezbytné.

Nejvhodnějším právním nástrojem je proto nařízení, jelikož jiné možnosti by neumožnily dosažení navrhovaných cílů.

4. ROZPOČTOVÉ DŮSLEDKY

Rozpočtové důsledky související s vytvořením společného systému klasifikace rizik EU a navýšením rozpočtových prostředků přidělených na rozvoj softwaru ECCAIRS a správu evropské centrální evidence jsou již zahrnuty ve víceletém finančním rámci.

Rozpočtové důsledky tohoto návrhu se týkají dodatečných lidských zdrojů pro Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (zapojených do sítě analytiků) a dodatečných rozpočtových prostředků na služební cesty a vnější komunikaci.

Dodatečné lidské zdroje (2 pozice s odhadovanými náklady 300 000 EUR ročně) i dodatečné rozpočtové prostředky (služební cesty a vnější komunikace, odhad nákladů 65 000 EUR ročně) budou plně pokryty přerozdělením v rámci stávajících prostředků agentury, a jejich dopad na rozpočet EU proto bude neutrální.

5. NEPOVINNÉ PRVKY

5.1. Zjednodušení

Návrh stanoví zjednodušení právních předpisů, neboť směrnici a dvě nařízení Komise nahrazuje jedním aktem, nařízením Evropského parlamentu a Rady, které nevyžaduje prováděcí opatření na úrovni členských států.

5.2. Zrušení platných právních předpisů

Přijetí návrhu povede ke zrušení stávající směrnice 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 a ke změně nařízení (EU) č. 996/2010.

5.3. Evropský hospodářský prostor

Navržený právní předpis se týká záležitosti EHP, a proto by měl být rozšířen na Evropský hospodářský prostor.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o hlášení událostí v civilním letectví, kterým se mění nařízení (EU) č. 996/2010 a zrušuje směrnice 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 100 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Evropské komise,

po postoupení návrhu legislativního aktu vnitrostátním parlamentům,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁹,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů¹⁰,

po konzultaci s evropským inspektorem ochrany údajů¹¹,

v souladu s řádným legislativním postupem,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) V Unii by měla být zajištěna všeobecně vysoká a jednotná úroveň bezpečnosti civilního letectví a mělo by být vyvinuto veškeré úsilí ke snížení počtu nehod a incidentů s cílem zajistit důvěru veřejnosti v leteckou dopravu.
- (2) Počet smrtelných nehod v civilním letectví zůstal v posledním desetiletí celkově prakticky nezměněn; nicméně existují obavy, že nárůst dopravy předpokládaný v příštích desetiletích může způsobit zvýšení počtu nehod.
- (3) Cílem nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 ze dne 20. října 2010 o šetření a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví¹² je předcházet nehodám usnadněním rychlých, účinných a kvalitních bezpečnostních vyšetřování. Toto nařízení by nemělo zasahovat do postupu šetření nehod a incidentů vedených vnitrostátními orgány pro šetření podle definice v nařízení (EU) č. 996/2010.

⁹ Úř. věst. C , , s. .

¹⁰ Úř. věst. C , , s. .

¹¹ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

¹² Úř. věst. L 295, 12.11.2010, s. 35.

- (4) Zkušenost ukazuje, že často dříve, než dojde k nehodě, poukazuje řada incidentů a jiných nedostatků na bezpečnostní rizika. Kromě toho i když má možnost poučit se z nehody zásadní význam, čistě reaktivní systémy prokázaly svá omezení, pokud jde o pokračující zlepšení. Unie a její členské státy by měly směřovat k proaktivnějším a na důkazech založeným bezpečnostním postupům, které se zaměřují na předcházení vzniku nehod analýzou všech dostupných bezpečnostních informací, včetně informací o událostech v civilním letectví.
- (5) Zvýšení bezpečnosti civilního letectví vyžaduje, aby byly příslušné informace týkající se bezpečnosti civilního letectví hlášeny, shromažďovány, ukládány, chráněny, vyměňovány, rozšiřovány a analyzovány a aby na základě získaných informací byla přijímána vhodná bezpečnostní opatření. Tento proaktivní a na důkazech založený přístup by měly provádět příslušné orgány pro bezpečnost letectví členských států, organizace v rámci svých systémů řízení bezpečnosti a Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA).
- (6) Měly by být zavedeny povinné a dobrovolné systémy podávání hlášení, které jednotlivcům umožní hlásit podrobné informace o událostech, a shromážděné informace by měly být předány orgánu příslušnému k přijetí opatření na základě ohlášených událostí s cílem zvýšit bezpečnost civilního letectví.
- (7) Osoby činné v různých oblastech civilního letectví, které se dozvědí o událostech, jež mají význam pro předcházení nehodám, by měly tyto události hlásit.
- (8) V zájmu zachycení všech informací, které by přispěly ke zvýšení bezpečnosti letectví, by vedle systémů požadovaných tímto předpisem měl být podporován rozvoj dalších prostředků pro shromažďování bezpečnostních informací.
- (9) Orgány pro šetření by měly získat úplný přístup ke shromážděným údajům o událostech nebo k hlášením událostí uchovávaným jejich členskými státy, aby mohly rozhodnout, které události mohou vyžadovat šetření a poskytnout bezpečnostní ponaučení v zájmu bezpečnosti letectví.
- (10) Zásadní význam má získat kvalitní a úplné údaje, jelikož analýzy a trendy vycházející z nepřesných údajů mohou vést k zavádějícím výsledkům a k tomu, že se úsilí soustřeďuje na oblasti, které nevyžadují žádná opatření. Kromě toho mohou takové nepřesné údaje vést ke ztrátě důvěry v informace pocházející ze systémů hlášení událostí. V zájmu zajištění kvality a úplnosti by měla hlášení událostí obsahovat minimální informace, které se mohou lišit v závislosti na kategorii události. Kromě toho by měly být zavedeny postupy pro kontrolu kvality informací a pro zajištění konzistentnosti mezi hlášením události a prvotními údaji o události. Rovněž by měly být za podpory Komise vytvořeny náležité pokyny, zejména v zájmu zajištění kvality a úplnosti údajů, jakož i konzistentního a jednotného začleňování údajů do databází. Měly by také být pořádány semináře, organizované zejména Komisí, poskytující nezbytnou podporu.
- (11) Měl by být vypracován společný evropský systém klasifikace rizik, poskytující podporu při identifikaci nezbytných rychlých opatření v reakci na jednotlivé události s vysokým bezpečnostním rizikem. Rovněž by měl umožnit identifikaci hlavních rizikových oblastí díky analýze souhrnných informací. Tento systém by měl podporovat členské státy v jejich hodnocení událostí a při určování toho, kam nejlépe

zaměřit jejich úsilí. Díky analýze souhrnných informací z evropské perspektivy by měl rovněž umožnit identifikaci hlavních rizikových oblastí v Unii a podporovat činnosti Evropského programu pro bezpečnost letectví a Evropského plánu bezpečnosti letectví. Měla by být zajištěna náležitá podpora k zajištění konzistentní a jednotné klasifikace rizik v členských státech.

- (12) Hlášení událostí by se měla uchovávat v databázích kompatibilních s ECCAIRS (software, který všechny členské státy a evropská centrální evidence využívají k uchovávání hlášení událostí) a s taxonomií ADREP (taxonomie ICAO, rovněž využívaná pro software ECCAIRS), aby se usnadnila výměna informací.
- (13) Účastní-li se události letadlo registrované v některém členském státě nebo provozované organizací usazenou v některém členském státě, měla by být hlášena i tehdy, jestliže k ní došlo mimo území členských států.
- (14) Informace o událostech by měly být v rámci Unie vyměňovány. Tím by se mělo zejména značně zlepšit zjišťování skutečných nebo potenciálních rizik. Mělo by se tím také umožnit, aby členské státy získávaly všechny nezbytné informace o událostech, k nimž došlo na jejich území, ale které jsou hlášeny do jiného členského státu.
- (15) Výměna informací o událostech by měla respektovat cíl předcházení leteckým nehodám a incidentům a nemá ve svém důsledku sloužit k určení viny či odpovědnosti ani k poskytování referenčních hodnot, pokud jde o úroveň bezpečnosti.
- (16) Nejefektivněji lze výměnu velkého množství informací mezi všemi členskými státy, Komisí a agenturou EASA zajistit prostřednictvím evropské centrální evidence.
- (17) Veškeré informace související s bezpečností, pocházející z hlášení událostí shromážděných v Unii, by měly být do evropské centrální evidence předávány včas. To by mělo zahrnovat shromažďování incidentů, ale také informací získaných z nehod a vážných incidentů vyšetřovaných v souladu s nařízením (EU) č. 966/2010.
- (18) Toto nařízení by se mělo vztahovat na informace týkající se vnitrostátních událostí, uložené ve vnitrostátních databázích.
- (19) Bezpečnostní informace obsažené v evropské centrální evidenci by měly být plně dostupné subjektům, které jsou pověřeny řízením bezpečnosti civilního letectví, včetně agentury EASA, a orgánům pověřeným vyšetřováním nehod a incidentů v Unii.
- (20) Zúčastněné osoby mohou požádat o přístup k určitým informacím obsaženým v evropské centrální evidenci.
- (21) Jelikož jsou vnitrostátní kontaktní místa nejlépe obeznámena se zúčastněnými osobami, jež jsou usazeny v jejich členském státě, mělo by se každé vnitrostátní kontaktní místo zabývat žádostmi od zúčastněných osob usazených na území tohoto členského státu, kdežto žádostmi od zúčastněných osob ze třetích zemí a od mezinárodních organizací by se měla zabývat Komise.
- (22) Informace obsažené v hlášení událostí by měly být analyzovány a měla by být identifikována bezpečnostní rizika. Výsledkem by mělo být stanovení odpovídajících opatření pro zlepšení bezpečnosti letectví a jejich včasné provedení. Informace o analýze a návazných opatřeních ve vztahu k událostem by měly být šířeny v rámci

organizací a orgánů členských států, jelikož poskytování zpětné vazby k nahlášeným událostem dotyčné osoby motivuje k tomu, aby události hlásily.

- (23) Účinnost přijatých bezpečnostních opatření by měla být sledována a v případě potřeby by měla být přijata dodatečná opatření, aby se zajistilo, že bezpečnostní nedostatky byly řádně vyřešeny. Informace obsažené v hlášení událostí by měly být rovněž používány v podobě souhrnných údajů za účelem zjištění tendencí.
- (24) Členské státy by při určování opatření, která mají být zahrnuta do jejich státního programu bezpečnosti, a s cílem zajistit, aby tato opatření byla založená na důkazech, měly využívat informace ze shromážděných hlášení událostí a jejich analýzu.
- (25) Jelikož cíle zvýšení letecké bezpečnosti nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, protože systémy hlášení, které provozují členské státy izolovaně, jsou méně efektivní než koordinovaná síť s výměnou informací umožňující identifikaci možných bezpečnostních problémů a hlavních rizikových oblastí na úrovni Unie, měla by být analýza na vnitrostátní úrovni doplněna o analýzu a návazná opatření na úrovni Unie, aby byla zajištěna lepší prevence leteckých nehod a incidentů. Tento úkol by na úrovni Unie měla provádět síť analytiků bezpečnosti letectví.
- (26) Evropský program pro bezpečnost letectví a Evropský plán bezpečnosti letectví by měly činnost sítě analytiků bezpečnosti letectví využít zejména k určení opatření založených na důkazech, která mají být provedena na úrovni Unie.
- (27) Veřejnosti by se měly poskytnout obecné souhrnné informace o úrovni bezpečnosti letectví v členských státech a v Unii. Mělo by se jednat především o informace o trendech a analýzách vyplývajících z provádění tohoto nařízení v členských státech, jakož i o informace o obsahu evropské centrální evidence v souhrnné formě.
- (28) Systém bezpečnosti civilního letectví je založen na zpětné vazbě a poučení z nehod a incidentů. Hlášení událostí a využití událostí ve prospěch bezpečnosti vycházejí ze vztahu důvěry mezi ohlašovatelem události a subjektem odpovědným za shromažďování a hodnocení těchto hlášení. To vyžaduje přísné uplatňování pravidel týkajících se důvěrnosti. Účelem ochrany bezpečnostních informací před nevhodným použitím a omezeného přístupu k evropské centrální evidenci pouze zúčastněným osobám, které se účastní zvyšování bezpečnosti civilního letectví, je zajistit trvalou dostupnost bezpečnostních informací, aby mohla být přijímána řádná a včasná preventivní opatření a zvyšována bezpečnost letectví. V této souvislosti by citlivé bezpečnostní informace měly být vhodně chráněny a jejich shromažďování by mělo být zaručeno jejich důvěrností, ochranou jejich zdrojů a důvěrou osob pracujících v civilním letectví. Měla by být přijata vhodná opatření umožňující důvěrnost informací shromážděných prostřednictvím systémů hlášení událostí a přístup k evropské centrální evidenci by měl být omezen. Vnitrostátní zákony o volném přístupu k informacím by měly zohledňovat nezbytnou důvěrnost těchto informací. Shromážděné informace by měly být přiměřeným způsobem chráněny před neoprávněným použitím či zveřejněním. Měly by být používány výlučně za účelem zachování nebo zlepšení bezpečnosti letectví a neměly by být použity k určení viny či odpovědnosti.

