

ZKRATKY

(použité v tomto předpisu)

ADREP	Accident/incident data reporting Systém hlášení leteckých nehod/incidentů
ATS	Air traffic services Letové provozní služby
CE	Critical elements Kritické <u>Kritický</u> prvky
CVR	Cockpit voice recorder Zapísač hlasu v pilotním prostoru
<u>PANS</u>	<u>Procedures for Air Navigation Services</u> <u>Postupy pro letové navigační služby</u>
RAIO	Regional Accident and Incident Investigation Organization Regionální organizace pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů
<u>RPAS</u>	<u>Remotely piloted aircraft system(s)</u> <u>Systém dálkově řízeného letadla</u>
RSOO	Regional Safety Oversight Organization Regionální organizace pro dozor nad bezpečností
SARPS	Standards and Recommended Practices Standardy a doporučené postupy
SDCPS	Safety data collection and processing systems Systém y sběru a zpracování údajů o bezpečnosti
SMM	Safety M anagement M anual Příručka řízení bezpečnosti
SMP	Safety management panel
SMS	Safety management system Systém řízení bezpečnosti
SPAS	Státní plán bezpečnosti
SSO	State safety oversight Státní systém dozoru nad bezpečností
SSP	State safety programme Státní program bezpečnosti
ÚCL	Úřad pro civilní letectví
ÚZPLN	Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 1 – DEFINICE

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

Bezpečnost (Safety)

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

Bezpečnostní riziko (Safety risk)

Předpovídaná pravděpodobnost a závažnost následků nebo výsledků nebezpečí.

Cíl bezpečnosti (Safety objective)

Vyjádření požadovaného výsledku v oblasti výkonnosti.

Cíl výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety performance target)

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

Dohled (Surveillance)

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

Dozor nad bezpečností (Safety oversight)

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

Incident (Incident)

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

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

Informace vztahující se k bezpečnosti (Safety information)

Údaje o bezpečnosti zpracované, uspořádané nebo analyzované v dané souvislosti tak, aby ~~podpořily byly užitečné pro účely~~ řízení bezpečnosti a rozvoj poznatků o bezpečnosti (safety intelligence).

Letadlo (Aircraft)

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

Letecká nehoda (Accident)

Událost spojená s provozem letadla, která se, v případě pilotovaného letadla, stala mezi dobou, kdy jakákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let, a

dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, nebo která se, v případě bezpilotního letadla, stala mezi dobou, kdy letadlo je připraveno k pohybu pro účely letu, a dobou, kdy zastaví na konci tohoto letu a hlavní pohonná soustava je vypnuta, a při které:

- a) některá osoba byla smrtelně nebo těžce zraněna následkem:
 - přítomnosti v letadle, nebo
 - přímého kontaktu s kteroukoli částí letadla, včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
 - přímým působením proudu plynů (vytvořených letadlem), s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem, nebo způsobila-li si je osoba sama nebo bylo způsobeno druhou osobou, nebo jestliže šlo o čemého pasažéra ukrývacího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku; nebo
- b) letadlo bylo zničeno, nebo poškozeno tak, že poškození:
 - nepříznivě ovlivnilo pevnost konstrukce, výkon nebo letové charakteristiky letadla, a
 - vyžádá si větší opravu nebo výměnu poškozených částí,

s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, jestliže toto poškození je omezeno pouze na jeden motor (včetně jeho příslušenství nebo motorových krytů); vrtulí (rotorových listů), okrajových částí křídel, antén, snímačů, lopatek, pneumatik, brzd, podvozku, aerodynamických krytů, palubní desky, krytů přistávacího zařízení, čelních skel, potahu letadla (jako jsou malé vrrypy nebo proražení) nebo nevýznamná poškození listů hlavního rotoru, listů ocasního rotoru, přistávacího zařízení a těch poškození, která jsou zapříčiněna krupobitím nebo střetem s ptákem (včetně poškození krytu radarové antény na letadle); nebo

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

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

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

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

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

Letoun (Aeroplane)

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

Lidská výkonnost (Human performance)

Schopnosti a omezení člověka, které mají vliv na bezpečnost a účinnost leteckého provozu.

Nebezpečí (Hazard)

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

~~Oborové sbírky pravidel (Industry codes of practice)~~

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

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

Organizace odpovědná za typový návrh (Organization responsible for the type design)

Organizace, která je držitelem typového osvědčení, nebo rovnocenného dokumentu typu letadla, dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule vydaného smluvním státem.

Provozní personál (Operational personnel)

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

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

Stát projekce (State of Design)

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

Stát provozovatele (State of Operator)

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

Stát výroby (State of Manufacture)[†]

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

Stát výroby (State of Manufacture)^{††}

Stát, pod jehož jurisdikci spadá organizace odpovědná za konečnou montáž letadla, dálkově řídicí stanice, motoru nebo vrtule.

Stát zápisu do rejstříku (State of Registry)

Stát, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno.

Poznámka: - V případě registrace letadla mezinárodní letecké společnosti na jiném než národním základě jsou státy, které ustavily tuto společnost, povinny společně a nerozdílně převzít závazky státu zápisu do rejstříku, vyplývající z Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, Rezoluci Rady ICAO ze dne 14. prosince 1967 o státní příslušnosti a registraci letadel provozovaných mezinárodními leteckými společnostmi je možné nalézt

v ICAO Doc 9587 (Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport).

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

Integrovaný soubor zákonů, pravidel, politik, cílů, procesů, postupů a činností zaměřený na zvyšování řízení bezpečnosti na úrovni státu.