- (29) Osoba, která nahlásí událost podle tohoto nařízení, by měla být řádně chráněna. V této souvislosti by hlášení událostí měla být anonymizována a údaje o osobě, která hlášení podala, by neměly být evidovány v databázích.
- (30) Systém civilního letectví by měl rovněž podporovat nerepresivní prostředí umožňující dobrovolné hlášení událostí a prosazovat tak zásadu „spravedlivého posouzení“. Nerepresivní prostředí by nemělo bránit přijetí opatření nezbytných k zachování nebo zvýšení úrovně bezpečnosti letectví.
- (31) Prostor „spravedlivého posouzení“ by mělo dotyčné osoby povzbuzovat, aby hlásily informace související s bezpečností. Nemělo by je však zprošťovat jejich běžné odpovědnosti. V této souvislosti by zaměstnanci neměli být trestáni na základě informací, které poskytli podle tohoto nařízení, kromě případů hrubé nedbalosti.
- (32) Je důležité dosáhnout jednotného chápání pojmu hrubá nedbalost, a jasně tak stanovit hranici, která osobu, která podala hlášení, chrání před újmou nebo stíháním.
- (33) V zájmu prosazování „spravedlivého posouzení“ a posílení důvěry jednotlivců v systém by se nahlášenými událostmi měly zabývat určené osoby pracující nezávisle na ostatních útvarech.
- (34) Zaměstnanci by měli mít možnost hlásit porušení zásad, které vymezují jejich ochranu, stanovených tímto předpisem. Členské státy by měly definovat důsledky pro ty, kdo zásady ochrany osoby, která podala hlášení, poruší, a měly by přijmout sankce, je-li to na místě.
- (35) Dotyčným osobám může v hlášení událostí bránit strach z výpovědi ve vlastní neprospěch a jejich potenciálních důsledků, pokud jde o trestní stíhání. Členské státy by v takových situacích neměly osobu, která podala hlášení, na jeho základě trestně stíhat, s výjimkou případů hrubé nedbalosti. Dále by měla být posílena spolupráce mezi orgány pro provozní bezpečnost a justičními orgány, jež by měla být formalizována prostřednictvím předem uzavřených ujednání, která by měla respektovat vyváženost různých dotčených veřejných zájmů a zejména by měla upravovat přístup k hlášením událostí uloženým ve vnitrostátních databázích a využití těchto hlášení.
- (36) V zájmu zajištění přiměřené flexibility a aktualizace informací uvedených v přílohách tohoto nařízení, jakož i za účelem definování společného evropského systému klasifikace rizik, aktualizace opatření týkajících se začleňování do evropské centrální evidence a zvýšení či omezení rozsahu rozšiřování informací obsažených v evropské centrální evidenci by měla být na Komisi přenesena pravomoc přijímat akty v souladu s článkem 290 Smlouvy o fungování Evropské unie. Je obzvláště důležité, aby Komise v rámci přípravné činnosti vedla odpovídající konzultace, a to i na odborné úrovni. Při přípravě a vypracovávání aktů v přenesené pravomoci by Komise měla zajistit, aby byly příslušné dokumenty předány současně, včas a vhodným způsobem Evropskému parlamentu a Radě.
- (37) V zájmu zajištění jednotných podmínek pro provádění tohoto nařízení by měly být Komisi svěřeny prováděcí pravomoci týkající se provádění společného evropského systému klasifikace rizik a řízení evropské centrální evidence. Tyto pravomoci by měly být vykonávány v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU)

č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí¹³.

- (38) Při uplatňování tohoto nařízení by měla být plně respektována pravidla pro zpracování údajů a ochranu fyzických osob definovaná směrnicí Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES ze dne 24. října 1995 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů¹⁴ a nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 ze dne 18. prosince 2000 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů orgány a institucemi Společenství a o volném pohybu těchto údajů¹⁵. Při uplatňování tohoto nařízení by měla být plně respektována pravidla pro přístup k údajům definovaná v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise¹⁶, kromě případů, kdy se jedná o šíření údajů a informací obsažených v evropské centrální evidenci, které jsou chráněny podle přísnějších pravidel stanovených v tomto nařízení.
- (39) Zejména by měly být stanoveny sankce pro jakoukoli fyzickou nebo právnickou osobu, která v rozporu s tímto nařízením: zneužije informace chráněné tímto nařízením, postihne osobu, která podala hlášení, s výjimkou případů hrubé nedbalosti, nevytvoří prostředí vhodné k tomu, aby bylo umožněno shromažďování údajů o událostech, neanalyzuje shromážděné informace a nejedná s cílem řešit zjištěné reálné nebo potenciální bezpečnostní nedostatky a nesdílí informace shromážděné při uplatňování tohoto nařízení.
- (40) Jelikož cíle tohoto nařízení, totiž vytvoření společných pravidel v oblasti hlášení událostí v civilním letectví, nemůže být uspokojivě dosaženo na úrovni členských států, a proto jej může být z důvodu jeho celoevropské působnosti lépe dosaženo na úrovni Unie, může Unie přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy o Evropské unii. V souladu se zásadou proporcionality stanovenou v uvedeném článku nepřekračuje toto nařízení rámec toho, co je nezbytné pro dosažení tohoto cíle.
- (41) Nařízení (EU) č. 996/2010 by mělo být změněno.
- (42) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví¹⁷, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 ze dne 12. listopadu 2007, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro zařazování informací o událostech v civilním letectví do centrální evidence¹⁸ a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 ze dne 24. září 2007, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro šíření informací o událostech v civilním letectví zúčastněným osobám¹⁹ by měly být zrušeny,

¹³ Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13.

¹⁴ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

¹⁵ Úř. věst. L 8, 12.1.2001, s. 1.

¹⁶ Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

¹⁷ Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

¹⁸ Úř. věst. L 294, 13.11.2007, s. 3.

¹⁹ Úř. věst. L 295, 14.11.2007, s. 7.

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

1. Cílem tohoto nařízení je zvýšení bezpečnosti letectví zajištěním toho, aby byly příslušné informace týkající se bezpečnosti civilního letectví hlášeny, shromažďovány, ukládány, chráněny, vyměňovány, rozšiřovány a analyzovány a aby byla na základě získaných informací přijímána vhodná bezpečnostní opatření, je-li to na místě. Nařízení rovněž stanoví pravidla pro začlenění shromážděných informací do evropské centrální evidence a pro jejich šíření mezi zúčastněnými osobami s cílem poskytovat těmto osobám informace, které potřebují ke zvýšení bezpečnosti civilního letectví.
2. Hlášení událostí slouží výhradně pro předcházení nehodám a incidentům, nikoli k určování viny a odpovědnosti.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „anonymizováním“ se rozumí odstranění veškerých osobních údajů, které se vztahují k osobě podávající hlášení událostí, a technických údajů, které poukazují na totožnost osoby podávající hlášení nebo třetích osob, z podávaných hlášení;
- 2) „Evropským programem pro bezpečnost letectví“ se rozumí integrovaný soubor předpisů na úrovni Unie spolu s činnostmi a procesy užívanými ke společnému řízení bezpečnost na evropské úrovni;
- 3) „Evropským plánem bezpečnosti letectví“ se rozumí posouzení bezpečnostních otázek a související akční plán na evropské úrovni;
- 4) „hrubou nedbalostí“ se rozumí zjevné a úmyslné porušení povinnosti péče, jež je přímou příčinou předvídatelné škody na zdraví nebo na majetku, nebo jež vážně snižuje úroveň bezpečnosti letectví;
- 5) „incidentem“ se rozumí událost, jiná než nehoda, spojená s provozem letadla, která postihuje nebo by mohla postihnout provozní bezpečnost;
- 6) „zúčastněnou osobou“ se rozumí jakákoli fyzická osoba, jakákoli právnická osoba nebo jakýkoli úřední subjekt bez ohledu na to, zda má vlastní právní subjektivitu, či nikoli, které jsou schopny se účastnit zvyšování bezpečnosti civilního letectví tak, že mají přístup k informacím o událostech vyměňovaným mezi členskými státy, a které spadají do jedné z kategorií zúčastněných osob stanovených tímto nařízením;
- 7) „spravedlivým posuzováním“ se rozumí posuzování, v němž klíčoví provozovatelé nebo jiní nejsou trestáni za činnosti, opomenutí nebo přijatá rozhodnutí, která

odpovídají jejich zkušenostem a výcviku, ale hrubá nedbalost, úmyslné přestupky a rušivé činy se v něm netolerují;

- 8) „událostí“ se rozumí jakákoli událost, která je nebo by mohla být významná v kontextu bezpečnosti letectví a zahrnuje zejména nehody a vážné incidenty podle definice v čl. 2 bodech 1 a 16 nařízení (EU) č. 996/2010, jakož i incidenty;
- 9) „organizací“ se rozumí jakákoli organizace, která poskytuje letecké výrobky a/nebo služby, a zahrnuje zejména provozovatele letadel, organizace oprávněné k údržbě, organizace odpovědné za typový návrh a/nebo výrobu letadla, poskytovatele letových navigačních služeb a certifikovaná letiště;
- 10) „kontaktním místem“ se rozumí příslušný orgán určený každým členským státem v souladu s čl. 6 odst. 2, pokud žádost o informace podává zúčastněná osoba usazená v členském státě, a Komise, pokud žádost podává zúčastněná osoba neusazená v Unii;
- 11) „orgánem pro šetření“ se rozumí stálý vnitrostátní orgán pro šetření v civilním letectví provádějící bezpečnostních vyšetřování nebo dohled nad nimi podle definice v článku 4 nařízení (EU) č. 996/2010;
- 12) „systémem řízení bezpečnosti“ se rozumí systematický přístup k řízení bezpečnosti včetně nezbytných organizačních struktur, odpovědnosti, politik a postupů;
- 13) „státním programem bezpečnosti“ se rozumí integrovaný soubor právních předpisů a činností vypracovaný členským státem, jehož cílem je řízení bezpečnosti civilního letectví.

Článek 3

Oblast působnosti

Toto nařízení se vztahuje na události, které ohrožují nebo by v případě, že by nebyla přijata nápravná opatření, ohrožovaly letadlo, osoby na jeho palubě nebo jiné osoby. Seznam incidentů, které mají být hlášeny, je uveden v příloze I.

Článek 4

Povinné hlášení

1. Každá organizace usazená v členském státě zřídí povinný systém podávání hlášení usnadňující shromažďování údajů o událostech.
2. Každý členský stát zřídí povinný systém podávání hlášení usnadňující shromažďování údajů o událostech, včetně shromažďování údajů o událostech shromážděných organizacemi podle odstavce 1.
3. Následující osoby hlásí události prostřednictvím systému zřízeného organizací, u níž jsou zaměstnány, v souladu s odstavcem 1 nebo prostřednictvím systému zřízeného členskými státy v souladu s odstavcem 2:

- a) velící pilot letadla zaregistrovaného v členském státě nebo letadla zaregistrovaného mimo Unii, ale používaného provozovatelem, nad jehož provozem zajišťuje dohled členský stát, nebo provozovatelem usazeným v Unii;
 - b) osoba profesionálně se zabývající navrhováním, výrobou, údržbou nebo pozměňováním letadel s turbínovým pohonem nebo letadel pro veřejnou dopravu či jejich výbavy nebo součástí pod dohledem členského státu nebo Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA);
 - c) osoba podepisující osvědčení o údržbě nebo o propuštění do provozu letadla s turbínovým pohonem nebo letadla pro veřejnou dopravu či jeho výbavy nebo součástí pod dohledem členského státu nebo agentury EASA;
 - d) osoba zastávající funkci, která vyžaduje, aby byla členským státem schválena jako řídící letového provozu nebo pracovník letecké informační služby;
 - e) správce letiště, na které se vztahuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008²⁰;
 - f) osoba zastávající funkci spojenou s instalací, pozměňováním, údržbou, opravou, renovací, letovou zkouškou nebo kontrolou leteckých navigačních zařízení, za něž je odpovědný členský stát;
 - g) osoba zastávající funkci spojenou s odbavováním letadel na zemi, včetně tankování, servisních služeb, sestavení nákladového listu, nakládky, odmrazování a vlečení na letišti podle nařízení (ES) č. 1008/2008.
- 4. Každá osoba uvedená v odstavci 3 podává hlášení událostí ve lhůtě a v souladu s požadavky uvedenými v příloze II bodě 1.
 - 5. Každá organizace certifikovaná nebo schválená členským státem hlásí příslušnému orgánu tohoto členského státu uvedenému v čl. 6 odst. 2 údaje o událostech shromážděné podle odstavce 1.
 - 6. Každá organizace certifikovaná nebo schválená agenturou EASA hlásí agentuře EASA údaje o událostech shromážděné podle odstavce 1.

Článek 5

Dobrovolné hlášení

- 1. Každá organizace usazená v členském státě zřídí dobrovolný systém podávání hlášení usnadňující shromažďování údajů o událostech, které povinný systém podávání hlášení nemusí zachytit, ale které osoba podávající hlášení vnímá jako skutečné nebo potenciální nebezpečí.
- 2. Každý členský stát zřídí dobrovolný systém podávání hlášení usnadňující shromažďování údajů o událostech, které systém povinného podávání hlášení nemusí

²⁰ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 ze dne 24. září 2008 o společných pravidlech pro provozování leteckých služeb ve Společenství (přepracované znění) (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 293, 31.10.2008, s. 3.

zachytit, ale které osoba podávající hlášení vnímá jako skutečné nebo potenciální nebezpečí, včetně shromažďování údajů o událostech shromážděných organizacemi podle odstavce 1.