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

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

Těžké zranění (Serious injury)

Zranění, které utrpěla osoba při letecké nehodě a které:

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

Ukazatel výkonnosti v oblasti bezpečnosti (Safety performance indicator)

~~Parametr založený na údajích použitý pro sledování a vyhodnocení výkonnosti v oblasti bezpečnosti.~~ *Metrika používaná k měření a sledování výkonnosti státu nebo poskytovatele služeb v oblasti bezpečnosti, včetně pokroku směrem k dosažení cíle bezpečnosti.*

Údaje o bezpečnosti (Safety data)

Definovaný soubor skutečností nebo ~~soubor bezpečnostních hodnot shromažďovaných pro účely reference, zpracování nebo analýzy, sebraných z různých zdrojů souvisejících s letectvím, který lze využít~~ *použit* k udržování nebo zlepšování bezpečnosti.

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

- ~~odborné zjišťování příčin leteckých nehod nebo incidentů;~~
- ~~bezpečnostní hlášení;~~
- ~~hlášení o zachování letové způsobilosti;~~
- ~~sledování provozní výkonnosti;~~
- ~~kontroly, audit, průzkumy; nebo~~
- ~~bezpečnostní studie a posouzení.~~

Vrtulník (Helicopter)

Letadlo těžší než vzduch schopné letu převážně působením aerodynamických sil vznikajících na

jednom nebo více poháněných rotorech, jejichž osy jsou v podstatě svislé.

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

Výkonnost v oblasti bezpečnosti (Safety performance)

Měřitelný dopad ~~Dosažené výsledky~~ státu nebo poskytovatele služeb na dosaženou bezpečnost ~~dle~~

~~definovaných cílů bezpečnosti a ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti.~~

[†] [Použije se do 25. listopadu 2026.](#)

^{††} [Použije se od 26. listopadu 2026.](#)

HLAVA 2 – PŮSOBNOST

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

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

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

Poznámka 23: Požadavky na řízení bezpečnosti pro dané poskytovatele služeb specifikované pod ust. 3.3.2 a ~~provozovatele~~ jsou uvedeny v Hlavě 4 a týkají se systémů řízení bezpečnosti (SMS).

Poznámka 34: Záměrem žádného z ustanovení tohoto předpisu není přenést povinnosti poskytovatele služeb specifikovaného pod ust. 3.3.2 ~~nebo provozovatele v oblasti letectví~~ na stát. To zahrnuje funkce související s bezpečným provozem letadel nebo ho přímo podporující.

Poznámka 45: V kontextu tohoto předpisu „zodpovědnost (responsibility)“ (singulár) se váže k „zodpovědnosti státu“ s ohledem na mezinárodní závazky podle Úmluvy o mezinárodním civilním letectví, kdežto „zodpovědnosti (responsibilities)“ (plurál) by měly mít svůj běžný význam (tj. při odkazování na funkce a činnosti, které lze delegovat).

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – ZODPOVĚDNOSTI STÁTU V ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI STÁTNÍ PROGRAM BEZPEČNOSTI (SSP)

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

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

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

Poznámka 4:- Cílem Hlavy 3 je zajistit, že Státy implementují Státní program bezpečnosti (SSP), který podporuje neustálý vývoj proaktivní strategie řízení bezpečnostních rizik a výkonnosti v oblasti bezpečnosti.

3.1 Státní ~~program~~ bezpečnosti (SSP) ~~Všeobecně~~

3.1.1 Státy musí zavést a řídit a udržovat SSP v souladu se čtyřmi dílčími složkami uvedenými v ust. 3.2, 3.3, 3.4 a 3.5, doplněný popisem systému, který odpovídá objemu a složitosti systému civilního letectví v daném státě, ale mohou delegovat funkce a činnosti související s řízením bezpečnosti na jiný stát, regionální organizaci pro dozor nad bezpečností (RSOO) nebo regionální organizaci pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů (RAIO).

Poznámka 1: Z odpovědnost za funkce a činnosti související s řízením bezpečnosti delegované na jiný stát, RSOO nebo RAIO zůstává i nadále na státu. Způsob, jakým je SSP zaveden a řízen, se liší stát od státu v závislosti na řadě aspektů, mezi něž patří mimo jiné složitost civilního letectví daného státu, jak je popsáno v popisu systému, ale i právní systém státu a jeho priority v oblasti civilního letectví.

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

Poznámka 3: Národní plán pro bezpečnost letectví (NASP) (také někdy nazývaný jako Státní plán bezpečnosti (SPAS)), který je zpracován v souladu s Globálním plánem pro bezpečnost letectví GASP (Global Aviation Safety Plan) (Doc 10004) a příslušným regionálním plánem, doplňuje procesy a činnosti SSP uvedené v Hlavě 3. Poradenský materiál k NASP je uveden v dokumentu ICAO Manual on the Development of Regional and National Aviation Safety Plan (Doc 10131).

3.1.2 Při zavádění a řízení SSP by měla být zvláštní pozornost věnována dopadům na lidskou výkonnost.

Poznámka:- Poradenský materiál týkající se dopadů na lidskou výkonnost pro účely SSP je

uveden v dokumentu ICAO Manual on Human Performance (HP) for Regulators (Doc 10151).

ČR:

3.1.31 Tvorba a aplikace SSP

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

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

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

Poznámka: První vydání SPAS bylo vydáno pro období 2023 – 2026. První vydání SPAS obsahovalo seznam a popis sledovaných ukazatelů bezpečnosti. SPAS je dále pravidelně rozvíjen a revidován v návaznosti na výstupy jednání Výboru pro bezpečnost letectví (viz ust. 3.1.4).

3.1.42 Výbor pro bezpečnost civilního letectví

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

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

3.1.53 Implementace ukazatelů a cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti

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

3.1.53.2 V rámci prvotního schvalování systému řízení bezpečnosti (SMS) jednotlivých

provozovatelů ÚCL posuzuje, zda provozovatel v rámci plnění předpisových požadavků odpovídajícím způsobem implementuje procesy obsažené v SSP a sleduje pro něj relevantní ukazatele a cíle výkonnosti v oblasti bezpečnosti vyplývající ze SSP.