3. Dobrovolné systémy podávání zpráv umožní shromažďování údajů o událostech, které nepodléhají povinnému hlášení podle přílohy I, a hlášení událostí osobami, které nejsou uvedeny v čl. 4 odst. 3.
4. Každá organizace certifikovaná nebo schválená členským státem hlásí příslušnému orgánu tohoto členského státu uvedenému v čl. 6 odst. 2 údaje o událostech shromážděné podle odstavce 1.
5. Každá organizace certifikovaná nebo schválená agenturou EASA hlásí agentuře EASA údaje o událostech shromážděné podle odstavce 1.
6. Členské státy a organizace mohou zřídit další systémy shromažďování a zpracování bezpečnostních informací shromažďující údaje o událostech, které systémy podávání hlášení uvedené v článku 4 a v odstavcích 1 a 2 tohoto článku nemusí zachytit. Tyto systémy mohou zahrnovat hlášení jiným subjektům než těm, které jsou popsány v čl. 6 odst. 2, a mohou zahrnovat aktivní účast odvětví.

Článek 6

Shromažďování a uchovávání informací

1. Každá organizace usazená v členském státě určí jednu nebo více osob, aby se zabývaly shromažďováním, hodnocením, zpracováním, analýzou a uchováváním údajů o událostech hlášených v souladu s články 4 a 5. Tyto určené osoby pracují samostatně a nezávisle na ostatních útvech organizace.
2. Každý členský stát určí jeden nebo více příslušných orgánů, které zřídí systém shromažďování, hodnocení, zpracování, analýzy a uchovávání údajů o událostech hlášených v souladu s články 4 a 5. Tyto určené příslušné orgány pracují při zpracování nahlášených informací samostatně a nezávisle na ostatních útvech.

Uvedenými úkoly mohou být pověřeny, společně či samostatně, následující orgány:

- a) vnitrostátní úřad pro civilní letectví; a/nebo
- b) orgán pro šetření; a/nebo
- c) jiný nezávislý orgán nebo subjekt pověřený touto funkcí.

Určí-li členský stát více než jeden orgán nebo subjekt, rozhodne, který z nich bude kontaktním místem pro předávání informací podle čl. 8 odst. 2.

3. Organizace uchovávají hlášení událostí pocházející z údajů o událostech shromážděných v souladu s články 4 a 5 v databázi.
4. Příslušné orgány uvedené v odstavci 2 uchovávají hlášení událostí pocházející z údajů o událostech shromážděných v souladu s články 4 a 5 ve vnitrostátní databázi.

5. Záznamy o nehodách a vážných incidentech se rovněž uchovávají v uvedené vnitrostátní databázi.
6. Orgány členského státu odpovědné za provádění státního programu bezpečnosti mají pro účely podpory jejich povinností v oblasti bezpečnosti úplný přístup do vnitrostátní databáze uvedené v odstavci 4.
7. Orgány pro šetření mají pro účely plnění povinností stanovených v čl. 5 odst. 4 nařízení (EU) č. 996/2010 úplný přístup do vnitrostátní databáze uvedené v odstavci 4.

Článek 7

Kvalita a úplnost hlášení událostí

1. Hlášení událostí uvedená v článku 6 musí obsahovat alespoň informace uvedené v příloze II bodě 2.
2. Každé hlášení událostí uvedené v čl. 6 odst. 4 musí obsahovat klasifikaci bezpečnostního rizika hlášené události. Klasifikace se stanoví podle společného evropského systému klasifikace rizik uvedeného v odstavci 5.
3. Organizace a členské státy zavedou procesy pro kontrolu kvality údajů, zejména s cílem zajistit soulad mezi různými údaji obsaženými v hlášení události a prvotními údaji o události, které nahlásila osoba podávající hlášení.
4. Databáze uvedené v čl. 6 odst. 3 a 4 musí používat standardizované formáty usnadňující výměnu informací a musí se jednat o systémy kompatibilní se systémy ECCAIRS a ADREP.
5. Komise vypracuje společný evropský systém klasifikace rizik, sloužící ke klasifikaci událostí, pokud jde o bezpečnostní riziko. Přitom Komise zohlední potřebu slučitelnosti se stávajícími systémy klasifikace rizika.
6. Komise se zmocňuje, aby v případě potřeby přijala akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 18 za účelem definice společného evropského systému klasifikace rizik.
7. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme mechanismy provádění společného evropského systému klasifikace rizik. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.
8. Komise podporuje příslušné orgány členských států v jejich úkolu začleňování údajů, zejména (mimo jiné) integrace minimálních informací uvedených v odstavci 1, klasifikace rizika událostí uvedené v odstavci 2 a zavedení procesů pro kontrolu kvality údajů uvedených v odstavci 3. Tato podpora ze strany Komise, poskytovaná především v podobě pokynů a seminářů, přispívá k harmonizaci procesu zadávání údajů v členských státech.

Článek 8

Evropská centrální evidence

1. Komise spravuje evropskou centrální evidenci k uchovávání všech hlášení událostí shromážděných v Unii.
2. Každý členský stát dohodne s Komisí technické protokoly pro účely aktualizace evropské centrální evidence předáváním veškerých informací souvisejících s bezpečností obsažených ve vnitrostátních databázích uvedených v čl. 6 odst. 4.
3. EASA dohodne s Komisí technické protokoly pro předávání veškerých hlášení událostí shromážděných podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008²¹ a jeho prováděcích pravidel, jakož i informací shromážděných podle čl. 4 odst. 6 a čl. 5 odst. 5, do evropské centrální evidence.
4. Komise prostřednictvím prováděcích aktů přijme mechanismy pro správu evropské centrální evidence podle odstavce 1. Tyto prováděcí akty se přijímají přezkumným postupem podle čl. 19 odst. 2.
5. Komise se zmocňuje, aby v případě potřeby přijala akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 18 za účelem aktualizace opatření týkajících se začleňování údajů do evropské centrální evidence podle odstavců 2 a 3.

Článek 9

Výměna informací

1. Členské státy a EASA se účastní výměny informací tím, že veškeré informace související s bezpečností uložené v jejich příslušných databázích pro podávání hlášení zpřístupní příslušným orgánům ostatních členských států, agentuře EASA a Komisi, a to prostřednictvím evropské centrální evidence. Hlášení událostí se předávají do evropské centrální evidence do 30 dnů po prvotním shromáždění údajů o události. Hlášení událostí musí být aktualizována o další informace související s bezpečností, kdykoli je to nutné.
2. Informace týkající se nehod a vážných incidentů musí být rovněž předány do evropské centrální evidence. Základní věcné informace o nehodách a vážných incidentech se předávají během probíhajícího šetření. Po ukončení šetření se doplní všechny informace, včetně shrnutí závěrečné zprávy o šetření v angličtině, je-li k dispozici.
3. Pokud členský stát nebo EASA při shromažďování údajů o událostech nebo uchovávání hlášení událostí identifikují záležitosti týkající se bezpečnosti, které považují za významné pro ostatní členské státy nebo agenturu EASA a které mohou vyžadovat přijetí bezpečnostních opatření, uvedený členský stát nebo EASA co

²¹ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Text s významem pro EHP); Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

nejdříve předají veškeré relevantní informace týkající se bezpečnosti příslušným orgánům členských států nebo agentuře EASA.

Článek 10

Šíření informací

1. Jakýkoli subjekt pověřený řízením bezpečnosti civilního letectví nebo šetřením nehod a incidentů v civilním letectví v Unii má online přístup k informacím o událostech obsaženým v evropské centrální evidenci.
2. Zúčastněné osoby uvedené v příloze III mohou požádat o přístup k určitým informacím obsaženým v evropské centrální evidenci. Zúčastněné osoby usazené v Unii se s žádostí o informace obrací na kontaktní místo členského státu, v němž jsou usazeny. Zúčastněné osoby neusazené v Unii se s žádostí obrací na Komisi.
3. Z bezpečnostních důvodů není zúčastněným osobám k evropské centrální evidenci umožněn přímý přístup.

Článek 11

Zpracování žádostí a rozhodnutí

1. Žádosti se předkládají za použití formulářů schválených kontaktním místem. Tyto formuláře obsahují alespoň položky, které jsou uvedeny v příloze IV.
2. Kontaktní místo, které obdrží žádost, zkontroluje, že ji podává zúčastněná osoba, a že je příslušné se touto žádostí zabývat.
3. Kontaktní místo, které obdrží žádost, vyhodnotí případ od případu, zda je žádost odůvodněná a její splnění proveditelné. Kontaktní místa smějí zúčastněným osobám podávat informace v tištěné podobě nebo za použití zabezpečeného elektronického komunikačního prostředku.
4. Pokud je žádost přijata, kontaktní místo vymezí množství a úroveň informací, jež se mají poskytnout. Informace jsou omezeny pouze na to, co je nezbytně nutné pro účely žádosti, aniž jsou dotčeny články 15 a 16. Informace nesouvisející se zařízením, operacemi nebo oblastí činnosti zúčastněné osoby se poskytují pouze v souhrnné nebo anonymizované podobě. Pokud zúčastněná osoba předloží podrobné odůvodnění, lze jí poskytnout informace, které nemají pouze souhrnnou podobu.
5. Zúčastněným osobám uvedeným na seznamu v příloze III písm. b) lze podat pouze informace týkající se jejich zařízení, operací nebo oblasti činnosti.
6. Kontaktní místo, které obdrží žádost od zúčastněné osoby uvedené v příloze III písm. a), smí přijmout rozhodnutí obecné povahy o tom, že bude uvedené zúčastněné osobě poskytovat informace pravidelně. Požadované informace se musí týkat zařízení, operací a oblasti činnosti zúčastněné osoby. Rozhodnutí obecné povahy nesmí udělit přístup k celému obsahu databáze a týká se pouze přístupu k anonymizovaným informacím.

7. Zúčastněná osoba obdržené informace využívá pouze k účelům uvedeným ve formuláři žádosti, jež by měly být slučitelné s cíli tohoto nařízení stanovenými v článku 1. Zúčastněná osoba obdržené informace nesmí bez písemného souhlasu poskytovatele zpřístupnit a přijme nezbytná opatření k zajištění přiměřené důvěrnosti obdržených informací.
8. Rozhodnutí o šíření informací podle tohoto článku se omezí na to, co je nezbytně nutné pro účely jejich uživatele.
9. Komise se zmocňuje, aby v případě potřeby přijala akty v přenesené pravomoci v souladu s článkem 18 za účelem aktualizace pravidel týkajících se šíření informací uvedených v evropské centrální evidenci s cílem šíření informací rozšířit či omezit.

Článek 12

Záznam žádostí a výměna informací

1. Každé kontaktní místo zaznamenává každou žádost, kterou obdrží, a opatření, které přijme. Pokaždé, kdy je obdržena žádost a/nebo přijato opatření, se tato informace předává Komisi.
2. Komise všem kontaktním místům zpřístupní aktualizovaný seznam žádostí, které různá kontaktní místa a Komise sama obdržely, jakož i opatření, která přijaly.

Článek 13

Analýza událostí a návazná opatření na úrovni členských států

1. Každá organizace usazená v členském státě za účelem identifikace bezpečnostních rizik souvisejících se zjištěnými událostmi vypracuje postup pro analýzu údajů o událostech shromážděných podle článků 4 a 5. Na základě této analýzy stanoví veškerá vhodná nápravná nebo preventivní opatření nutná ke zvýšení bezpečnosti.
2. Každá organizace usazená v členském státě po identifikaci opatření nutných k řešení skutečných nebo potenciálních bezpečnostních nedostatků tato opatření včas realizuje a zavede postup pro sledování realizace a efektivity uvedených opatření.
3. Je-li to vyžadováno, oznámí každá organizace certifikovaná nebo schválená členským státem do 30 dnů příslušnému orgánu tohoto členského státu uvedenému v čl. 6 odst. 2 výsledek analýzy provedené podle odstavce 1 a nutná opatření podle odstavce 2.
4. Každý členský stát za účelem identifikace bezpečnostních rizik souvisejících se zjištěnými událostmi vypracuje postup pro analýzu údajů o událostech shromážděných podle článků 4 a 5. Na základě této analýzy stanoví veškerá vhodná nápravná nebo preventivní opatření nutná ke zvýšení bezpečnosti.
5. Každý členský stát po identifikaci opatření nutných k řešení skutečných nebo potenciálních bezpečnostních nedostatků tato opatření včas realizuje a zavede postup pro sledování realizace a efektivity uvedených opatření.

6. Každý členský stát rovněž sleduje realizaci a efektivitu opatření přijatých organizacemi podle odstavce 2. Pokud členský stát usoudí, že uvedená opatření nejsou k řešení skutečných nebo potenciálních bezpečnostních nedostatků vhodná, zajistí, aby příslušná organizace přijala a realizovala vhodná dodatečná opatření.
7. Informace týkající se analýzy a návazných opatření k jednotlivým událostem podle tohoto článku se ukládají do evropské centrální evidence včas a nejpozději do dvou měsíců po jejich uložení do vnitrostátní databáze.
8. Informace získané z analýzy hlášení událostí použijí členské státy jako vodítko při určování nápravných opatření, která mají být přijata v rámci státního programu bezpečnosti.
9. Členské státy zveřejní alespoň jednou ročně bezpečnostní zprávu obsahující informace o typu událostí shromážděných jejich vnitrostátními povinnými a dobrovolnými systémy podávání hlášení s cílem informovat veřejnost o úrovni bezpečnosti civilního letectví a o opatřeních, která v této souvislosti přijaly k řešení jakýchkoli bezpečnostních problémů.
10. Členské státy mohou rovněž zveřejnit anonymizovaná hlášení událostí.