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

3.2 Státní politika, cíle a zdroje v oblasti bezpečnosti (Složka 1 SSP)

3.2.1 Základní letecká legislativa

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

3.2.2 Zvláštní provozní předpisy

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

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

3.2.3 Systém a funkce státu

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

3.2.3.2 ~~Státy by měly určit, stanovit a zdokumentovat požadavky, závazky, funkce a činnosti týkající se zavedení a udržování SSP, včetně pokynů pro plánování, organizaci, vývoj, udržování, řízení a průběžné zdokonalování SSP způsobem, který splňuje státní cíle bezpečnosti. Státy musí určit své funkce a činnosti v rámci SSP, ale mohou je delegovat na jiný stát, regionální organizaci pro dozor nad bezpečností (RSOO) nebo regionální organizaci pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů (RAIO), podle vhodnosti.~~

Poznámka:- Státy si ponechávají zodpovědnost za funkce a činnosti v rámci SSP, delegované na jiný stát, RSOO nebo RAIO. Poradenský materiál k delegování funkcí a činností v rámci SSP jsou uvedeny v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859). Další poradenský materiál týkající se zřízení RSOO a RAIO je uveden v dokumentu ICAO Safety Oversight Manual (Doc 9734), Part B – The Establishment and Management of a Regional Safety Oversight Organization, respektive v dokumentu Manual on Regional Accident and Incident Investigation Organization (Doc 9946).

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

3.2.3.4 Funkce, politika bezpečnosti a cíle bezpečnosti v rámci SSP by měly ~~musí~~ být zveřejněny a dokumentovány a pravidelně revidovány, aby se zajistilo, že jsou pro daný stát stále relevantní a přiměřené.

3.2.3.5 Státy musí zajistit, aby byla na úrovni státu v plánování reakce v případě mimořádné události a v krizovém řízení náležitě zohledněna role úřadů pro civilní letectví.

3.2.4 Odborně kvalifikovaný personál

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

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

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

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

3.3 Řízení bezpečnostních rizik na úrovni státu (Složka 2 SSP)

3.3.1 Závazky licencování, osvědčování, schvalování a opravňování

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

3.3.2 Závazky systému řízení bezpečnosti

Poznámka:- Standardy v tomto oddílu necílí k vytváření duplicity, co se týče dohledu nad poskytovateli služeb, kteří jsou držiteli oprávnění od více než jednoho státu.

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

a) schválené organizace pro výcvik v souladu s ICAO Annex 1, které jsou vystaveny bezpečnostním rizikům souvisejícím s provozem letadel během poskytování svých služeb;

b) provozovatelé letounů nebo vrtulníků schválení k provozu mezinárodní obchodní letecké dopravy v souladu s ICAO Annex 6, Part I nebo Part III, ~~Section II;~~

Poznámka: Pokud nejsou činnosti údržby prováděny organizací oprávněnou k údržbě v souladu s ICAO Annex 8, Part II, ~~ust. 8. Chapter 6,~~ ale systému, jako např. v souladu s ICAO Annex 6, Part I, ust. 8.1.2 b) nebo ICAO Annex 6, Part III, Section II, ust. 6.1.2 b), jsou součástí rozsahu SMS provozovatele.

c) provozovatelé, kteří jsou držiteli osvědčení provozovatele systému dálkově řízeného letadla (RPAS) a schválení k mezinárodnímu provozu v souladu s Annex 6, Part IV;

Poznámka:- Pokud nejsou činnosti údržby prováděny organizací oprávněnou k údržbě v souladu s ICAO Annex 6, Part IV, jsou zahrnuty do SMS provozovatele.

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

~~e)~~ oprávněné organizace k údržbě poskytující služby provozovatelům schváleným k mezinárodnímu provozu RPAS v souladu s Annex 6, Part IV;

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

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

~~h)~~ provozovatelé certifikovaných letišť nebo certifikovaných heliportů v souladu s ICAO Annex 14, Volume I, nebo Volume II.

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

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

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

~~3.3.2.23 Stát zápisu do rejstříku musí stanovit kritéria týkající se zřízení SMS provozovateli všeobecného letectví s velkými nebo proudovými letouny v mezinárodním provozu dle ICAO Annex 6, Part II, Section 3.~~

~~Poznámka: Další ustanovení týkající se zavádění SMS provozovateli všeobecného letectví v mezinárodním provozu je možné nalézt v Hlavě 4. Poradenský materiál týkající se stanovení kritérií pro poskytovatele služeb pro účely zavedení SMS je obsažen v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859).~~

~~3.3.2.34 Kritéria stanovená státem zápisu do rejstříku v souladu s ust. 3.3.2.23 se musí zabývat konceptem SMS a prvky uvedenými v Doplňku 2.~~

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

3.3.3 Odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů

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

3.3.4 Identifikace nebezpečí a hodnocení bezpečnostních rizik

3.3.4.1 Státy musí stanovit a udržovat proces identifikace nebezpečí na úrovni Států ze shromážděných údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

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

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

3.3.4.2 Státy musí vytvořit a udržovat proces, který zajišťuje hodnocení bezpečnostních rizik souvisejících s ~~identifikovanými~~ identifikovanými na úrovni státu.

~~Poznámka: Další ustanovení týkající se poznatků o bezpečnosti (safety intelligence), které podporují identifikaci nebezpečí na úrovni státu a hodnocení souvisejících bezpečnostních rizik, lze nalézt v ust. 5.2 a 5.3.~~

3.3.4.3 Státy by měly pravidelně přezkoumávat nebezpečí a související bezpečnostní rizika vztahující se k nově vznikajícím problémům napříč jejich systémem civilního letectví.

3.3.5 Řízení bezpečnostních rizik

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

3.3.5.2 Státy musí vytvořit ~~a~~ udržovat a dokumentovat procesy řízení bezpečnostních rizik vycházejících z nebezpečí identifikovaných na úrovni státu.

~~Poznámka 1: Opatření přijatá k řízení bezpečnostních rizik mohou zahrnovat: přijetí, zmírnění, vyhybání se nebo přesunutí. Výsledky posouzení bezpečnostních rizik lze použít k podpoře stanovení priorit opatření k řízení bezpečnostních rizik. Poradenský materiál k procesům řízení bezpečnostních rizik je obsažen v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859).~~

~~Poznámka 2: Bezpečnostní rizika a problémy související s bezpečností mají často skryté činitele, které je potřeba pečlivě vyhodnotit. Aby se snížilo celkové riziko v letectví při řízení bezpečnostních rizik, je užitečné zohlednit dopad strategií řízení rizik na bezpečnost letectví zavedených v jiných oblastech (například v oblasti letecké bezpečnosti, zjednodušení formalit, ekonomiky a životního prostředí) a naopak.~~

3.3.5.3 Státy by měly pravidelně přezkoumávat potřebu rozšíření použitelnosti SMS na další odvětví letectví nad rámec těch, která jsou uvedena v ust. 3.3.2, v souladu s konceptem SMS obsaženým v Dodatku 2, jakožto prvku řízení bezpečnostních rizik.

3.4 Zajišťování bezpečnosti na úrovni státu (Složka 3 SSP)

3.4.1 Závazky dohledu

~~Poznámka: Standardy v tomto oddílu necílí k vytváření duplicity, co se týče dohledu nad poskytovateli služeb, kteří jsou držiteli oprávnění od více než jednoho státu.~~

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

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

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

Poznámka: Informace ohledně upřednostnění kontrol, auditů a průzkumů lze získat z profilů rizik organizace, závěrů identifikace nebezpečí a hodnocení rizik a výsledků dohledu. Profily rizik organizace, včetně výsledků týkajících se identifikace nebezpečí a procesu hodnocení bezpečnostních rizik, jak je uvedeno v ust. 3.3.4, činnosti dohledu, hodnocení SMS a sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti, mohou poskytnout informace pro plánování, upřednostňování a přípravu činností dohledu.

3.4.1.3 Státy ~~by měly~~ pravidelně přezkoumávat výkonnost v oblasti bezpečnosti každého jednotlivého poskytovatele služeb musí zavést mechanismy, jak:

a)- pravidelně hodnotit SMS poskytovatelů služeb, uvedených v ust. 3.3.2.1; a

b)- sledovat výkonnost v oblasti bezpečnosti poskytovatelů služeb uvedených v ust. 3.3.2.

Poznámka:- Poradenský materiál k pravidelnému hodnocení SMS poskytovatelů služeb je obsažen v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859).

~~3.2.1.2~~ 3.4.1.4 Státy ~~by měly~~ musí stanovit prováděcí zásady uplatňování dohledu, které určují podmínky a okolnosti, za kterých jsou schopni poskytovatelé služeb, kteří mají SMS, řešit a vyřešit uvnitř organizace události představující určité bezpečnostní problémy v mezích kontextu svého SMS a ke spokojenosti příslušného úřadu státu.

3.4.2 Měření a sledování v ~~v~~ výkonnosti v oblasti bezpečnosti na úrovni státu

3.4.2.1 Státy musí stanovit ukazatele přijatelnou úroveň výkonnosti v oblasti bezpečnosti, kteřé jsou v případě potřeby doplněny kvalitativními prostředky a případně cíli výkonnosti, s cílem měřit a sledovat výkonnost v oblasti bezpečnosti systému civilního letectví státu a pokrok směrem k dosažení jeho cílů bezpečnosti, které má být prostřednictvím jejich SSP dosaženo.

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

Poznámka 12: Poradenský materiál týkající se stanovení ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, a kvalitativních prostředků a vhodného používání cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti k měření a sledování cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, stejně jako přijatelné úrovně výkonnosti v oblasti bezpečnosti na úrovni státu se nachází v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Poznámka 2: Další ustanovení týkající se poznatků o bezpečnosti (safety intelligence), které podporují stanovení ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti pro měření a sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti na úrovni státu, lze nalézt v ust. 5.3.1.

3.4.2.2 Státy ~~by měly vytvořit a udržovat proces hodnocení účinnosti opatření přijatých k řízení bezpečnostních rizik a řešení problémů souvisejících s bezpečností, zajistit, aby prostředky využívané k měření výkonnosti v oblasti bezpečnosti zavedené poskytovateli služeb stanovenými v ust. 3.3.2.1, v případě potřeby zohledňovaly měření a sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti na úrovni států.~~

Poznámka: Výsledky hodnocení bezpečnosti lze využít s cílem podpořit upřednostňování opatření k řízení bezpečnostních rizik. Spolupráce mezi státem a poskytovateli služeb, případně RSOO, usnadňuje vytváření účinného měření a sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti napříč celým systémem civilního letectví daného státu.

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

3.4.3 Řízení změn

3.4.3.1 Státy ~~by měly vytvořit a udržovat proces proaktivního řízení změn na úrovni státu, aby se zajistilo, že bezpečnostní rizika spojená se změnami budou řádně kontrolována a zároveň bude dosaženo požadovaných výsledků.~~

Poznámka:- Poradenský materiál k řízení změn je obsažen v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859).

3.4.4 Neustálé zlepšování SSP

3.4.4.1 Státy musí vytvořit a udržovat proces hodnocení účinnosti opatření přijatých k řízení bezpečnostních rizik a řešení bezpečnostních problémů.