Článek 14

Analýza událostí a návazná opatření na úrovni Evropské unie

1. Komise, EASA a příslušné orgány členských států se ve vzájemné spolupráci pravidelně účastní výměny a analýzy informací obsažených v evropské centrální evidenci.
2. Tato spolupráce se provádí prostřednictvím sítě analytiků bezpečnosti letectví.
3. EASA podporuje činnost sítě analytiků bezpečnosti letectví mimo jiné pomocí při přípravě a organizaci jejích zasedání.
4. Síť analytiků bezpečnosti letectví přispívá ke zvýšení bezpečnosti letectví v Unii zejména prováděním analýz bezpečnosti na podporu Evropského programu pro bezpečnost letectví a Evropského plánu bezpečnosti letectví.
5. EASA uvede informace o výsledku analýzy informací uvedené v odstavci 1 ve výroční bezpečnostní zprávě uvedené v čl. 15 odst. 4 nařízení (ES) č. 216/2008.

Článek 15

Ochrana a vhodné používání informací

1. Členské státy a organizace přijmou nezbytná opatření pro zajištění přiměřené důvěrnosti údajů o událostech, které obdrží podle článků 4, 5 a 10.
2. Údaje o událostech se použijí výhradně pro účel, pro který byly shromážděny. Členské státy a organizace informace nepřístupní a nepoužijí za jiným účelem, než

je zachování nebo zlepšení bezpečnosti letectví. Informace se nepoužijí k určení viny či odpovědnosti.

3. Komise, EASA a příslušné orgány členských států při plnění svých povinností podle článku 14 zajistí důvěrnost informací obsažených v evropské centrální evidenci a omezí jejich používání na míru nezbytně nutnou k plnění svých povinností souvisejících s bezpečností. V této souvislosti se tyto informace použijí zejména pro analýzu bezpečnostních trendů, které mohou být základem pro anonymní bezpečnostní doporučení nebo pro pokyny týkající se letové způsobilosti bez určení viny či odpovědnosti.
4. Členské státy zajistí, aby jejich příslušné orgány uvedené v čl. 6 odst. 2 a jejich příslušné justiční orgány vzájemně spolupracovaly na základě předem uzavřených ujednání. Cílem těchto předem uzavřených ujednání je zajistit správnou rovnováhu mezi potřebou řádného výkonu spravedlnosti na jedné straně a nutnou trvalou dostupností bezpečnostních informací na straně druhé.

Článek 16

Ochrana zdroje informací

1. Každá organizace usazená v členském státě zajistí, aby veškeré osobní údaje, jako jsou jména nebo adresy jednotlivých osob, byly k dispozici pouze osobám uvedeným v čl. 6 odst. 1. Anonymizované informace jsou v rámci organizace šířeny podle potřeby. Každá organizace usazená v členském státě zpracovává osobní údaje pouze v rozsahu nezbytném pro účely tohoto nařízení a aniž jsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy provádějící směrnici 95/46/ES.
2. Každý členský stát zajistí, aby žádné osobní údaje, jako jsou jména nebo adresy jednotlivých osob, nebyly nikdy zaznamenány do vnitrostátní databáze uvedené v čl. 6 odst. 4. Anonymizované informace se zpřístupní všem příslušným osobám zejména k tomu, aby mohly plnit své povinnosti, pokud jde o zvyšování letecké bezpečnosti. Každý členský stát zpracovává osobní údaje pouze v rozsahu nezbytném pro účely tohoto nařízení a aniž jsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy provádějící směrnici 95/46/ES.
3. Členské státy se zdrží stíhání ve vztahu k předem nepřipravenému nebo neúmyslnému porušení právních předpisů, o němž se dozvědí pouze díky tomu, že byly nahlášeny podle článků 4 a 5. Toto pravidlo se nepoužije v případech hrubé nedbalosti.
4. Zaměstnance, kteří nahlásí incidenty v souladu s články 4 a 5, nesmí jejich zaměstnavatel na základě informací, které nahlásili, nijak postihnout, s výjimkou případů hrubé nedbalosti.
5. Každá organizace usazená v členském státě přijme interní předpisy popisující, jak jsou v uvedené organizaci zaručeny a realizovány zásady spravedlivého posuzování, zejména zásada uvedená v odstavci 4.
6. Každý členský stát určí subjekt odpovědný za provádění tohoto článku. Zaměstnanci mohou tomuto subjektu oznamovat porušení pravidel stanovených tímto článkem.

Je-li to na místě, navrhne určený subjekt svému členskému státu, aby byly vůči zaměstnavateli přijaty sankce uvedené v článku 21.

Článek 17

Aktualizace příloh

Komise se zmocňuje k přijetí aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 18 týkajících se příloh tohoto nařízení, s cílem přizpůsobit přílohy technickému pokroku, sladit přílohy s mezinárodně dohodnutou taxonomií ADREP, s jinými právními předpisy přijatými Unií a s mezinárodními dohodami, aktualizovat seznam zúčastněných osob a formulář pro žádost o informace z evropské centrální evidence a zajistit, aby rozsah incidentů, které se mají hlásit v rámci povinného systému, zůstal přiměřený.

Článek 18

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci uvedené v čl. 7 odst. 6, čl. 8 odst. 5, čl. 11 odst. 9 a v článku 17 se Komisi svěřuje na dobu neurčitou.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomocí uvedených v čl. 7 odst. 6, čl. 8 odst. 5, čl. 11 odst. 9 a v článku 17 kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 7 odst. 6, čl. 8 odst. 5, čl. 11 odst. 9 a článku 17 vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 19

Postup projednávání ve výboru

1. Komisi je nápomocen výbor zřízený článkem 65 nařízení (ES) č. 216/2008. Uvedený výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 20

Přístup k dokumentům a ochrana osobních údajů

1. S výjimkou článků 10 a 11, které stanoví přísnější pravidla pro přístup k údajům a informacím obsaženým v evropské centrální evidenci, není použitím tohoto nařízení dotčeno nařízení (ES) č. 1049/2001.
2. Použitím tohoto nařízení nejsou dotčeny vnitrostátní právní předpisy provádějící směrnici 95/46/ES; použije se v souladu s nařízením (ES) č. 45/2001.

Článek 21

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro ukládání sankcí za porušení tohoto nařízení. Stanovené sankce musí být účinné, přiměřené a odrazující. Členské státy informují Komisi, pokud jsou přijaty sankce podle tohoto článku.

Článek 22

Změna nařízení (EU) č. 996/2010

Článek 19 se zrušuje.

Článek 23

Zrušení

Směrnice 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 se zrušují.

Článek 24

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne

Za Evropský parlament
předseda

Za Radu
předseda

PŘÍLOHA I: SEZNAM INCIDENTŮ, KTERÉ V RÁMCI POVINNÉHO SYSTÉMU HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ PODLÉHAJÍ HLÁŠENÍ

Část A: Seznam incidentů při provozu, údržbě, opravě a výrobě letadel, které podléhají hlášení

Poznámka 1: Ačkoli tato část obsahuje většinu incidentů podléhajících hlášení, nemůže být zcela úplná. Jakékoli další incidenty, o kterých se zúčastněné osoby domnívají, že splňují kritéria, by měly být rovněž nahlášeny.

Poznámka 2: Tato část neobsahuje nehody a vážné incidenty, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 996/2010. Kromě ostatních požadavků na oznamování nehod a vážných incidentů, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 996/2010, musí být prostřednictvím povinných systémů hlášení událostí hlášeny rovněž nehody a vážné incidenty.

Poznámka 3: Tato část obsahuje příklady požadavků pro hlášení o provozu, údržbě, opravě a výrobě letadel.

Poznámka 4: Hlášení podléhají ty události, při kterých byla nebo mohla být ohrožena bezpečnost provozu nebo které mohly vyústit ve stav ohrožení. Jestliže podle názoru osoby podávající hlášení incident neohrozil bezpečnost provozu, ale mohl by jej ohrozit, pokud by se opakoval za jiných, ale pravděpodobných okolností, mělo by být hlášení podáno. Co je považováno za hodné hlášení u jedné třídy výrobků, součástí nebo zařízení, nemusí být za takové považováno u jiné třídy a nepřítomnost nebo přítomnost jediného faktoru, lidského nebo technického, může způsobit, že se z incidentu se stane nehoda nebo vážný incident.

Poznámka 5: Mezi události, které podléhají hlášení, mohou patřit události týkající se letadel s posádkou i události týkající se dálkově pilotovaných leteckých systémů.

OBSAH

1: LETOVÝ PROVOZ

2: TECHNICKÉ UDÁLOSTI NA LETADLE

3: ÚDRŽBA A OPRAVA LETADLA

4: LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY, LETIŠTNÍ ZAŘÍZENÍ A POZEMNÍ SLUŽBY

1. LETOVÝ PROVOZ

1.1. Provoz letadla

a) Vyhýbací manévry:

- nebezpečí srážky s jiným letadlem, terénem nebo jiným objektem nebo nebezpečná situace, při které by byl vyhýbací manévr vhodný,
- vyhýbací manévr nezbytný pro zabránění srážce s jiným letadlem, terénem nebo jiným objektem,

- vyhýbací manévr nezbytný pro zabránění jiným nebezpečným situacím.
- b) Incidentsy při vzletu nebo přistání, včetně preventivních nebo vynucených přistání. Incidentsy jako krátké nebo dlouhé přistání nebo vybočení z dráhy. Vzlety, zamítnuté vzlety, přistání nebo pokusy o přistání na uzavřené, obsazené nebo nesprávné dráze. Narušení dráhy.
- c) Neschopnost dosáhnout předpokládaného výkonu při vzletu nebo počátečním stoupání.
- d) Kriticky nízký stav paliva nebo neschopnost přečerpání paliva či použití veškerého využitelného paliva.
- e) Ztráta ovládání (včetně částečné nebo dočasné) bez ohledu na příčinu.
- f) Incidentsy při rychlostech blízkých nebo přesahujících V1 jakožto důsledek nebo příčina nebezpečné nebo potenciálně nebezpečné situace (například zamítnutý vzlet, dosednutí ocasu, ztráta výkonu pohonné jednotky atd.).
- g) Vzlet při nezdařeném přistání vedoucí k nebezpečné nebo potenciálně nebezpečné situaci.
- h) Neúmyslná významná odchylka od rychlosti letu, předpokládaného kursu nebo výšky letu (více než 300 stop) bez ohledu na příčinu.
- i) Sestup pod minimální výšku pro rozhodování o přistání nebo minimální výšku pro sestup bez potřebné vizuální kontroly.
- j) Ztráta informací o skutečné vlastní poloze nebo poloze jiných letadel.
- k) Přerušování komunikace mezi posádkou letadla (CRM) nebo mezi posádkou letadla a ostatními osobami (posádkou kabiny, řízením letového provozu, leteckými inženýry).
- l) Tvrdé přistání – přistání, po kterém je nezbytná „kontrola po tvrdém přistání“.
- m) Překročení mezních hodnot nerovnoměrného rozmístění paliva.
- n) Chybné nastavení kódu SSR nebo dílčí stupnice výškoměru.
- o) Chybné programování zařízení nebo chybné údaje v zařízeních pro navigaci nebo výpočet výkonu nebo použití chybných údajů.
- p) Chybné přijetí nebo výklad radiotelefonních zpráv.
- q) Závady nebo poruchy palivového systému, které mají vliv na dodávku nebo rozmístění paliva.
- r) Neúmyslné opuštění zpevněného povrchu letadlem.
- s) Srážka mezi letadlem a jiným letadlem, dopravním prostředkem nebo jiným pozemním objektem.

- t) Neúmyslné nebo chybné ovládání řídicích prvků.
- u) Neschopnost dosáhnout plánované konfigurace letadla při jakékoli fázi letu (například podvozek a dveře podvozkového ústrojí, přistávací klapky, stabilizátory, sloty atd.).
- v) Nebezpečí nebo potenciální nebezpečí v důsledku úmyslné simulace nouzových podmínek při výcviku, kontrole systému nebo pro výcvikové účely.
- w) Nadměrné vibrace.
- x) Spuštění jakéhokoli primárního výstražného systému spojeného s manévrováním letadla, například konfigurační výstraha, signalizátor přetažení („*stick shaker*“), signalizátor překročení rychlosti atd. s výjimkou případů, kdy:
 - 1) posádka přesvědčivě ověří, že signalizace je chybná, a tato chybná signalizace nevede k obtížím nebo nebezpečí vzhledem k reakcím posádky letadla na výstražnou signalizaci nebo
 - 2) je systém spuštěn pro výcvikové nebo kontrolní účely.
- y) Signalizace výstražného systému pro přiblížení k zemi (GPWS/TAWS), jestliže:
 - 1) se letadlo přiblíží zemi více, než bylo plánováno nebo očekáváno, nebo
 - 2) je signalizace uvedena do provozu při povětrnostních podmínkách pro let podle přístrojů nebo v noci a je prokázáno, že byla uvedena do provozu v důsledku vysoké rychlosti sestupu (modus 1), nebo
 - 3) je signalizace uvedena do provozu v důsledku závady na podvozku nebo dveřích podvozkového ústrojí v příslušném okamžiku při přistání (modus 4), nebo
 - 4) se naskytne nebo se může naskytnout jakákoli obtížná nebo nebezpečná situace v důsledku reakce posádky letadla na výstražnou signalizaci, například menší odstup od ostatních letadel. Tato situace může zahrnovat výstražnou signalizaci jakéhokoli modu nebo typu, tj. skutečné, poruchové nebo chybné signalizace.
- z) Poplach výstražného systému pro přiblížení k zemi (GPWS/TAWS), jestliže se naskytne nebo se může naskytnout jakákoli obtížná nebo nebezpečná situace v důsledku reakce posádky letadla na poplach.
- aa) Rady k vyhnutí (RA) systému ACAS.
- bb) Značné poškození nebo vážné zranění v důsledku náporu tryskového nebo vrtulového proudu od pohonné jednotky.