3.4.4.2 Státy ~~by měly~~ pravidelně vyhodnocovat účinnost svých procesů a činností v rámci SSP, s cílem podpořit neustálé zlepšování jejich SSP.

3.5 Prosazování bezpečnosti na úrovni státu (Složka 4 SSP)

3.5.1 ~~Interní předávání a šíření informací vztahujících se k bezpečnosti~~

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

3.5.2 ~~Externí předávání a šíření informací vztahujících se k bezpečnosti~~

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

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

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

3.5.1 Státy musí sdílet a vysvětlovat funkce SSP, politiku bezpečnosti a bezpečnostní cíle v rámci své letecké komunity a vůči dalším poskytovatelům služeb, kteří ovlivňují bezpečnost letectví.

3.5.2 Státy musí zavést prostředky k prosazování bezpečnosti s cílem podpořit dosažení svých cílů bezpečnosti a rozvoje pozitivní bezpečnostní kultury

v rámci své letecké komunity a u dalších dotčených subjektů ovlivňujících bezpečnost letectví.

Poznámka: Prostředky k prosazování bezpečnosti mohou mimo jiné zahrnovat i komunikační plán v oblasti bezpečnosti, mapy zapojení dotčených subjektů, kampaně na sociálních sítích, výroční zprávy o bezpečnosti, fóra pro spolupráci s průmyslem a cílené iniciativy.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 – SYSTÉM ŘÍZENÍ BEZPEČNOSTI (SMS)

Poznámka 1: Dodržování bezpečnostních předpisů za účelem získání průkazu způsobilosti, osvědčení, oprávnění nebo schválení tvoří základ pro zavádění systému řízení bezpečnosti (SMS). Poradenský materiál k zavádění SMS je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Poznámka 2: ~~Organizace se může rozhodnout rozšířit jeden SMS na více činností poskytovatele služeb. Poskytovatelé služeb s více oprávněními, pro která je vyžadován SMS, se mohou rozhodnout zahrnout všechna tato oprávnění do rozsahu jednoho společného SMS.~~

Poznámka 3: ~~Poskytovatelé služeb se mohou rozhodnout začlenit svůj SMS do jiných systémů řízení. Důležité aspekty tohoto přístupu pro státy a poskytovatele služeb jsou uvedeny v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859).~~

4.1 Všeobecně

4.1.1 SMS každého poskytovatele služeb stanoveného v ust. 3.3.2.1 Předpisu L 19 musí být:

- a) být zaveden a řízen v souladu s částmi konceptu uvedeného v Doplňku 2;
- b) ~~přiměřený velikosti poskytovatele služeb a složitosti leteckých činností nebo služeb, zahrnovat definovaný rozsah činností a služeb; a~~
- c) mít základ v popisu systému, včetně určení příslušných organizačních rozhraní.

Poznámka 1: ~~Způsob, jakým je SMS zaveden a řízen, se liší mezi jednotlivými poskytovateli služeb a závisí na mnoha proměnných, mimo jiné i na velikosti a složitosti. Poradenský materiál k přizpůsobení SMS je obsažen v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859).~~

Poznámka 2: ~~Poradenský materiál k vypracování popisu systému a řízení rozhraní je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (Doc 9859).~~

4.1.2 Stát musí zajistit, že každý poskytovatel služeb stanovený v ust. 3.3.2.1 Předpisu L 19 vytvoří plán usnadňující zavádění SMS.

4.1.3 Při zavádění a řízení SMS by měla být zvláštní pozornost věnována dopadům na lidskou výkonnost.

4.2 ~~Všeobecné letectví~~ v mezinárodním provozu ~~letouny~~ Přijatelnost SMS

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

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

Poznámka: ~~Pokud nejsou činnosti údržby prováděny organizací oprávněnou k údržbě v souladu s ICAO~~

~~Annex 86, Part II, ust. 8. Chapter 6, ale rovnocenného systému, jako např.~~ v souladu s ICAO Annex 6, Part I, ust. 8.1.2 b) nebo Annex 6, Part III, Section II, ust. 6.1.2 b), jsou součástí rozsahu SMS provozovatele.

4.2.3 SMS provozovatele certifikovaného RPAS schváleného k provádění mezinárodního provozu v souladu s ICAO Annex 6, Part IV, musí být přijatelný pro ÚCL.

Poznámka: ~~Pokud nejsou činnosti údržby prováděny organizací oprávněnou k údržbě v souladu s ICAO Annex 6, Part IV, jsou součástí rozsahu SMS provozovatele.~~

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

4.2.5 SMS oprávněných organizací k údržbě poskytujících služby provozovatelům schváleným k provádění mezinárodního provozu RPAS v souladu s ICAO Annex 6, Part IV, musí být přijatelný pro ÚCL.

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

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

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

4.2.9 SMS provozovatelů certifikovaných letišť nebo certifikovaných heliportů v souladu s ICAO Annex 14, Volume I, nebo Volume II musí být přijatelný pro ÚCL.

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

4.3 Další regulatorní přístupy SMS

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

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

~~Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se zodpovědnosti státu zápisu do rejstříku ve spojitosti s provozem v rámci nájmu, pronájmu a výměny je obsažen v dokumentu ICAO Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Poradenský materiál týkající~~

se převodu zodpovědnosti státu zápisu do rejstříku na stát, kde má provozovatel letadla své hlavní místo obchodní činnosti, nebo pokud takové hlavní místo nemá, pak kde je jeho trvalá adresa v souladu s článkem 83 bis, je uvedený v dokumentu ICAO Manual on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Doc 10059).

7

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – ~~SBĚR, ANALÝZA, OCHRANA, SDÍLENÍ A VÝMĚNA ÚDAJŮ O BEZPEČNOSTI~~ A INFORMACÍ VZTAHUJÍCÍCH SE K BEZPEČNOSTI – ROZVOJ POZNATKŮ O BEZPEČNOSTI (SAFETY INTELLIGENCE)

Poznámka: Cílem této Hlavy je podpořit státy v rozvoji poznatků o bezpečnosti za účelem udržení a neustálého zlepšování efektivitu jejich SSP, zajistit neustálou dostupnost údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti, s cílem podpořit činnosti spojené s řízením bezpečnosti.

5.1 Všeobecně

5.1.1 Státy by měly zavést strategii na rozvoj poznatků o bezpečnosti, která podporuje řízení a rozhodování v oblasti bezpečnosti.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se rozvoje poznatků o bezpečnosti je obsažen v dokumentu ICAO Safety Intelligence Manual (Doc 10159).

5.2 Systémy sběru a zpracování údajů o bezpečnosti

5.2.1 Státy musí zavést systémy sběru a zpracování údajů o bezpečnosti (SDCPS) sestavující z řady integrovaných procesů a schémat za účelem zachytit, uchovávat, shrnout, zpracovat a umožnit analýzu údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

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

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

Poznámka 1: SDCPS může také obsahovat určité analytické funkce.

Poznámka 2: Poradenský materiál týkající se SDCPS je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Intelligence Manual (SMM) (Doc 10159/9859).

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

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

Poznámka 5: Požadavky týkající se bezpečnostních hlášení v konkrétních oblastech jsou uvedeny v jiných Annexech, PANS a Regionálních doplňcích ICAO. Uznává se, že mít jednotný přístup ke sběru a analýze

~~údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti je pro účinné zavedení SSP přínosem.~~

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

5.2.2 Státy musí zajistit, že SDCPS je založen na proaktivních a reaktivních metodách sběru údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka: SDCPS může zahrnovat vstupy od státu, průmyslu a veřejných zdrojů. Další pokyny týkající se metod sběru údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti jsou obsaženy v dokumentu ICAO Safety Intelligence Manual (Doc 10159).

5.2.3 Státy musí zajistit, aby údaje o bezpečnosti a informace vztahující se k bezpečnosti shromážděné prostřednictvím systémů povinných bezpečnostních hlášení byly začleněny do SDCPS.

Poznámka: SDCPS zahrnuje systémy povinných bezpečnostních hlášení zavedené státem v souladu se specifickými ustanoveními pro specifickou oblast obsaženými v jiných leteckých předpisech (Annexe, postupech pro letové navigační služby (PANS) a doplňujících poradenských materiálech). Navíc ICAO Annex 13 obsahuje informace ohledně systému hlášení leteckých nehod a incidentů (ADREP). Příklady systémů povinných bezpečnostních hlášení jsou obsaženy v dokumentu ICAO Safety Intelligence Manual (Doc 10159).

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

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

5.2.5 Orgány státu odpovědné za zavádění SSP se musí podílet na poskytování údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti do systému SDCPS a mít k těmto údajům a informacím přístup za účelem plnění svých odpovědností v oblasti bezpečnosti.

Poznámka 1: Mezi státní orgány zodpovědné za implementaci SSP patří i Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (dále jen ÚZPLN).

Poznámka 2: Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti shromažďovaných systémy dobrovolných bezpečnostních hlášení a z nich odvozených informací vztahujících se k bezpečnosti lze nalézt v ust. 5.4.1. Ustanovení týkající se ochrany údajů o bezpečnosti shromažďovaných systémy povinných

bezpečnostních hlášení a z nich odvozených informací vztahujících se k bezpečnosti lze nalézt v ust. 5.4.2.

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

5.2.6 Státy musí používat taxonomii pro bezpečnostní hlášení, která je v souladu se standardizovanými taxonomiemi a která usnadňuje:

- a) -identifikaci nebezpečí na úrovni státu, jak je uvedeno v ust. 3.3.4;
- b) -konzistentní srovnávání údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti; a
- c) -sdílení a výměnu informací vztahujících se k bezpečnosti, jak je uvedeno v ust. 5.5.

~~Poznámka: Státy jsou podporovány v tom, aby využívaly systém kompatibilní s ADREP. Více informací týkajících se ADREP je možné nalézt v ICAO Annex 13, Chapter 7. Poradenský materiál týkající se standardizovaných taxonomií, včetně mimo jiné i taxonomie ADREP, je obsažen v dokumentu ICAO Safety Intelligence Manual (Doc 10159).~~

5.2.7 Státy by měly zřídít prostředky pro správu údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti.

Poznámka:- Další pokyny týkající se správy údajů o bezpečnosti jsou uvedeny v dokumentu ICAO Safety Intelligence Manual (Doc 10159).

5.32 Analýzy údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti

5.32.1 Státy musí zavést a udržovat procesy, jak analyzovat údaje o bezpečnosti a informace vztahující se k bezpečnosti získané ze SDCPS, a souvisejících databází bezpečnosti. Tyto procesy musí zahrnovat řadu nejrůznějších analytických metod na podporu:

- a) vývoje ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, jak je uvedeno v ust. 3.4.2.1;
- b) - identifikace nebezpečí na úrovni státu, jak je uvedeno v ust. 3.3.4;
- c) - identifikace stávajících postupů a provozních strategií, které vedly k pozitivním bezpečnostním výsledkům; a
- d) - rozvoje poznatků o bezpečnosti.

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

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

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

Poznámka 1: Údaje a informace ze zdrojů, které se netýkají bezpečnosti (například počasí, terén nebo ochrana před protiprávními činy), mohou být zohledněny v postupech s cílem podpořit více integrovanou analýzu na úrovni státu.

Poznámka 2: Poradenský materiál k různým druhům analýz, které lze provádět, a kompetence potřebné

k provádění takových analýz jsou uvedeny v dokumentu ICAO Safety Intelligence Manual (Doc 10159).