1.2. Stav nouze

- a) Požár, výbuch, kouř nebo jedovaté nebo škodlivé plyny, nezvyklý zápach i po uhašení požáru.

- b) Použití jakéhokoli nestandardního postupu posádkou letadla nebo posádkou kabiny ve stavu nouze, jestliže:
 - 1) postup existuje, ale není použit;
 - 2) postup neexistuje;
 - 3) postup existuje, ale je neúplný nebo nevhodný;
 - 4) postup je nesprávný;
 - 5) je použit nesprávný postup.
- c) Nevhodnost jakéhokoli postupu určeného pro použití ve stavu nouze, včetně postupů používaných pro účely údržby, výcviku nebo kontroly.
- d) Událost s následkem nouzové evakuace.
- e) Pokles tlaku.
- f) Použití nouzového zařízení nebo předepsaného nouzového postupu při řešení situace.
- g) Událost s následkem vyhlášení nouzového stavu („mayday“ nebo „PAN-PAN“).
- h) Porucha jakéhokoli nouzového systému nebo zařízení, včetně všech únikových dveří a osvětlení, včetně použití pro účely údržby, výcviku nebo kontroly.
- i) Události vyžadující nouzové použití kyslíku jakýmkoli členem posádky.

1.3. Nezpůsobilost posádky

- a) Nezpůsobilost jakéhokoli člena posádky letadla, včetně případů, které nastanou před odletem, jsou-li posouzeny tak, že by mohly zapříčinit nezpůsobilost po vzletu.
- b) Nezpůsobilost jakéhokoli člena posádky kabiny, která mu znemožňuje vykonávat základní povinnosti ve stavu nouze.

1.4. Zranění

- a) Incidenty, které vedou nebo mohly vést k vážnému zranění cestujících nebo posádky, ale které nejsou považovány za nehodu podléhající hlášení.
- b) Závažná zdravotní událost postihující člena posádky nebo cestující

1.5. Počasí

- a) Úder blesku s následkem poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce.

- b) Krupobití s následkem poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce.
- c) Průlet silnou turbulencí s následkem zranění osob na palubě nebo s nezbytnou následnou kontrolou letadla („*Turbulence Check*“).
- d) Průlet stříhem větru.
- e) Námraza s následkem obtíží při ovládání, poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce.

1.6. Ochrana proti protiprávním činům

- a) Nezákonný zásah do letecké dopravy, včetně bombového ohrožení nebo únosu.
- b) Obtíže při kontrole opilých, násilných nebo neukázněných cestujících.
- c) Odhalení černých pasažérů.

1.7. Jiné incidenty

- a) Opakované případy konkrétního druhu incidentu, který by sám o sobě nebyl považován za podléhající hlášení, ale který vzhledem k četnosti opakování vytváří potenciální nebezpečí.
- b) Srážka s ptákem s následkem poškození letadla nebo ztráty či poruchy jakékoli podstatné funkce.
- c) Turbulence v úplavu.
- d) Únava posádky považovaná za událost, která ohrozila nebo mohla ohrozit letadlo nebo osoby na jeho palubě nebo na zemi.
- e) Jiný incident jakéhokoli druhu, který je považován za incident, který ohrozil nebo mohl ohrozit letadlo nebo osoby na jeho palubě nebo na zemi.

2. TECHNICKÉ UDÁLOSTI NA LETADLE

2.1. Konstrukce letadla

Ne všechny konstrukční závady je třeba hlásit. Je zapotřebí technického posouzení, které rozhodne o tom, zda je závada natolik závažná, aby byla nahlášena. Následující příklady mohou posloužit jako vodítko:

- a) Poškození nosného konstrukčního prvku (PSE), který není klasifikován jako prvek odolný vůči poškození (prvek s omezenou životností). Za nosné konstrukční prvky se považují všechny prvky, které se významně podílejí na odolávání letové, pozemní a tlakové zátěži a jejichž selhání by mohlo mít za následek katastrofickou poruchu letadla.
- b) Závada nebo poškození překračující přípustné poškození nosného konstrukčního prvku, který je klasifikován jako prvek odolný vůči poškození.

- c) Poškození nebo závada překračující povolené tolerance u konstrukčního prvku, jehož selhání by mohlo natolik omezit celkovou pevnost, že by již nebyly splněny předepsané bezpečnostní limity pro chvění, neperiodické pohyby nebo reverzi řízení.
- d) Poškození nebo závada konstrukčního prvku, která by mohla mít za následek uvolnění větších stavebních dílů, které by mohly zranit osoby na palubě letadla.
- e) Poškození nebo závada konstrukčního prvku, která by mohla ohrozit řádný provoz systémů. Viz bod 2 níže.
- f) Ztráta jakéhokoli konstrukčního prvku letadla za letu.

2.2. Systémy

Jsou navržena následující obecná kritéria použitelná pro všechny systémy:

- a) Ztráta, závažná závada nebo porucha jakéhokoli systému, podsystemu nebo zařízení, je-li vyloučeno uspokojivé fungování standardních provozních postupů, testů atd.
- b) Neschopnost posádky kontrolovat systém, například:
 - 1) samostatné neovlivněné akce;
 - 2) chybné nebo neúplné reakce, včetně omezení pohybu nebo pevnosti;
 - 3) samovolný pohyb řídicích prvků;
 - 4) mechanické rozpojení nebo výpadek.
- c) Závada nebo porucha exkluzivní funkce (funkcí) systému (jeden systém může slučovat více funkcí).
- d) Vzájemné ovlivňování uvnitř systému nebo mezi různými systémy.
- e) Závada nebo porucha ochranného zařízení nebo nouzového systému spojeného se systémem.
- f) Ztráta redundantní funkce systému.
- g) Jakýkoli incident v důsledku nepředvídatelného chování systému.
- h) U typů letadel s jednoduchými hlavními systémy, podsystemy nebo zařízeními: ztráta, závažná porucha nebo závada jakéhokoli hlavního systému, podsystemu nebo zařízení.
- i) U typů letadel s několika nezávislými hlavními systémy, podsystemy nebo zařízeními: ztráta, závažná porucha nebo závada více než jednoho hlavního systému, podsystemu nebo zařízení.

- j) Provoz jakéhokoli primárního výstražného systému spojeného se systémy nebo zařízením letadla, pokud posádka přesvědčivě neověří, že signalizace je chybná, a tato chybná signalizace nevede k obtížím nebo nebezpečí vzhledem k reakcím posádky letadla na výstražnou signalizaci.
- k) Únik hydraulických kapalin, paliva, oleje nebo jiných kapalin s následkem požárního ohrožení, možné nebezpečné kontaminace konstrukce, systémů nebo zařízení letadla nebo ohrožení osob na palubě.
- l) Porucha nebo závada jakéhokoli signalizačního systému s následkem možné klamné signalizace pro posádku letadla.
- m) Jakýkoli výpadek, porucha nebo závada při kritické fázi letu s významem pro fungování systému.
- n) Významné odchylky skutečného výkonu od schváleného výkonu s následkem nebezpečné situace (s ohledem na přesnost metody pro výpočet výkonu), včetně brzdného účinku, spotřeby paliva atd.
- o) Asymetrie řídicích prvků, například přistávacích klapek, slotů, spoilerů atd.

Dodatek k této příloze uvádí seznam příkladů incidentů podléhajících hlášení v důsledku použití těchto obecných kritérií na zvláštní systémy.

2.3. Pohonné jednotky (včetně motorů, vrtulí a rotorů) a pomocné energetické jednotky (APU)

- a) Vysazení, vypnutí nebo porucha motoru.
- b) Překročení otáček nebo neschopnost kontrolovat rychlost jakékoli vysokorychlostní rotační součásti (například: pomocné energetické jednotky, tlakového startéru, klimatizace, vzduchové pomocné turbíny, vrtule nebo rotoru).
- c) Porucha nebo závada jakékoli součásti hnací jednotky s následkem jedné nebo více z těchto událostí:
 - 1) vypadnutí součástí nebo úlomků;
 - 2) nekontrolovaný vnitřní nebo vnější požár nebo uvolňování horkých plynů;
 - 3) tah v jiném směru, než který požaduje pilot;
 - 4) porucha provozu nebo neúmyslný provoz systému reverze tahu;
 - 5) neschopnost kontrolovat výkon, tah nebo otáčky;
 - 6) porucha závěsu motoru;
 - 7) částečná nebo úplná ztráta podstatné části hnacího ústrojí;

- 8) viditelný hustý kouř nebo koncentrace toxických látek, které mohou ohrozit posádku nebo cestující;
 - 9) neschopnost vypnout motor normálními postupy;
 - 10) neschopnost restartovat funkční motor.
- d) Neúmyslná ztráta, změna nebo kolísání tahu nebo výkonu, které jsou klasifikovány jako ztráta kontroly tahu nebo výkonu (LOTC):
- 1) u jednomotorového letadla nebo
 - 2) je-li událost v daném případě považována za nepřiměřenou nebo
 - 3) může-li být postižen více než jeden motor u vícemotorového letadla, zejména v případě dvoumotorového letadla, nebo
 - 4) u vícemotorového letadla, používá-li se stejný nebo podobný typ motoru v případě, kdy by byla událost považována za nebezpečnou nebo kritickou.
- e) Závada na součásti s omezenou životností, která má za následek její vyjmutí z provozu před uplynutím její celkové životnosti.
- f) Závady stejného původu, které mohou vést k tomu, že bude při stejném letu vypnut více než jeden motor.
- g) Provozní závada nebo neúmyslný provoz omezovače hnacího ústrojí nebo řídicího zařízení.
- h) Překročení parametrů hnacího ústrojí.
- i) Setkání s cizím tělesem s následkem poškození.

Vrtule a hnací ústrojí

- j) Porucha nebo závada jakékoli části vrtule nebo hnacího ústrojí s následkem jedné nebo více z těchto událostí:
- 1) překročení otáček vrtule;
 - 2) vznik nadměrného odporu vzduchu;
 - 3) tah opačným směrem, než požaduje pilot;
 - 4) uvolnění vrtule nebo větší části vrtule;
 - 5) porucha s následkem nadměrné nerovnováhy;
 - 6) nezamýšlený pohyb listů vrtule pod minimální pozici při nízkém úhlu nastavení, stanovenou pro daný režim letu;
 - 7) neschopnost nastavit vrtuli do praporové polohy;

- 8) neschopnost změnit úhel nastavení vrtule;
- 9) neúmyslná změna úhlu nastavení;
- 10) nekontrolovatelné kolísání otáček nebo tahu;
- 11) uvolnění částí s nízkou energií.

Rotory a hnací ústrojí

- k) Poškození nebo závada hnacího ústrojí nebo upevnění hlavního rotoru, které mohou mít za následek oddělení rotoru za letu nebo poruchy ovládání rotoru.
- l) Poškození ocasního rotoru, jeho hnacího ústrojí a rovnocenných systémů.

Pomocné energetické jednotky

- m) Vypnutí nebo porucha pomocné hnací jednotky, má-li být k dispozici podle provozních požadavků, například ETOPS, MEL atd.
- n) Neschopnost vypnout pomocnou hnací jednotku.
- o) Překročení otáček.
- p) Neschopnost spustit pomocnou hnací jednotku, je-li to zapotřebí z provozních důvodů.

2.4. Lidské faktory

Jakýkoli incident, při němž určitá vlastnost nebo nedostatek konstrukce letadla mohly způsobit chybu při používání, která by měla nebezpečné nebo katastrofické následky.

2.5. Jiné incidenty

- a) Jakýkoli incident, při němž určitá vlastnost nebo nedostatek konstrukce letadla mohly způsobit chybu při používání, která by měla nebezpečné nebo katastrofické následky.
- b) Incidenty, které se obvykle nepovažují za podléhající hlášení (například vnitřní vybavení a zařízení kabiny, vodní systémy), jestliže okolnosti měly za následek ohrožení letadla nebo osob na jeho palubě.
- c) Požár, výbuch, kouř nebo jedovaté nebo škodlivé plyny.
- d) Jiné události, které by mohly ohrozit letadlo nebo ovlivnit bezpečnost osob na palubě letadla nebo osob či majetku v blízkosti letadla nebo na zemi.
- e) Porucha nebo závada systému pro hlášení cestujícím, takže hlášení posádky pro cestující nejsou možná nebo nejsou slyšitelná.
- f) Výpadek ovládání sedadla pilota při letu.

3. ÚDRŽBA A OPRAVA LETADLA

- a) Chybná montáž částí nebo komponentů letadla zjištěná při kontrolním nebo zkušebním postupu, který nebyl určen pro tento zvláštní účel.
- b) Únik horkého vzduchu s následkem poškození konstrukce.
- c) Jakákoli závada na součásti s omezenou životností s následkem vyjmutí z provozu před uplynutím doby její životnosti.
- d) Poškození nebo porušení (například zlomy, trhliny, koroze, delaminace, uvolnění atd.) bez ohledu na příčinu (například vibrace, ztráta pevnosti nebo porucha konstrukce) u:
 - 1) primární konstrukce nebo nosného konstrukčního prvku (PSE; podle definice v příručce výrobce pro opravy), překračuje-li toto poškození nebo porušení povolené hranice uvedené v příručce pro opravy a vyžaduje-li opravu nebo celkovou nebo částečnou výměnu;
 - 2) sekundární konstrukce, které následně ohrozilo nebo mohlo ohrozit letadlo;
 - 3) pohonné jednotky, vrtule nebo rotorového systému.
- e) Jakýkoli výpadek, porucha nebo závada jakéhokoli systému nebo zařízení nebo jejich poškození nebo porušení zjištěné v důsledku porovnání se směnicemi pro letovou způsobilost nebo jinými závaznými předpisy vydanými řídicím orgánem, jsou-li:
 - 1) organizací, která provádí porovnání a podává hlášení, zjištěny poprvé;
 - 2) při následném porovnání překročeny přípustné hranice uvedené v předpisech nebo zveřejněné postupy opravy nebo seřízení nejsou k dispozici.
- f) Porucha jakéhokoli nouzového systému nebo zařízení, včetně všech únikových dveří a osvětlení, včetně použití pro účely údržby nebo kontroly.
- g) Neshoda nebo závažné nedostatky v dodržení shody s požadovanými postupy údržby.
- h) Výrobky, součásti, zařízení a materiály neznámého nebo podezřelého původu.
- i) Zavádějící, chybné nebo nedostatečné údaje o údržbě nebo postupy údržby, které mohou mít za následek nedostatky v údržbě.
- j) Jakýkoli výpadek, porucha nebo závada pozemního zařízení používaného pro zkoušky nebo kontroly systémů a zařízení letadla, jestliže požadované rutinní kontrolní a zkušební postupy nedostatečně identifikují problém, což má za následek nebezpečnou situaci.

4. LETOVÉ NAVIGAČNÍ SLUŽBY, LETIŠTNÍ ZAŘÍZENÍ A POZEMNÍ SLUŽBY

4.1. Letové navigační služby (ANS)

Viz příloha IB – seznam incidentů souvisejících s letovou navigační službou podléhajících hlášení.

4.2. Letiště a letištní zařízení

- a) Ztráta rádiové komunikace mezi pozemním personálem a letovou provozní službou.
- b) Ztráta poplašného systému požární stanice.
- c) Záchraná služba a služba protipožární ochrany nejsou k dispozici podle požadavků.
- d) Významná změna provozních podmínek letiště, která by mohla vést k nebezpečným situacím a která není oznámena letové provozní službě.

4.3. Cestující, zavazadla, náklad

- a) Významná kontaminace konstrukce, systémů a zařízení letadla v důsledku přepravy zavazadel nebo nákladů.
- b) Nesprávné rozmístění cestujících, zavazadel nebo nákladu, které může mít významný vliv na rozložení hmotnosti nebo vyvážení letadla.
- c) Nesprávné uložení zavazadel nebo nákladu (včetně příručních zavazadel), které může jakýmkoli způsobem ohrozit letadlo, jeho zařízení nebo osoby na palubě nebo bránit v nouzové evakuaci.
- d) Nepřiměřené uložení nákladových kontejnerů nebo ostatních významných součástí nákladu.
- e) Přeprava nebo pokus o přepravu nebezpečného zboží za porušení příslušných předpisů, včetně nesprávného označení a balení nebezpečného zboží.

4.4. Pozemní odbavení a služby

- a) Únik významného množství paliva při tankování.
- b) Natankování nesprávného množství paliva, které může mít významný vliv na životnost, výkon, rovnováhu nebo konstrukční pevnost letadla.
- c) Výpadek, porucha nebo závada pozemního zařízení používaného pro zkoušky nebo kontroly systémů a zařízení letadla, jestliže požadované rutinní kontrolní a zkušební postupy nedostatečně identifikují problém, což má za následek nebezpečnou situaci.
- d) Neshoda nebo závažné nedostatky v dodržení shody s požadovanými postupy odbavení.

- e) Natankování kontaminovaného nebo nesprávného paliva nebo jiných provozních kapalin nebo plynů (včetně kyslíku a pitné vody).

Dodatek k části A PŘÍLOHY I

Následující body uvádějí příklady incidentů podléhajících hlášení na základě použití obecných kritérií na konkrétní systémy uvedené v bodě 2.2 části 2 části A přílohy I.

1. Klimatizace nebo ventilace
 - a) úplný výpadek leteckého elektronického chlazení;
 - b) pokles tlaku.
2. Systém automatického řízení letu
 - a) porucha systému automatického řízení letu, který při zapnutí nevykonává požadované operace;
 - b) posádkou hlášené významné obtíže při ovládání letadla v souvislosti s fungováním systému automatického řízení letu;
 - c) porucha zařízení pro odpojování systému automatického řízení letu;
 - d) nezamýšlená změna provozního modu systému automatického řízení letu.
3. Komunikace
 - a) porucha nebo závada systému pro hlášení cestujícím, takže hlášení posádky pro cestující nejsou možná nebo nejsou slyšitelná;
 - b) úplná ztráta komunikace za letu.
4. Elektrický systém
 - a) výpadek jednoho systému distribuce elektrické energie (AC/DC);
 - b) úplná ztráta nebo ztráta více než jednoho systému výroby elektrické energie;
 - c) výpadek rezervního (nouzového) systému výroby elektrické energie.
5. Pilotní kabina, kabina pro cestující nebo nákladové prostory
 - a) výpadek ovládání sedadla pilota při letu;
 - b) porucha jakéhokoli nouzového systému nebo zařízení, včetně nouzového evakuačního signalizačního systému, všech únikových dveří;
 - c) nouzové osvětlení, atd.;
 - d) porucha upevňovacího zařízení systému uložení nákladu.
6. Protipožární systém
 - a) signalizace požáru, s výjimkou případů, kdy je okamžitě potvrzena jako chybná;

- b) neodhalené poruchy nebo závady systému odhalování nebo ochrany proti požáru nebo kouři, které mohou mít za následek ztrátu nebo omezení schopnosti odhalování nebo ochrany proti požáru;
- c) selhání signalizace v případě skutečného požáru nebo kouře.

7. Řídicí systémy letadla

- a) asymetrie přistávacích klapek, slotů, spoilerů atd.;
- b) omezení pohyblivosti, ztuhlost nebo slabá či zpožděná reakce při ovládání primárních systémů řízení letu nebo příslušných zajišťovacích systémů;
- c) samostatný pohyb řídicích prvků;
- d) vibrace řídicích prvků vnímané posádkou;
- e) uvolnění nebo porucha mechanického řízení letu;
- f) závažné poruchy normálního řízení letadla nebo zhoršení letových vlastností.

8. Palivový systém

- a) poruchy systému pro indikaci množství paliva s následkem celkového výpadku nebo špatné indikace množství paliva na palubě;
- b) únik paliva s následkem významné ztráty paliva, nebezpečí požáru nebo závažné kontaminace;
- c) poruchy nebo závady systému pro rychlé vypuštění paliva s následkem nechtěné ztráty významného množství paliva, nebezpečí požáru, nebezpečné kontaminace zařízení letadla nebo neschopnosti rychlého vypuštění paliva;
- d) poruchy nebo závady palivového systému s významným vlivem na dodávku nebo distribuci paliva;
- e) neschopnost přečerpání nebo použití celkového množství využitelného paliva.

9. Hydraulika

- a) výpadek hydraulického systému (pouze ETOPS);
- b) porucha izolačního systému;
- c) výpadek více než jednoho hydraulického okruhu;
- d) porucha rezervního hydraulického systému;
- e) neúmyslné vysunutí náporové turbíny.

10. Systém hlášení námrazy nebo ochrany proti námraze

- a) nezjištěný výpadek nebo snížená výkonnost systému ochrany proti námraze nebo odstraňování námrazy;
- b) výpadek více než jednoho systému vyhřívání snímačů;
- c) neschopnost symetrického odmrazování křídel;
- d) mimořádné usazování ledu s významným vlivem na výkon nebo letové vlastnosti;
- e) významné omezení výhledu posádky.

11. Signalizační, varovné nebo záznamové systémy

- a) porucha nebo závada jakéhokoli signalizačního systému, může-li závažná chyba signalizace pro posádku vyvolat nepřiměřenou reakci posádky vůči systémům zásadního významu;
- b) výpadek červené varovné funkce systému;
- c) u pilotních prostorů vybavených zobrazovači (*glass cockpit*): výpadek nebo porucha více než jedné zobrazovací jednotky nebo počítače se zobrazovací nebo varovnou funkcí.

12. Přistávací zařízení, brzdy nebo pneumatiky

- a) požár brzd;
- b) významný pokles účinnosti brzd;
- c) asymetrický brzdný účinek s následkem významného vybočování ze stanovené dráhy;
- d) porucha systému gravitačního vysouvání podvozku (také při plánovaných zkouškách);
- e) nechtěné vysunutí nebo zasunutí podvozku nebo dveří podvozkového ústrojí;
- f) prasknutí více pneumatik.

13. Navigační systémy (včetně systémů pro přesné přiblížení) a systémy vzdušných údajů

- a) úplný výpadek nebo selhání více navigačních zařízení;
- b) úplný výpadek nebo selhání více zařízení systému vzdušných údajů;
- c) závažné chyby údajů;
- d) závažné navigační chyby na základě nesprávných údajů nebo chyb v databázovém kódování;

- e) neočekávané odchylky od laterální nebo vertikální dráhy nezapříčiněné činností pilota;
- f) problémy se zařízeními pozemní navigace s následkem závažných navigačních chyb, které nesouvisejí s přechodem od inerciálního navigačního modu k rádiovému navigačnímu modu.

14. Kyslík u letadel s tlakovou kabinou

- a) výpadek dodávky kyslíku v pilotní kabině;
- b) výpadek dodávky kyslíku u významného množství cestujících (více než 10 %), včetně případů zjištěných při údržbě, výcviku nebo zkoušce.

15. Systém vedlejšího vzduchu

- a) únik horkého vzduchu s následkem požární signalizace nebo poškození konstrukce;
- b) výpadek všech systémů vedlejšího vzduchu;
- c) porucha systému odhalování úniku vedlejšího vzduchu.

Část B: Seznam incidentů podléhajících hlášení v souvislosti s letovými navigačními službami

Poznámka 1: Ačkoli tato část obsahuje většinu incidentů podléhajících hlášení, nemůže být zcela úplná. Jakékoli další incidenty, o kterých se zúčastněné osoby domnívají, že splňují kritéria, musí být rovněž nahlášeny.

Poznámka 2: Tato část neobsahuje nehody a vážné incidenty, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 996/2010. Kromě ostatních požadavků na oznamování nehod a vážných incidentů, jak jsou definovány v nařízení (EU) č. 996/2010, musí být prostřednictvím povinných systémů hlášení události hlášeny rovněž nehody a vážné incidenty.

Poznámka 3: Tato část obsahuje incidenty v souvislosti s letovými navigačními službami, které představují skutečné nebo možné ohrožení letové bezpečnosti nebo které mohou ohrozit poskytování bezpečných letových navigačních služeb.

Poznámka 4: Obsah této části nevylučuje hlášení jakýchkoli incidentů, situací nebo podmínek, které by mohly ohrožovat bezpečnost letadla, pokud by se opakovaly za jiných, ale pravděpodobných okolností nebo pokud by zůstaly neodstraněny.

- 1) Incidenty, při nichž téměř došlo ke srážce (včetně zvláštních situací, při nichž je vzdálenost jednoho letadla od jiného letadla, země, dopravního prostředku nebo osoby nebo předmětu považována za příliš malou):
 - a) nedodržení minimálního odstupu;
 - b) nepřiměřený odstup;
 - c) případy, kdy téměř dojde k řízenému letu do terénu (*near CFIT*);
 - d) narušení dráhy, jež si vyžádalo úhybný manévr.
- 2) Možnost srážky nebo události blízké srážce (včetně zvláštních situací, které mohou vést k nehodě nebo události blízké srážce, jestliže je v blízkosti jiné letadlo):
 - a) narušení dráhy, jež si nevyžádalo úhybný manévr;
 - b) vyjetí z dráhy;
 - c) odchýlení letadla od pokynů řízení letového provozu;
 - d) odchýlení letadla od příslušných předpisů uspořádání letového provozu (ATM):
 - 1) odchýlení letadla od příslušných zveřejněných postupů uspořádání letového provozu;
 - 2) neoprávněné narušení vzdušného prostoru;
 - 3) odchýlení od příslušných předpisů pro přepravu a provoz zařízení uspořádání letového provozu v letadlech.

- 3) Incidenty v souvislosti s uspořádáním letového provozu (včetně situací, kdy je ovlivněna schopnost poskytovat bezpečné služby uspořádání letového provozu, k nimž rovněž náležejí případy, kdy bezpečnost provozu letadla nebyla ohrožena jen náhodou).

Jedná se mimo jiné o tyto incidenty:

- a) neschopnost poskytovat služby uspořádání letového provozu:
 - 1) neschopnost poskytovat letové provozní služby;
 - 2) neschopnost poskytovat služby uspořádání vzdušného prostoru;
 - 3) neschopnost poskytovat služby uspořádání toku letového provozu;
- b) výpadek funkce komunikace;
- c) výpadek funkce dozoru;
- d) výpadek funkce zpracování a distribuce dat;
- e) výpadek funkce navigace;
- f) bezpečnost systému uspořádání letového provozu.

Dodatek k části B Přílohy I

V následujících bodech jsou uvedeny příklady incidentů v souvislosti s uspořádáním letového provozu, které podléhají hlášení na základě použití obecných kritérií uvedených v bodě 3 části B přílohy I na provoz letadla.

1. Poskytnutí významně chybných, nedostatečných nebo zavádějících informací z jakéhokoli pozemního zdroje, například letových provozních služeb (ATS), automatické informační služby v koncové řízené oblasti (ATIS), meteorologických služeb, navigačních databází, map, diagramů, letecké informační služby (AIS), příruček atd.
2. Nedodržení předepsané vzdálenosti od země.
3. Poskytnutí chybných referenčních údajů o tlaku (tj. nastavení výškoměru).
4. Chybné předání, přijetí nebo výklad důležitých zpráv s následkem nebezpečné situace.
5. Nedodržení minimálního odstupu.
6. Neoprávněné narušení vzdušného prostoru.
7. Nezákonná radiokomunikace.
8. Výpadek pozemních nebo satelitních zařízení letové navigační služby.
9. Významný výpadek řízení/uspořádání letového provozu nebo významné poškození letištní infrastruktury.
10. Blokování letištních dopravních ploch a/nebo navigačních prostředků letadly, jinými dopravními prostředky, zvířaty, osobami nebo cizími předměty s následkem nebezpečné nebo potenciálně nebezpečné situace.
11. Nebezpečná situace v důsledku chybného nebo nedostatečného označení překážek nebo nebezpečných míst na letištních dopravních plochách.
12. Výpadek, závažná porucha nebo nepoužitelnost letištního osvětlení.

PŘÍLOHA II: SEZNAM LHŮT A POŽADAVKŮ PLATNÝCH PRO POVINNÝ SYSTÉM HLÁŠENÍ UDÁLOSTÍ

1. LHŮTA PRO PODÁNÍ HLÁŠENÍ

1.1. Obecné pravidlo

Maximální lhůta pro nahlášení události podle článku 4 je 72 hodin.

1.2. Zvláštní případy

- a) V případě „nebezpečí srážky s jiným létajícím zařízením, chybných postupů v letovém provozu nebo neplnění příslušných postupů letovými provozními službami nebo letovou posádkou, poruchy zařízení letových provozních služeb“ podle nařízení č. 859/2008²² (EU-OPS) 1.420 písm. d) bod 1 se hlášení provede neprodleně.
- b) V případě možného nebezpečí střetu s ptáky podle nařízení č. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 písm. d) bod 3 se hlášení provede ihned.
- c) V případě střetu s ptáky, jenž má za následek značné poškození letadla nebo ztrátu či selhání funkce kteréhokoli důležitého zařízení podle nařízení č. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 písm. d) bod 3 se hlášení provede po přistání.
- d) V případě protiprávního vměšování na palubě letadla podle nařízení č. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 písm. d) bod 5 se hlášení provede, jakmile je to možné.
- e) V případě setkání s potenciálně nebezpečnými podmínkami za letu, např. s nesprávnou činností pozemního nebo navigačního zařízení, meteorologickým jevem nebo oblakem tvořeným vulkanickým popelem podle nařízení č. 859/2008 (EU-OPS) 1.420 d) bod 6 se hlášení provede, jakmile je to možné.

2. POVINNÁ DATOVÁ POLE

2.1. Společná datová pole

Každé hlášení události získané podle článků 4 a 5 musí obsahovat alespoň tyto informace:

- 1) Nadpis
 - Nadpis
- 2) Informace o složce
 - Odpovědný subjekt
 - Číslo složky

²² Nařízení Komise (ES) č. 859/2008 ze dne 20. srpna 2008, kterým se mění nařízení Rady (EHS) č. 3922/91, pokud jde o společné technické požadavky a správní postupy platné pro obchodní leteckou dopravu; *Úř. věst. L 254, 20.9.2008, s. 1.*

- Status události
- 3) Kdy

- Místní datum
- Místní čas
- Datum v UTC
- Čas v UTC

(Uvádí-li se datum/čas pouze jednou, pak v UTC)

- 4) Kde

- Stát/oblast události
- Místo události

- 5) Zařazení

- Třída události
- Kategorie události

- 6) Závažnost

- Nejvyšší škoda
- Míra zranění
- Poškození třetích stran – (doporučené pole, ne vždy relevantní)
- Poškození letiště – (doporučené pole, ne vždy relevantní)

- 7) Vztah k uspořádání letového provozu (je-li relevantní)

- Vliv uspořádání letového provozu

- 8) Počasí (je-li relevantní)

- Vliv počasí

Pokud ano

- Meteorologické podmínky
- Světelné podmínky
- Rychlost větru
- Dohlednost

- Teplota vzduchu
- 9) Popis
 - Jazyk popisu
 - Popis
- 10) Akce
 - Typ události
 - Fáze události
- 11) Klasifikace rizika

2.2. Specifická datová pole

Pokud se událost týká letadla, uvedou se následující informace:

- 1) Identifikace letadla
 - Stát zápisu letadla do rejstříku
 - Výrobce/typ/série
 - Výrobní číslo letadla
 - Poznávací značka letadla
- 2) Provoz letadla
 - Provozovatel
 - Typ provozovatele
- 3) Popis letadla
 - Kategorie letadla
 - Typ pohonu
 - Počet motorů
 - Hmotnostní skupina
- 4) Historie letu
 - Poslední místo odletu
 - Plánované místo určení
 - Fáze letu

- Událost na zemi
 - Druh přistání (doporučené pole, ne vždy relevantní)
 - Místo přistání (doporučené pole, ne vždy relevantní)
- 5) Letové provozní služby (ATS)
- Stávající pravidla letu
 - Stávající typ provozu

PŘÍLOHA III: SEZNAM ZÚČASTNĚNÝCH OSOB

a) Seznam zúčastněných osob, které smějí obdržet informace na základě rozhodnutí učiněného případ od případu v souladu s čl. 11 odst. 4 nebo na základě obecného rozhodnutí podle čl. 11 odst. 6

1. *Výrobci*: konstruktéři a výrobci letadel, motorů, vrtulí a letadlových částí a zařízení; konstruktéři a výrobci systémů uspořádání letového provozu (ATM) a jejich součástí; konstruktéři a výrobci systémů letových navigačních služeb (ANS) a jejich součástí; konstruktéři a výrobci systémů a zařízení využívaných v neveřejných částech letiště
2. *Údržba*: organizace podílející se na údržbě a renovaci letadel, motorů, vrtulí a letadlových částí a zařízení; na instalaci, pozměňování, údržbě, opravě, renovaci, letové zkoušce nebo kontrole leteckých navigačních zařízení; nebo na údržbě a renovaci systémů a jejich součástí a zařízení v neveřejných částech letiště
3. *Provozovatelé*: letecké společnosti a provozovatelé letadel a sdružení leteckých společností a provozovatelů; provozovatelé letišť a sdružení provozovatelů letišť
4. Poskytovatelé letových navigačních služeb a poskytovatelé funkcí specifických pro ATM
5. *Poskytovatelé letištních služeb*: organizace zajišťující pozemní odbavení letadel, včetně tankování, servisních služeb, sestavení nákladových listů, nakládky, odmrazování a tažení na letišti, jakož i záchranné a hasičské nebo další nouzové služby
6. Organizace zajišťující letecký výcvik
7. *Organizace ze třetích zemí*: vládní letecké orgány a orgány pro vyšetřování nehod ze třetích zemí
8. Mezinárodní organizace pro letectví
9. *Výzkum*: veřejné nebo soukromé výzkumné laboratoře, střediska či subjekty; nebo univerzity účastnící se výzkumu či studií letecké bezpečnosti

b) Seznam zúčastněných osob, které smějí obdržet informace na základě rozhodnutí učiněného případ od případu v souladu s čl. 11 odst. 4 a 5

1. Piloti (ad personam)
2. *Řídicí letového provozu (ad personam)* a další pracovníci ATM/ANS vykonávající úkoly související s bezpečností
3. Inženýři/technici/personál v oboru zabezpečovacích elektronických zařízení v letovém provozu/letectví (nebo letištní) manažeři (ad personam)
4. Profesionální sdružení zastupující zaměstnance, kteří vykonávají úkoly související s bezpečností

PŘÍLOHA IV: ŽÁDOST O INFORMACE Z EVROPSKÉ CENTRÁLNÍ EVIDENCE

1. Jméno:

Funkce/pozice

Společnost:

Adresa:

Tel.:

E-mail:

Datum:

Druh činnosti:

Kategorie zúčastněné osoby, která se vás týká (viz příloha III nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../... o hlášení událostí v civilním letectví):

2. **Požadované informace** (požadavek uveďte co nejkonkrétněji a upřesněte příslušné datum/období, k nimž se mají požadované údaje vztahovat):

--

3. Důvod žádosti:

--

4. Objasněte, k jakému účelu budou informace využity:

--

5. Požadovaná lhůta pro poskytnutí informací:

6. Vyplněný formulář zašlete elektronickou poštou na adresu: (kontaktní místo)

7. Přístup k informacím

Kontaktní místo není povinno požadované informace zpřístupnit. Smí tak učinit, pouze pokud má jistotu, že je žádost slučitelná s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. .../... o hlášení událostí v civilním letectví. Žadatel zavazuje sebe a svou organizaci, že využití informací omezí výhradně na účely, které jsou popsány v bodě 4. Je třeba připomenout, že informace poskytnuté na základě této žádosti jsou zpřístupněny pouze pro účely letecké bezpečnosti, jak stanoví nařízení (EU) č. .../..., a nikoli k jiným účelům, např. určování viny či odpovědnosti nebo k obchodním účelům.

Bez písemného souhlasu subjektu, jenž informace poskytl, je žadatel nesmí dále šířit.

Nesplnění výše uvedených požadavků může vést k odmítnutí přístupu k dalším informacím z evropské centrální evidence a k případným sankcím.

8. Datum, miesto a podpis:

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. RÁMEC NÁVRHU/PODNĚTU

1.1. Název návrhu

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlášení událostí v civilním letectví, kterým se mění nařízení (EU) č. 996/2010 a zrušuje směrnice 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007

1.2. Příslušné oblasti politik podle členění ABM/ABB²³

0602: Pozemní, letecká a námořní doprava

1.3. Povaha návrhu

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce**

☐ Návrh/podnět se týká **nové akce následující po pilotním projektu / přípravné akci**²⁴

☒ Návrh/podnět se týká **prodloužení stávající akce**

☐ Návrh/podnět se týká **akce přesměrované na jinou akci**

1.4. Cíle

1.4.1. Víceleté strategické cíle Komise sledované návrhem

„Podpora bezpečné dopravy chráněné před protiprávními činy“ (specifický cíl č. 2 pozemní, letecké a námořní dopravy, plán řízení GŘ MOVE 2012).

Cílem politiky GŘ MOVE je poskytovat evropským občanům a podnikům konkurenceschopné, udržitelné a bezpečné dopravní služby chráněné před protiprávními činy. Odvětví dopravy je klíčovým prvkem Komise strategie Evropa 2020.

V rámci obecného cíle, kterým je poskytování konkurenceschopných dopravních služeb evropským občanům a podnikům jako faktoru pro růst a zaměstnanost, návrh nařízení o hlášení událostí v civilním letectví v rámci aktivity ABB „Pozemní, letecká a námořní doprava“ přímo přispívá k dosažení specifického cíle podpory bezpečné dopravy chráněné před protiprávními činy.

1.4.2. Specifické cíle a příslušné aktivity ABM/ABB

Specifický cíl

²³ ABM: řízení podle činností (Activity-Based Management) – ABB: sestavování rozpočtu podle činností (Activity-Based Budgeting).

²⁴ Uvedené v čl. 49 odst. 6 písm. a) nebo b) finančního nařízení.

Posílit a formalizovat činnosti na úrovni Unie týkající se hlášení událostí a zejména analýzu bezpečnostních informací obsažených v evropské centrální evidenci, především s cílem určit hlavní rizikové oblasti v Unii.

Činnosti bude koordinovat Evropská agentura pro bezpečnost letectví.

Příslušné aktivity ABM/ABB

Kapitola 0602: Pozemní, letecká a námořní doprava

1.4.3. *Očekávané výsledky a dopady*

Upřesněte účinky, které by návrh/podnět měl mít na příjemce / cílové skupiny.

Analýza údajů obsažených v evropské centrální evidenci na úrovni Unie a formalizace sítě analytiků budou mít tyto přínosy:

- identifikace možných problémů v bezpečnosti letectví a hlavních rizikových oblastí na úrovni Unie;
- Evropská unie bude schopna zaměřit své úsilí na základě získaných údajů;
- podpora Evropského programu pro bezpečnost letectví a Evropského plánu bezpečnosti letectví;
- podpora členských států při plnění jejich povinností, zejména tím, že získají přístup k širšímu souboru údajů.

1.4.4. *Ukazatele výsledků a dopadů*

Upřesněte ukazatele, podle kterých je možno uskutečňování návrhu/podnětu sledovat.

Nepoužije se

1.5. **Odůvodnění návrhu/podnětu**

1.5.1. *Potřeby, které mají být uspokojeny v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu*

Příspěvek k dosažení vyšší úrovně bezpečnosti civilního letectví.

1.5.2. *Přidaná hodnota ze zapojení EU*

Činnost na úrovni EU koordinuje a doplňuje opatření na úrovni členských států.

1.5.3. *Závěry vyvozené z podobných zkušeností v minulosti*

Nepoužije se

1.5.4. *Provázanost a možná synergie s dalšími relevantními nástroji*

Nepoužije se

1.6. Doba trvání akce a finanční dopad

☐ Časově omezený návrh/podnět

– ☐ Návrh/podnět s platností od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR

– ☐ Finanční dopad od RRRR do RRRR

☒ Časově neomezený návrh/podnět

– Provádění s obdobím rozběhu od roku 2014 do RRRR,

– poté plné fungování.

1.7. Předpokládaný způsob řízení²⁵

☐ Přímé centralizované řízení Komisí

☒ Nepřímé centralizované řízení, při kterém jsou úkoly plnění rozpočtu svěřeny:

– ☐ výkonným agenturám

– ☒ – subjektům zřízeným Společenstvími²⁶ (Evropská agentura pro bezpečnost letectví)

– ☐ vnitrostátním veřejnoprávním subjektům / subjektům pověřeným výkonem veřejné služby

– ☐ osobám pověřeným prováděním zvláštních opatření podle hlavy V Smlouvy o Evropské unii a označeným v příslušném základním právním aktu ve smyslu článku 49 finančního nařízení

☐ Sdílené řízení s členskými státy

☐ Decentralizované řízení s třetími zeměmi

☐ Společné řízení s mezinárodními organizacemi (*upřesněte*)

Pokud vyberete více způsobů řízení, upřesněte je v části „Poznámky“.

Poznámky

Dosažení specifického cíle č. 1 si vyžádá zejména dodatečné lidské zdroje pro Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví, které jsou odhadovány na dvě osoby (300 000 EUR ročně, včetně 2 x 130 000 EUR u rozpočtové položky „náklady na zaměstnance“ a 2 x 20 000 EUR u rozpočtové položky „náklady na infrastrukturu a provoz“). Dodatečný rozpočet na služební cesty ve výši 40 000 EUR bude použit na podporu členských států na místě a 25 000 EUR bude použito na podporu komunikačních aktivit, jako jsou workshopy a semináře v celé Evropě.

²⁵ Vysvětlení způsobů řízení spolu s odkazem na finanční nařízení jsou k dispozici na stránkách BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

²⁶ Uvedené v článku 185 finančního nařízení.

Celkové odhadované dodatečné rozpočtové náklady pro agenturu EASA proto dosahují 365 000 EUR. Tato částka bude plně pokryta přerozdělením v rámci stávajících zdrojů agentury.

2. SPRÁVNÍ OPATŘENÍ

2.1. Pravidla pro sledování a podávání zpráv

Upřesněte četnost a podmínky.

Činnost Evropské agentury pro bezpečnost letectví je každoročně monitorována a hodnocena na základě roční souhrnné zprávy za předchozí rok a na základě pracovního programu pro nadcházející rok. Tyto dva dokumenty jsou přijímány správní radou agentury a postupovány Evropskému parlamentu, Radě, Komisi, Účetnímu dvoru a členským státům.

Každých pět let se provádí vnější nezávislé hodnocení toho, v jaké míře plní Evropská agentura pro bezpečnost letectví své úkoly a jaký dopad mají společná pravidla i činnost agentury na obecnou úroveň bezpečnosti letectví.

2.2. Systém řízení a kontroly

2.2.1. Zjištěná rizika

Nepoužije se

2.2.2. Předpokládané metody kontroly

Činnost Evropské agentury pro bezpečnost letectví je každoročně monitorována a hodnocena na základě roční souhrnné zprávy za předchozí rok a na základě pracovního programu pro nadcházející rok. Tyto dva dokumenty jsou přijímány správní radou agentury a postupovány Evropskému parlamentu, Radě, Komisi, Účetnímu dvoru a členským státům.

2.3. Opatření k zamezení podvodů a nesrovnalostí

Upřesněte stávající či předpokládaná preventivní a ochranná opatření.

Rozpočet agentury plní výkonný ředitel. Každoročně předkládá Komisi, Účetnímu dvoru a správní radě agentury podrobné vyúčtování příjmů a výdajů za předchozí rok. Navíc má vnitřní auditor Komise ve vztahu k Evropské agentuře pro bezpečnost letectví tytéž pravomoci jako ve vztahu k útvarům Komise a agentura má obdobný systém vnitřního auditu jako Komise.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 ze dne 25. května 1999 o vyšetřování prováděném Evropským úřadem pro boj proti podvodům (OLAF)²⁷ a interinstitucionální dohoda ze dne 25. května 1999 o vnitřním vyšetřování prováděném OLAF se na Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví vztahují bez omezení.

²⁷ Úř. věst. L 136, 31.5.1999, s. 1.

3. ODHADOVANÝ FINANČNÍ DOPAD NÁVRHU/PODNĚTU

3.1. Okruhy víceletého finančního rámce a dotčené výdajové rozpočtové linie (nový víceletý finanční rámec na období 2014–2020)

- Stávající výdajové rozpočtové položky

V pořadí okruhů víceletého finančního rámce a rozpočtových položek (2014–2020).

Okruh víceletého finančního rámce	Rozpočtová položka	Druh výdaje	Příspěvek			
	Číslo [Název.....]	RP/NRP ⁽²⁸⁾	zemí ESVO ²⁹	kandidátských zemí ³⁰	třetích zemí	ve smyslu čl. 18 odst. 1 písm. aa) finančního nařízení
1	(nová) 06.02.02 subvence EASA	RP/NRP	ANO	NE ³¹	NE	NE

²⁸ RP = rozlišené prostředky / NRP = nerozlišené prostředky.

²⁹ ESVO: Evropské sdružení volného obchodu.

³⁰ Kandidátské země a případně potenciální kandidátské země západního Balkánu.

³¹ Účast evropských třetích zemí přidružených k agentuře (Švýcarsko, Norsko a Island).

3.2. Odhadovaný dopad na výdaje

3.2.1. Odhadovaný souhrnný dopad na výdaje³²

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Okruh víceletého finančního rámce	1	Inteligentní růst podporující začlenění
--	----------	---

GŘ: MOVE			Rok N ³³	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	Rok N + 4 a násl. (časově neomezeno)	CELKEM
• Operační prostředky								
Rozpočtová položka: nová 06.02.02	Závazky	(1)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Platby	(2)	0,365	0,365	0,365	0,365		
Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy ³⁴								
CELKEM prostředky pro GŘ MOVE	Závazky	=1+1a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Platby	=2+2a +3	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• Operační prostředky CELKEM	Závazky	(4)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
	Platby	(5)	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
• Prostředky správní povahy financované z rámce na zvláštní programy CELKEM			(6)					
CELKEM prostředky	Závazky	=4+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	

³² Tyto částky budou pokryty přerozdělením.

³³ Předpokládá se, že tento rok bude rok 2014 – předpokládaný rok přijetí.

³⁴ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé linie „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

z OKRUHU 1 víceletého finančního rámce	Platby	=5+ 6	0,365	0,365	0,365	0,365	0,365	
--	--------	-------	-------	-------	-------	-------	--------------	--

Okruh víceletého finančního rámce	5	„Správní výdaje“ ³⁵
--	----------	--------------------------------

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

		Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	...vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
GŘ: <.....>									
• Lidské zdroje									
• Ostatní správní výdaje									
GŘ <....> CELKEM	Prostředky								
CELKEM prostředky z OKRUHU 5 víceletého finančního rámce	(Závazky = platby celkem) celkem								

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

		Rok N ³⁶	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	...vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			CELKEM
CELKEM prostředky z OKRUHU 1 až 5 víceletého finančního rámce	Závazky								
	Platby								

³⁵ GŘ MOVE nevznikají žádné správní výdaje.

³⁶ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

3.2.2. Odhadovaný dopad na operační prostředky

- ☐ Návrh/podnět nevyžaduje využití operačních prostředků
- ☒ Návrh/podnět vyžaduje využití operačních prostředků, jak je vysvětleno dále:

Prostředky na závazky v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Uveďte cíle a výstupy ↓			Rok N ³⁷		Rok N+1		Rok N+2		Rok N+3		Rok N + 4 a násl. (časově neomezeno)		CELKEM	
	VÝSTUPY													
	Druh výstupu ³⁸	Průměrné náklady výstupu	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Počet výstupů	Náklady	Celkový počet výstupů	Náklady celkem
SPECIFICKÝ CÍL Č. 1 ³⁹ ...														
– Výstup	Viz*	0,365		0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			
NÁKLADY CELKEM				0,365		0,365		0,365		0,365	0,365			

* Výstup není kvantifikovatelný a je definován jako „příspěvek ke zvýšení bezpečnosti letectví“.

³⁷ Předpokládá se, že tento rok bude rok 2014 – předpokládaný rok přijetí.

³⁸ Výstupy se rozumí produkty a služby, které mají být dodány (např. počet financovaných studentských výměn, počet vybudovaných kilometrů silnic atd.).

³⁹ Popsaný v oddíle 1.4.2. „Specifické cíle...“.

3.2.3. Odhadovaný dopad na prostředky správní povahy

3.2.3.1. Shrnutí

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití správních prostředků
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití správních prostředků, jak je vysvětleno dále:

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	Rok N ⁴⁰	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	...vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)	CELKE M
--	------------------------	------------	------------	------------	---	------------

OKRUH 5 víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní správní výdaje								
Mezisoučet za OKRUH 5 víceletého finančního rámce								

Mimo OKRUH 5⁴¹ víceletého finančního rámce								
Lidské zdroje								
Ostatní výdaje správní povahy								
Mezisoučet mimo OKRUH 5 víceletého finančního rámce								

CELKEM								
---------------	--	--	--	--	--	--	--	--

⁴⁰ Rokem N se rozumí rok, kdy se návrh/podnět začíná provádět.

⁴¹ Technická a/nebo administrativní pomoc a výdaje na podporu provádění programů a/nebo akcí EU (bývalé linie „BA“), nepřímý výzkum, přímý výzkum.

3.2.3.2. Odhadované potřeby v oblasti lidských zdrojů

- ☒ Návrh/podnět nevyžaduje využití lidských zdrojů GŘ MOVE
- ☐ Návrh/podnět vyžaduje využití lidských zdrojů, jak je vysvětleno dále:

Odhad vyjádřete v celých číslech (nebo zaokrouhlete nejvýše na 1 desetinné místo)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	...vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
• Pracovní místa podle plánu pracovních míst (místa úředníků a dočasných zaměstnanců)							
XX 01 01 01 (v ústředí a v zastoupeních Komise)							
XX 01 01 02 (při delegacích)							
XX 01 05 01 (v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 01 (v přímém výzkumu)							
• Externí zaměstnanci (v přepočtu na plné pracovní úvazky: FTE)⁴²							
XX 01 02 01 (SZ, ZAP, VNO z celkového rámce)							
XX 01 02 02 (SZ, ZAP, MOD, MZ a VNO při delegacích)							
XX 01 04 yy ⁴³	– v ústředí ⁴⁴						
	– při delegacích						
XX 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v nepřímém výzkumu)							
10 01 05 02 (SZ, ZAP, VNO v přímém výzkumu)							
Jiné rozpočtové položky (upřesněte)							
CELKEM							

XX je oblast politiky nebo dotčená hlava rozpočtu.

Potřeby v oblasti lidských zdrojů budou pokryty ze zdrojů GŘ, které jsou již vyčleněny na řízení akce a/nebo byly vnitřně přeořazeny v rámci GŘ, a případně doplněny z dodatečného přidělu, který lze řídicímu GŘ poskytnout v rámci ročního přidělování a s ohledem na rozpočtová omezení.

Popis úkolů:

Úředníci a dočasní zaměstnanci	
Externí zaměstnanci	

⁴² SZ = smluvní zaměstnanec; ZAP = zaměstnanec agentury práce; MOD = mladý odborník při delegaci; MZ = místní zaměstnanec; VNO = vyslaný národní odborník.

⁴³ Dílčí strop na externí pracovníky z operačních prostředků (bývalé linie „BA“).

⁴⁴ V podstatě na strukturální fondy, Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova (EZFRV) a Evropský rybářský fond.

3.2.4. *Soulad s budoucím víceletým finančním rámcem*

- ☒ Návrh/podnět je v souladu s budoucím víceletým finančním rámcem (2014–2020)⁴⁵.
- ☐ Návrh/podnět si vyžádá úpravu příslušného okruhu budoucího víceletého finančního rámce.

Upřesněte požadovanou úpravu, příslušné rozpočtové položky a odpovídající částky.

- ☐ Návrh/podnět vyžaduje použití nástroje pružnosti nebo změnu víceletého finančního rámce⁴⁶.

Upřesněte potřebu, příslušné okruhy a rozpočtové položky a odpovídající částky.

3.2.5. *Příspěvky třetích stran*

- Návrh/podnět nepočítá se spolufinancováním od třetích stran.
- Návrh/podnět počítá se spolufinancováním podle následujícího odhadu:

prostředky v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	... vložit počet let podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)			Celkem
Upřesněte spolufinancující subjekt								
Spolufinancované prostředky CELKEM								

⁴⁵ Jednání o víceletém finančním rámci na období 2014–2020 stále probíhají.

⁴⁶ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

3.3. Odhadovaný dopad na příjmy

- ☒ Návrh/podnět nemá žádný finanční dopad na příjmy.
- ☐ Návrh/podnět má tento finanční dopad:
 - ☐ dopad na vlastní zdroje
 - ☐ dopad na různé příjmy

v milionech EUR (zaokrouhлено na 3 desetinná místa)

Příjmová položka:	rozpočtová	Prostředky použitelné v probíhajícím rozpočtovém roce	Dopad návrhu/podnětu ⁴⁷						
			Rok N	Rok N+1	Rok N+2	Rok N+3	...vložit tolik sloupců, kolik je třeba podle trvání finančního dopadu (viz bod 1.6)		
Článek									

U účelově vázaných různých příjmů upřesněte dotčené výdajové rozpočtové položky.

--

Upřesněte způsob výpočtu dopadu na příjmy.

--

⁴⁷

Pokud jde o tradiční vlastní zdroje (cla, dávky z cukru), je třeba uvést čisté částky, tj. hrubé částky po odečtení 25% nákladů na výběr.