5.43 Ochrana údajů o bezpečnosti a informací vztahujících se k bezpečnosti

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

Poznámka: Pro účely ust. 5.4 a Doplňku 3, zdroje zahrnují jak jednotlivce, tak organizace.

5.43.2 Státy by měly ochranu dle ust. 5.43.1 rozšířit i na údaje o bezpečnosti získané z informací vztahujících se k bezpečnosti vyvozených ze systému povinných bezpečnostních hlášení a souvisejících zdrojů.

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

Poznámka 2: Poradenský materiál k systémům povinných i dobrovolných bezpečnostních hlášení se nachází v dokumentu ICAO Safety Management Intelligence Manual (Doc 9859/10159).

5.43.3 Na základě ust. 5.43.1 a 5.43.2 státy nesmí zpřístupnit nebo použít údaje o bezpečnosti nebo informace vztahující se k bezpečnosti shromážděné, uchovávané nebo analyzované v souladu s ust. 5.24 nebo 5.32 pro jiné účely, než je udržování nebo zlepšování bezpečnosti, pokud příslušný úřad nerozhodne, v souladu s Doplňkem 3, o uplatnění principu výjimky.

5.43.4 Bez ohledu na ust. 5.43.3 by státům nemělo být bráněno ve využívání údajů o bezpečnosti nebo informací vztahujících se k bezpečnosti k přijetí jakýchkoli preventivních, opravných nebo nápravných opatření, která jsou nezbytná k udržení nebo zlepšení bezpečnosti v letectví.

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

5.43.5 Státy musí přijmout nezbytná opatření, včetně prosazování pozitivní kultury v oblasti bezpečnosti, s cílem podpořit bezpečnostní hlášení prostřednictvím systémů uvedených v ust. 5.2.3 a 5.1.3-2.4.

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

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

5.43.7 Jako podporu určování případů uvedených v ust. 5.43.3, by měly státy ustanovit a využívat předem uzavřené dohody mezi svými úřady a státními orgány, v jejichž pravomoci je bezpečnost letectví, a těmi, v jejichž pravomoci je výkon spravedlnosti. Tyto dohody by měly zohledňovat principy uvedené v Doplňku 3.

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

5.5.4 Sdílení a výměna informací vztahujících se k bezpečnosti

Poznámka: Sdílením je myšleno poskytování, kdežto výměnou se myslí dávání a na oplátku získávání. Poradenský materiál týkající se sdílení a výměny informací vztahujících se k bezpečnosti je obsažen v dokumentu ICAO Safety Intelligence Manual (Doc 10159).

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

5.5.4.2 Státy musí ~~prosazovat~~ usnadnit zřízení ~~prostředků sítě určených ke pro včasné~~ sdílení nebo výměně informací vztahujících se k bezpečnosti

s cílem podpořit spolupráci mezi ~~napříč~~ leteckou komunitou za předpokladu, že budou přijata vhodná opatření k zajištění toho, aby informace vztahující se k bezpečnosti byly použity pouze pro udržení a zlepšení bezpečnosti ~~ého systému a musí usnadnit sdílení a výměnu informací vztahujících se k bezpečnosti, pokud není národními zákonnými normami stanoveno jinak.~~

Poznámka 1:- Prostředky pro včasné sdílení nebo výměnu informací vztahujících se k bezpečnosti mohou zahrnovat dohody, partnerství, spolupracující bezpečnostní týmy, fóra a digitální/fyzické platformy.

Poznámka 2: Informace týkající se sdílení informací vztahujících se k bezpečnosti je možné nalézt v dokumentu ICAO ~~Global Aviation Safety Plan~~ Safety Intelligence Manual (Doc. ~~10159~~ 004), ICAO Code of Conduct on Sharing and Use of Safety Information.

5.5.3 Státy by měly podporovat sdílení a výměnu relevantních informací vztahujících se k bezpečnosti a poznatků o bezpečnosti mezi poskytovateli služeb za předpokladu, že budou přijata vhodná opatření k zajištění toho, aby informace vztahující se k bezpečnosti a poznatky o bezpečnosti byly používány pouze za účelem udržení a zlepšení bezpečnosti.

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

(viz Hlava 3)

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

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

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

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

1. Základní letecká legislativa (CE-1)

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

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

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

2. Zvláštní provozní předpisy (CE-2)

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

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

3. Systém a funkce státu (CE-3)

3.1 Státy musí dle vhodnosti zřídit příslušné úřady nebo agentury pro řízení bezpečnosti podpořené

dostatečným a kvalifikovaným personálem
a odpovídajícími finančními zdroji.

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

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

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

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

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

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

4. Odborně kvalifikovaný personál (CE-4)

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

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

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

5.1 Státy musí dle vhodnosti poskytnout svému odbornému personálu odpovídající zařízení, ucelený a aktuální odborný poradenský materiál, příručky a postupy, informace kritické z hlediska bezpečnosti, nástroje a vybavení a přepravní prostředky k zajištění toho, že je personál schopen standardním způsobem v souladu se zavedenými postupy a efektivně vykonávat funkce dozoru nad bezpečností.

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

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

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

7. Závazky dohledu (CE-7)

Státy musí zavést zdokumentované procesy dohledu definováním a plánováním ~~průběžných~~ inspekcí, auditů a monitorovacích činností na nepřetržité bázi, aby bylo proaktivně zajištěno, že držitelé průkazů způsobilosti, osvědčení, schválení a/nebo oprávnění průběžně plní stanovené požadavky. Toto zahrnuje také dohled nad

personálem určeným příslušným úřadem k výkonu funkcí dozoru nad bezpečností jeho jménem.

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

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

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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

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

(viz Hlava 4, ust. 4.1.1)

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

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

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

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

1. Politika ~~a~~ cíle a zdroje bezpečnosti (Složka 1 SMS)

- 1.1 Závazek vedení
- 1.2 Odpovědnost a zodpovědnosti za bezpečnost
- 1.3 Jmenování klíčového bezpečnostního personálu
- 1.4 Koordinace plánování reakce v případě nouze
- 1.5 Dokumentace SMS

2. Řízení bezpečnostních rizik (Složka 2 SMS)

- 2.1 Identifikace nebezpečí
- 2.2 Hodnocení a zmírňování rizik

3. Zajišťování bezpečnosti (Složka 3 SMS)

- 3.1 Měření a sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti
- 3.2 Řízení změn
- 3.3 ~~Průběžné~~ Neustálé zdokonalování SMS

4. Prosazování bezpečnosti (Složka 4 SMS)

- 4.1 Výcvik a vzdělávání
- 4.2 Komunikace o bezpečnosti

1. Politika ~~a~~ cíle a zdroje bezpečnosti (Složka 1 SMS)

1.1 Závazek vedení

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

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

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

- a) tvořit základ pro měření a sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti, jak je požadováno ust. 3.1 ~~2~~;
- b) odrážet závazek poskytovatele služby, že bude udržovat nebo neustále zvyšovat celkovou účinnost SMS;
- c) být oznámeny po celé organizaci; a
- d) být pravidelně revidovány, aby se zajistilo, že zůstávají pro poskytovatele služeb i nadále odpovídající a přiměřené.

1.1.3 Při stanovování cílů bezpečnosti musí poskytovatel služeb v případě vhodnosti zvážit ty cíle bezpečnosti, které jsou stanoveny na úrovni státu.

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

1.2 Odpovědnost a zodpovědnosti za bezpečnost

Poskytovatel služeb musí:

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

1.3 Jmenování klíčového bezpečnostního personálu

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

16-6-2022 xx.xx.xxxx

Poznámka: ~~V závislosti na velikosti organizace poskytovatele služeb a složitosti jeho leteckých činností nebo služeb, mohou být~~ Zodpovědnosti za zavedení a udržování SMS mohou být přiděleny jedné nebo více osobám, které plní roli vedoucího bezpečnosti, jako svou jedinou funkci nebo v kombinaci s jinými povinnostmi, které nevedou k jakýmkoli střetům zájmů. Pokyny jsou uvedeny v dokumentu ICAO- Safety Management Manual (Doc 9859).

1.4 Koordinace plánování reakce v případě nouze

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

1.5 Dokumentace SMS

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

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

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

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

2. Řízení bezpečnostních rizik (Složka 2 SMS)

2.1 Identifikace nebezpečí

2.1.1 Poskytovatel služeb musí vytvořit a udržovat postup, s cílem identifikovat nebezpečí, včetně těch, která souvisejí s interními nebo externími rozhraními, jež souvisí s jeho leteckou činností nebo službami.

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

2.2 Hodnocení a zmírňování rizik

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

Poznámka 1: ~~Tento proces může zahrnovat prediktivní metody analýzy údajů o bezpečnosti. Poradenský materiál týkající se analytických metod k podpoře hodnocení bezpečnostních rizik je obsažen~~

v dokumentech ICAO Safety Management Manual (Doc 9859) a Safety Intelligence Manual (Doc 10159).

Poznámka 2: ~~Aby se snížilo celkové riziko v leteckém systému, je při řízení bezpečnostních rizik prospěšné zvážit dopad strategií řízení rizik na leteckou bezpečnost, které jsou už zavedeny v jiných oblastech (například v oblasti protiprávních činů, zjednodušení formalit, ekonomiky, životního prostředí) a obráceně.~~

3. Zajišťování bezpečnosti (Složka 3 SMS)

3.1 Měření a sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti

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

Poskytovatel služeb musí zavést prostředky k:

- měření a sledování výkonnosti organizace v oblasti bezpečnosti;
- měření a sledování pokroku směrem k dosažení jejích cílů bezpečnosti; a
- ověření účinnosti prvků řízení bezpečnostních rizik.

Poznámka: Jedním ze způsobů, jak sledovat shodu s předpisy v oblasti bezpečnosti a jak ověřovat účinnost prvků řízení bezpečnostních rizik, je proces interního auditu. Poradenský materiál týkající se měření a sledování výkonnosti v oblasti bezpečnosti, včetně procesu interního auditu, zavedení ukazatelů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, kvalitativních prostředků a vhodného použití cílů výkonnosti v oblasti bezpečnosti, je uveden v dokumentu ICAO Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

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

3.2 Řízení změn

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

3.3 ~~Průběžné~~ Neustálé zdokonalování SMS

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

4. Prosazování bezpečnosti (Složka 4 SMS)

4.1 Výcvik a vzdělávání

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

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

4.2 Komunikace o bezpečnosti

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

- a) zajistí, že si všichni pracovníci plně uvědomují systém SMS v rozsahu přiměřeném jejich pracovnímu zařazení;

- b) předají informace kritické z hlediska bezpečnosti;
- c) vysvětlí nutnost některých opatření ke zvýšení bezpečnosti; a
- d) vysvětlí, proč jsou zavedeny nebo změněny bezpečnostní postupy.

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

(viz Hlava 5, ust. 5.43)

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

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

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

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

1. Obecné zásady

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

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

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

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

2. Zásady ochrany

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

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

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

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

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

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

3. Zásady výjimek

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

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

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

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

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

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

4. Veřejný přístup

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

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

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

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

anonymizaci osobních údajů, v souhrnné nebo celkové formě.

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

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

Poznámka: Správcem může být myšlen jednotlivec nebo organizace.

6. Ochrana zaznamenaných údajů

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

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

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

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

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO