

HLAVA 1 - DEFINICE

Pojmy používané při odborném zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů mají tyto významy:

BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ (SAFETY RECOMMENDATION)

Návrh Ústavu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod založený na informacích odvozených z odborného zjišťování příčin zpracovaný s cílem předcházet leteckým nehodám a incidentům. V žádném případě není záměrem vytváření předpokladů pro přisouzení viny nebo odpovědnosti za zavinění letecké nehody nebo incidentu. Kromě bezpečnostních doporučení, která vznikají na základě odborného zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů, mohou bezpečnostní doporučení vznikat i na základě dalších zdrojů, včetně bezpečnostních studií.

BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ GLOBÁLNÍHO DOSAHU (SAFETY RECOMMENDATION OF GLOBAL CONCERN)

Bezpečnostní doporučení týkající se systémového nedostatku s pravděpodobností recidivy se závažnými důsledky na celosvětové úrovni a vyžadující včasné kroky ke zvýšení bezpečnosti.

Poznámka: Dokument ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part IV – Reporting obsahuje kritéria pro doporučení, která mají být klasifikována jako SRGC.

C2 SPOJ (C2 LINK) †

Datový spoj mezi dálkově řízeným letadlem a dálkově řídicí stanicí za účelem řízení letu.

PROTIPRÁVNÍ ČINY (ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE)

Činy nebo pokusy o činy ohrožující bezpečnost civilního letectví, které zahrnují, ale neomezuji se na:

- protiprávní zmocnění se letadla,
- zničení letadla v provozu,
- držení rukojmích na palubě letadla, na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení,
- násilné vniknutí na palubu letadla, na letiště nebo do prostoru leteckých zařízení,
- držení zbraně nebo nebezpečného zařízení nebo materiálu s úmyslem jeho nezákonného použití na palubě letadla nebo na letišti,
- použití letadla v provozu za účelem způsobení smrti, vážného tělesného zranění nebo vážného poškození majetku nebo životního prostředí,
- takové sdělení nebo klamná informace, které ohrožují bezpečnost letadla za letu nebo na zemi, cestujících, posádky, pozemního personálu nebo

široké veřejnosti na letišti nebo v prostoru leteckých zařízení.

DÁLKOVĚ ŘÍDICÍ STANICE (RPS) (REMOTE PILOT STATION)-†

Součást systému dálkově řízeného letadla obsahující vybavení k řízení dálkově řízeného letadla.

DÁLKOVĚ ŘÍZENÉ LETADLO (RPA) (REMOTELY PILOTED AIRCRAFT)-†

Bezpilotní letadlo, které je řízeno z dálkově řídicí stanice.

SYSTÉM DÁLKOVĚ ŘÍZENÉHO LETADLA (RPAS) (REMOTELY PILOTED AIRCRAFT SYSTEM)-†

Dálkově řízené letadlo, jeho příslušná(é) dálkově řídicí stanice, nezbytný(é) C2 spoj(e) a jakékoliv další součásti uvedené v typovém návrhu.

FAKTORY, PŘÍSPÍVAJÍCÍ KE VZNIKU LETECKÉ NEHODY NEBO INCIDENTU (CONTRIBUTING FACTORS)

Činnosti, opomenutí, události, podmínky nebo jejich kombinace, jejichž odstranění, vyhnutí se jim nebo jejich nepřítomnost by snížila pravděpodobnost vzniku letecké nehody nebo incidentu nebo zmírnila vážnost následků letecké nehody nebo incidentu. Zjištění faktorů, přispívajících ke vzniku letecké nehody nebo incidentu neznamenaí stanovení zavinění nebo určování správní, občanskoprávní nebo trestní odpovědnosti.

INCIDENT (INCIDENT)

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

Jedná se o chybnou činnost osob nebo nesprávnou činnost leteckých a pozemních zařízení v leteckém provozu, jeho řízení a zabezpečování, jejíž důsledky však zpravidla nevyžadují předčasné ukončení letu nebo provádění nestandardních (nouzových) postupů. Incidenty v letovém provozu se rozdělují podle příčin na:

- letové,
- technické,
- v řízení letového provozu
- v zabezpečovací technice
- jiné.

Mezi příčiny incidentů se zahrnují i nepředvídané přírodní jevy (výboje statické elektřiny, střety s ptáky apod.), pokud neohrožily bezpečnost letu do té míry, že byly hodnoceny jako vážný incident nebo letecká nehoda.

STÁT PROJEKCE (STATE OF DESIGN)

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

STÁT UDÁLOSTI (STATE OF OCCURENCE)

Stát, na jehož území došlo k letecké nehodě nebo k incidentu.

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 REJSTRÍKU (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 bez rozdílu převzít závazky Státu zápisu do rejstříku, vyplývající z Úmluvy o mezinárodním civilním letectví (ICAO Doc 8722).

STÁTNÍ PROGRAM BEZPEČNOSTI (STATE SAFETY PROGRAMME (SSP))

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

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.

†—Použije se od 26. listopadu 2026.

††—Použije se do 25. listopadu 2026.

ÚŘAD PRO ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN LETECKÝCH NEHOD (ACCIDENT INVESTIGATION AUTHORITY)

Úřad určený státem, který je odpovědný za odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v souvislosti s tímto předpisem.

Poznámka: V ČR je tímto úřadem ÚZPLN.

VÁŽNÝ INCIDENT (SERIOUS INCIDENT)

Incident, jehož okolnosti naznačují vysokou pravděpodobnost LN, jenž je spojený s provozem letadla a který se, v případě pilotovaného letadla, stal mezi dobou, kdy jakákoliv osoba nastoupila do letadla s úmyslem vykonat let a dobou, kdy všechny takové osoby letadlo opustily, nebo který se, v případě bezpilotního letadla, stal 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.

Poznámka 1: Rozdíl mezi leteckou nehodou a vážným incidentem je pouze v následcích.

Poznámka 2: Příklady vážných incidentů jsou uvedeny v Dodatku C.

ZPLNOMOCNĚNÝ PŘEDSTAVITEL (ACCREDITED REPRESENTATIVE)

Osoba pověřená na základě její kvalifikace smluvním státem (v ČR ÚZPLN) za účelem účasti na odborném zjišťování příčin, které provádí stát, na jehož území k nehodě došlo. Zplnomocněný představitel by měl být za běžných okolností zaměstnancem úřadu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod smluvního státu (ÚZPLN).

DEFINICE POUŽÍVANÉ VÝHRADNĚ V ČESKÉ REPUBLICE:**OPATŘENÍ KE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI**

Opatření subjektu civilního letectví založené na informacích odvozených z kontrolní činnosti oprávněných orgánů a odborného zjišťování příčin zpracované s cílem předcházet leteckým nehodám a incidentům.

ÚSTAV – Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod (ÚZPLN)

Ústav provádí odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů (dále jen odborné zjišťování příčin).

ZMOCNĚNEC

Osoba, kterou Ústav může na základě dohody s leteckým dopravcem nebo provozovatelem nebo provozovatelem leteckých prací nebo provozovatelem letiště nebo poskytovatelem letových provozních služeb nebo služeb při odbavovacím procesu na letišti pověřit interním analyzováním příčin organizace, pokud splňuje podmínky odborné způsobilosti k této činnosti.

HLAVA 3 – VŠEOBECNÁ USTANOVENÍ

Poznámka: Směrnice týkající se práv a povinností Státu provozovatele se zřetelem na LN a I, zahrnující pronajatá, najatá nebo vyměněná letadla, je obsažena v DODATKU A.

CÍL ODBORNÉHO ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN

3.1 Jediným cílem odborného zjišťování příčin LN a I musí být stanovení účinných preventivních opatření. Účelem tohoto procesu není přisuzovat vinu nebo odpovědnost za zavinění.

NEZÁVISLOST ODBORNÉHO ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN

3.2 Stát musí stanovit úřad pro odborné zjišťování příčin LN, který je nezávislý na leteckých úřadech státu a jiných subjektech, které by mohly ovlivňovat vedení nebo objektivnost vyšetřování.

Poznámka 1: Poradenský materiál týkající se nezávislosti úřadu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod je uveden v dokumentu ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I – Organization and Planning (Doc 9756) a dokumentu ICAO Manual on Accident and Incident Investigation Policies and Procedures (Doc 9962).

Poznámka 2: Pokyny pro odborné zjišťování příčin v případech, kdy může existovat souvislost mezi státem a podezřením na protiprávní čin, jsou obsaženy v Dodatku G.

OCHRANA DŮKAZŮ A LETADLA A ODSTRANĚNÍ LETADLA (NEBO JEHO TROSEK)

ODPOVĚDNOST ČR JAKO STÁTU UDÁLOSTI

Všeobecně

3.3 V případě vzniku události na území ČR musí Předseda komise provést všechna potřebná opatření k ochraně všech důkazních materiálů a k zajištění bezpečné ochrany letadla a jeho nákladu po dobu nezbytnou pro odborné zjišťování příčin. Ochrana důkazů musí zahrnovat uchování (fotodokumentací nebo jinými prostředky) každého důkazu, který by mohl být přemístěn, smazán, ztracen nebo zničen. Bezpečná ochrana musí zahrnovat i ochranu proti dalšímu poškození, proti přístupu nepovolaných osob, proti zcizení nebo znehodnocení.

Poznámka 1: Dozor nad troskami je upřesněn v ust. 5.6.

Poznámka 2: Ochrana záznamů letových zapisovačů vyžaduje, aby vyjmutí, zacházení s nimi a jejich vyhodnocení prováděly pouze kvalifikované osoby.

ŽÁDOST STÁTU ZÁPISU DO REJSTŘÍKU, STÁTU PROVOZOVATELE, STÁTU PROJEKCE NEBO STÁTU VÝROBY

3.4 Jestliže Předseda komise obdrží od Státu zápisu letadla do rejstříku, Státu provozovatele, Státu projekce nebo Státu výroby žádost, aby letadlo, jeho náklad a další důkazní materiály zůstaly ponechány bez hnutí na místě až do prohlídky zplnomocněným představitelem tohoto státu, musí Předseda komise provést všechny potřebné kroky k tomu, aby takováto žádost vyhověla, pokud je to možné a slučitelné s řádným vedením odborného zjišťování příčin. S letadlem (troskami) lze manipulovat jen za účelem záchrany osob, zvířat, pošty a cenností, k zamezení zničení požárem nebo z jiných příčin, nebo k zamezení jakémukoli nebezpečí, nebo tvoří-li překážku pro letecký provoz, pro jinou dopravu nebo pro veřejnost za předpokladu, je-li to prakticky možné a nebude to mít za následek nepřiměřené zpoždění při opětovném uvedení letadla do provozu.

3.4.1 Dojde-li k LN letadla zapsaného v leteckém rejstříku ČR nebo provozovaného českým provozovatelem mimo území ČR, Ústav v pozici Státu zápisu letadla do rejstříku nebo Státu provozovatele, požádá v závislosti na rozhodnutí dle ustanovení 4.6 Stát, kde došlo k LN, aby letadlo, jeho náklad a další důkazní materiály zůstaly neporušeny až do příjezdu zplnomocněného představitele ČR.

3.4.2 Dojde-li k LN letadla projektovaného nebo vyrobeného v ČR mimo území ČR, Ústav v pozici Státu projekce nebo Státu výroby požádá v závislosti na rozhodnutí dle ustanovení 4.6 Stát, kde došlo k LN, aby letadlo, jeho náklad a další důkazní materiály neporušeny až do příjezdu zplnomocněného představitele ČR.

3.4.3 Dojde-li k I letadla zapsaného do leteckého rejstříku ČR nebo provozovaného českým provozovatelem mimo území ČR, Ústav v pozici Státu zápisu letadla do rejstříku nebo Státu provozovatele je nápomocen při odborném zjišťování příčin události na žádost Státu události poskytnutím všech údajů a podkladů, které si Stát události vyžádá.

UVOLNĚNÍ LETADLA Z OCHRANY

3.5 V souladu s ustanoveními 3.2 a 3.3 musí Předseda komise předat ochranu letadla (jeho trosky), nákladu a dalších částí, které již nejsou potřebné pro odborné zjišťování příčin, osobě vybavené náležitým pověřením Státu zápisu do rejstříku, nebo osobě pověřené Státem provozovatele. K tomuto účelu jí předseda komise musí umožnit přístup k letadlu, k nákladu, případně k dalším částem. Pokud letadlo, náklad a další části leží v pásnu, do kterého není možný přístup (zakázaný prostor, objekt, apod.), musí Předseda komise zabezpečit převoz na místo, kam může být přístup povolen.

5.3.2 Pokud Stát zápisu do rejstříku nezahájí a neprovede odborné zjišťování příčin LN a I nebo nepřevede vyšetřování na jiný stát nebo regionální organizaci, jak je uvedeno v ust. 5.3, je Stát zápisu do rejstříku o převedení odborného zjišťování příčin oprávněn písemně požádat Stát provozovatele nebo (v následujícím pořadí) Stát projekce nebo Stát výroby. Jestliže Stát zápisu do rejstříku s touto žádostí vyjádří souhlas nebo na ni do 30 dnů neodpoví, měl by stát, který vznesl požadavek, zahájit a provést odborné zjišťování příčin na základě informací, které jsou k dispozici.

Poznámka: Ust. 5.3.2 nezbavuje Stát zápisu do rejstříku jeho povinnosti dle tohoto předpisu.

5.3.3 V případě, že Stát zápisu do rejstříku není členským státem ICAO a nemá v úmyslu vést odborné zjišťování příčin v souladu s Annexem 13, Stát provozovatele (v ČR zastoupený Ústavem), a není-li tento schopen, Stát projekce (v ČR zastoupený Ústavem) nebo Stát výroby (v ČR zastoupený Ústavem) usiluje o zahájení a vedení odborného zjišťování příčin. Ústav však může po vzájemné dohodě a souhlasu předat část nebo celé odborné zjišťování příčin jinému státu.

ORGANIZACE A VEDENÍ ODBORNÉHO ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN

Poznámka: The Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (ICAO Doc 9756) obsahuje podklady pro organizaci a vedení odborného zjišťování příčin.

ODPOVĚDNOST ÚSTAVU PŘI VEDENÍ ODBORNÉHO ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN

Poznámka: Nic v následujících opatřeních nebrání Ústavu, aby si vyžádal nejlepší specialisty odkudkoli.

Všeobecná ustanovení

5.4 Ústav musí být nezávislý ve vedení odborného zjišťování příčin a mít neomezenou pravomoc nad jeho vedením v souladu s opatřeními tohoto předpisu. Odborné zjišťování příčin obvykle obsahuje:

- shromáždění, zaznamenání a analýzu všech relevantních informací o LN nebo I a jejich uschování způsobem, který zajistí jejich jakost a důvěryhodnost a umožní následné kritické ocenění a vyhodnocení;
- ochranu určitých záznamů vztahujících se k odbornému zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů v souladu s ust. 5.12;
- včasné veřejné šíření faktických informací, je-li to vhodné;
- případné vydání bezpečnostních doporučení;
- stanovení příčin LN nebo I a/nebo faktorů, které k nim přispěly, pokud je to možné; a
- zpracování závěrečné zprávy.

Je-li to proveditelné, musí být místo LN prohlédnuto, musí být prozkoumány trosky a zaznamenány výpovědi svědků.

Rozsah odborného zjišťování příčin a postup, podle kterého musí být toto zjišťování provedeno, musí být stanoveny Ústavem v závislosti na očekávaných poznatcích z tohoto zjišťování, směřujících ke zlepšení provozní bezpečnosti.

5.4.1 Jakékoli odborné zjišťování příčin v souladu s ustanoveními tohoto předpisu musí být odděleno od soudního nebo správního řízení k přisouzení viny nebo odpovědnosti za zavinění.

Poznámka: Tohoto oddělení lze dosáhnout tím, že odborné zjišťování příčin bude prováděno specialisty z Ústavu, a jakékoliv soudní nebo správní řízení bude vedeno jinými specialisty. Koordinace, podle ust. 5.10, mezi těmito dvěma procesy by byla pravděpodobně zapotřebí na místě LN a při shromažďování faktických informací, z důvodů stanovených v ust. 5.12.

5.4.2 Ústav by měl vyvíjet dokumentované metody a postupy popisující povinnosti v oblasti odborného zjišťování příčin. Ty by měly zahrnovat postupy pro organizaci a plánování, odborné zjišťování příčin a hlášení.

5.4.3 Subjekty zahrnuté do jakéhokoliv odborného zjišťování příčin vedeného v souladu s ustanoveními tohoto předpisu musí zajistit volný a včasný přístup ke všem ~~dostupným~~ důkazním materiálům.

5.4.4 Stát by měl zajistit spolupráci mezi svým úřadem pro odborné zjišťování příčin LN a soudními orgány, tak aby toto odborné zjišťování příčin nebylo zdržováno správními nebo soudními vyšetřováními nebo řízeními.

Poznámka: Spolupráce lze dosáhnout pomocí právních předpisů, protokolů, dohod nebo jiných ujednání a tato spolupráce může zahrnovat následující oblasti: přístup na místo LN; uchovávání a přístup k důkazům; počáteční a následné rozboru stavu každého procesu; výměna informací; příslušné využití informací týkajících se bezpečnosti; a řešení neshod.

5.4.5 U LN nebo I, které poutají zvýšenou pozornost veřejnosti, by měl úřad pro odborné zjišťování příčin zveřejnit relevantní faktické informace v prvních dnech vyšetřování.

Poznámka 1: Dodatek B obsahuje základní schéma pro oznamovací povinnost.

Poznámka 2: Účelem poskytnutí faktických informací v prvních dnech vyšetřování je reagovat na značný zájem veřejnosti o LN nebo I a pomoci zajistit, aby informace ve veřejné sféře byly co nejpřesnější. Poradenský materiál týkající se LN a I, které poutají zvýšenou pozornost veřejnosti, a různé formáty a metody pro poskytování informací jsou obsaženy v dokumentu ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part II – Procedures and Checklists.

5.4.6 U LN nebo I, které poutají zvýšenou pozornost veřejnosti, by měl úřad pro odborné zjišťování příčin zveřejnit do třiceti dnů od LN nebo I písemnou předběžnou zprávu obsahující zjištěné faktické informace a uvádějící pokrok ve vyšetřování.

Poznámka 1: Dodatek B obsahuje základní schéma pro oznamovací povinnost.

Poznámka 42: Pokyny týkající se účelu, formátu a obsahu písemné předběžné zprávy jsou obsaženy v dokumentu ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part IV – Reporting.

Poznámka 23: Cílem doporučení v ust. 5.4.6 není bránit státu provádějícímu odborné zjišťování příčin v konzultaci se státy účastnicími se vyšetřování před zveřejněním písemné předběžné zprávy.

Poznámka 34: Seznam příkladů LN a I, které poutají zvýšenou pozornost veřejnosti je uveden v dokumentu ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part IV – Reporting.

Předseda komise – jmenování

5.5 Ústav ihned po oznámení události jmenuje Předsedu komise a provede nezbytná opatření k okamžitému zahájení odborného zjišťování příčin.

Předseda komise – přístup a kontrola

5.6 Předseda komise má neomezený přístup k troskám a všem příslušným materiálům včetně letových zapisovačů a záznamů služeb řízení letů a neomezenou kontrolu nad nimi, aby bez zdržení zajistil jejich podrobné prozkoumání kvalifikovanými odborníky zúčastněnými na odborném zjišťování příčin.

Poznámka: V případě systému dálkově řízeného letadla, příslušný materiál v ust. 5.6 zahrnuje dálkově řízené letadlo, jeho související dálkově řídicí stanici (stanice), požadovaný C2 spoj (spoje), jakékoli další součásti specifikované v typovém návrhu a jakékoli související záznamy a dokumenty.

Zaznamenaná data – LN a I

Letové zapisovače

5.7 Při odborném zjišťování příčin LN nebo I musí být efektivně využity letové zapisovače. Ústav musí bez zdržení zabezpečit vyhodnocení záznamů.

5.7.1 V případě, že Ústav nemá odpovídající zařízení k vyhodnocení letových zapisovačů, vyžádá si pomoc jiných států, přičemž vezme v úvahu:

- a) kapacitu a schopnost jejich vyhodnocovacího zařízení;
- b) dobu potřebnou k vyhodnocení; a
- c) místo, kde je zařízení umístěno.

Poznámka: Požadavky na zaznamenávání letových údajů jsou obsaženy v Předpisech L 6/I, L 6/II, L 6/III a L 6/IV.

Pozemní záznamy

5.8 Při vyšetřování LN nebo I musí být efektivně využity dostupné pozemní záznamy.

Poznámka: Požadavky na záznamy dat přehledových systémů a záznamy komunikace ATS jsou uvedeny v Předpisu L 11, Hlava 6.

Ohledání obětí

5.9 Ústav, při vedení odborného zjišťování příčin LN, při které došlo ke smrtelným zraněním, musí zabezpečit včasné a kompletní ohledání obětí z řad členů posádky, podle okolností i cestujících a obsluhujícího personálu lékaři – patology, zkušenými z odborného zjišťování příčin LN.

Poznámka: Směrnice vztahující se k ohledání obětí jsou detailně obsaženy v dokumentu ICAO Manual of Civil Aviation Medicine (Doc 8984) a dokumentu ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), přičemž první z nich obsahuje podrobný materiál i pro toxikologické testy.

Lékařská vyšetření

5.9.1 Ústav zajistí podle potřeby lékařské vyšetření členů posádky, cestujících a příslušného leteckého personálu lékaři, kteří mají zkušenosti z odborného zjišťování příčin LN. Tato vyšetření by měla být provedena v nejkratší možné době.

Poznámka 1: Toto vyšetření může také stanovit úroveň fyzické a psychické zdatnosti členů posádky a ostatního personálu, kteří byli bezprostředními účastníky události, zda mohou pomoci při objasňování příčin události.

Poznámka 2: Směrnice lékařského vyšetření jsou obsaženy v ICAO Doc 8984 – Manual of Civil Aviation Medicine.

Spolupráce se soudními orgány

5.10 Ústav musí zvážit potřebu koordinace mezi Předsedou komise a soudními orgány. Zvláštní pozornost musí být dána důkazům, které vyžadují rychlé zaznamenání a analýzu pro zajištění úspěšnosti odborného zjišťování příčin, jakož i zkoumání a identifikaci obětí a vyhodnocení záznamů z letových zapisovačů.

Poznámka 1: Odpovědnost Státu události za takovou koordinaci je dána ust. 5.1.

Poznámka 2: Možný spor mezi orgány odborného zjišťování příčin a orgány činnými v trestním řízení ohledně ochrany letových zapisovačů a jejich záznamů, může být vyřešen k tomu oprávněnou osobou, která záznamy dopraví na místo vyhodnocení a takto zajistí jejich ochranu.

Poznámka 3: Možný spor mezi orgány odborného zjišťování příčin a orgány činnými v trestním řízení ohledně ochrany trosek může být vyřešen k tomu oprávněnou osobou, která zajistí jejich ochranu tím, že zabezpečí převoz trosek na místo zkoumání nebo v případě, že je nezbytná změna stavu trosek, je přítomna takovému zkoumání.

5.10.1 Dojde-li k LN nebo I na území ČR a je zahájeno trestní stíhání, odborné zjišťování příčin probíhá koordinovaně. Trestní stíhání provádí vyšetřovatel Policie ČR. Práva a povinnosti Předsedy komise pro odborné zjišťování příčin nejsou tímto dotčena.

Informování úřadů, které se zabývají protiprávními činy

5.11 Jestliže v průběhu odborného zjišťování příčin je zjištěno nebo je podezření, že jde o protiprávní čin proti civilnímu letectví, Předseda komise musí okamžitě uvědomit místně příslušný útvar Policie ČR a zajistit, aby byly informovány úřady, které se zabývají protiprávními činy v civilním letectví jiného státu nebo států, kterých se to dotýká.

Poznámka: Protiprávní čin nezabývá stát události odpovědnosti za provedení odborného zjišťování příčin v souladu s ustanoveními tohoto předpisu a za zveřejnění závěrečné zprávy.

Ochrana záznamů vztahujících se k odbornému zjišťování příčin LN a I

5.12 Ústav, který vede odborné zjišťování příčin LN nebo I, nesmí poskytnout následující informace pro jiné účely než pro účely odborného zjišťování příčin, pokud příslušný úřad určený státem nerozhodne, v souladu s vnitrostátními zákony a podmínkami Doplňku 2 a ust. 5.12.5, že jejich zveřejnění nebo využití převáží pravděpodobné nepříznivé vnitrostátní nebo mezinárodní dopady, které takový postup může mít na toto nebo na budoucí odborné zjišťování příčin:

- a) záznamy hlasu v pilotním prostoru a záznamy obrazu pilotního prostoru a veškeré jejich přepisy;
- b) záznamy svěřené úřadu pro odborné zjišťování příčin LN nebo jím vedené představující:
 - 1) všechny výpovědi osob získané v průběhu odborného zjišťování příčin;
 - 2) veškerou komunikaci mezi osobami zúčastněnými při provozu letadla;
 - 3) lékařské a soukromé informace o osobách zúčastněných při LN nebo I;
 - 4) záznamy a přepisy záznamů ze stanovišť řízení letového provozu;
 - 5) rozborů názorů ohledně informací, včetně informací z leteckého zapisovače, vyjádřených úřadem pro odborné zjišťování příčin LN a zplnomocněnými představiteli v souvislosti s LN nebo I; a
 - 6) koncept závěrečné zprávy o odborném zjišťování příčin LN nebo I.

5.12.1 Státy by měly určit, zda jakékoli další záznamy získané nebo vytvořené úřadem pro odborné zjišťování příčin LN, jako součást šetření LN nebo I, potřebují být chráněny stejným způsobem jako záznamy uvedené v ust. 5.12.

5.12.2 Záznamy uvedené v ust. 5.12 musí být součástí závěrečné zprávy nebo dodatku k ní pouze v případě, že jsou důležité pro rozbor LN nebo I. Části záznamů, které nejsou pro rozbor závažné, nesmí být zveřejněny.

Poznámka: Záznamy uvedené v ust. 5.12 obsahují informace vztahující se k LN nebo I. Zveřejnění nebo využití takových informací pro účely, kdy jejich zveřejnění nebo využití není nezbytné v zájmu bezpečnosti, může znamenat, že v budoucnu už nemusí být taková informace osobám pověřeným odborným zjišťováním příčin otevřeně sdělena. Výsledná nedostupnost takových informací by mohla

bránit procesu odborného zjišťování příčin a vážně ovlivnit bezpečnost letectví.

5.12.3 Ústav nesmí zveřejnit jména osob zapojených do LN nebo I.

5.12.4 Ústav musí zajistit, že žádosti o záznamy jemu svěřené nebo jím vedené jsou směřovány na původní zdroj informace, kde je dostupný.

5.12.4.1 Pokud je to možné, měl by si úřad pro odborné zjišťování příčin LN ponechat pouze kopii záznamů získaných během odborného zjišťování příčin.

5.12.5 Ústav musí přijmout taková opatření, která zajistí, že veřejnosti nebude zpřístupněn zvukový obsah záznamů hlasu v pilotním prostoru, stejně jako obrazový a zvukový obsah záznamů pilotního prostoru.

Poznámka: Obrazovými záznamy pilotního prostoru jsou v tomto případě myšleny AIR třídy C, viz ust. 4 Doplňku 8 Předpis L6/I.

5.12.6 Státy vydávající nebo přijímající koncept závěrečné zprávy musí přijmout taková opatření, která zajistí, že koncept nebude zpřístupněn veřejnosti.

Poznámka: Doplňek 2 obsahuje dodatečná ustanovení týkající se ochrany záznamů vztahujících se k odbornému zjišťování příčin LN a I. Tyto požadavky jsou z praktických důvodů uvedeny odděleně, ale tvoří součást standardů a doporučených postupů.

Obnova odborného zjišťování příčin

5.13 Jestliže jsou po ukončení odborného zjišťování příčin získány nové a závažné důkazy, musí stát zastoupený v ČR Ústavem, který vedl odborné zjišťování příčin, toto odborné zjišťování příčin obnovit. Nicméně když stát zastoupený v ČR Ústavem, který vedl toto odborné zjišťování příčin, toto odborné zjišťování příčin neobnovil, musí ten stát, který hodlá odborné zjišťování příčin obnovit, získat předem souhlas Ústavu. Jestliže Ústav má v úmyslu usilovat o obnovení odborného zjišťování příčin události mimo území ČR, postupuje cestou žádosti odeslané příslušnému státu.

Poznámka: Pokud letadlo, které bylo považované za nezvěstné, je následným pátráním nalezeno, může být zváženo obnovení odborného zjišťování příčin.

ODPOVĚDNOST VŮČI JINÝM STÁTŮM**Informace – LN a I**

5.14 Ústav musí na žádost státu, který vede odborné zjišťování příčin LN nebo I, poskytnout tomuto státu všechny závažné informace, které má k dispozici.

Poznámka: Viz též ust. 5.16.

5.14.1 Před výměnou informací mezi státy pro účely odborného zjišťování příčin LN nebo I by měly státy spolupracovat na určení omezení, která se budou na jejich zveřejnění a využití vztahovat.

HLAVA 6 – ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVA

Poznámka: *Dodatek B obsahuje seznam oznamovací povinnosti.*

6.1 Vzor závěrečné zprávy je uveden v Doplnku 1 tohoto Předpisu L 13. Výslednou podobu je možné upravit se zřetelem k možným zvláštnostem LN nebo I.

ODPOVĚDNOST KAŽDÉHO STÁTU

Uvolnění informací – souhlas

6.2 Nikdo nesmí dát do oběhu, zveřejnit nebo zpřístupnit koncept zprávy nebo kterékoli její části, nebo žádný dokument obdržený během odborného zjišťování příčin LN nebo I bez souhlasu Ústavu, ledaže by Ústav již dříve zprávu nebo dokumenty zveřejnil nebo uvolnil.

ODPOVĚDNOST STÁTU, KTERÝ VEDE ODBORNÉ ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN

Konzultace

6.3 Ústav musí poslat kopii konceptu závěrečné zprávy následujícím státům, které vyzve k podání důležitých a podstatných připomínek v nejkratší možné době:

- a) Státu, který zahájil odborné zjišťování příčin;
- b) Státu zápisu do rejstříku;
- c) Státu provozovatele;
- d) Státu projekce;
- e) Státu výroby; a
- f) každému Státu, který se účastnil odborného zjišťování příčin podle ustanovení Hlavy 5.

Obvyklá konzultační lhůta je třicet dnů ode dne zaslání průvodní korespondence. Ústav konzultační lhůtu prodlouží na šedesát dní, pokud mu stát, který byl vyzván k předložení připomínek, oznámí potřebu dodatečného prodloužení lhůty. Jestliže Ústav obdrží připomínky v průběhu konzultační lhůty, musí provést buď změnu v návrhu závěrečné zprávy, nebo podle přání státu předkládajícího připomínky tyto připojí ke zprávě jako samostatnou přílohu, aby vyjádřil podstatu přijatých připomínek. Jestliže Ústav v průběhu konzultační lhůty neobdrží připomínky, musí vydat závěrečnou zprávu v souladu s ustanovením 6.4, ledaže by bylo státy, jichž se to týká, odsouhlaseno další prodloužení této lhůty.

Poznámka 1: *Nic z těchto požadavků nebrání Ústavu vést konzultace s jinými státy, např. těmi, které poskytly důležité informace, základní prostředky či specialisty zúčastněné na odborném zjišťování příčin v souladu s ust. 5.27.*

Poznámka 2: *Připomínky, které by měly být připojeny k závěrečné zprávě, se omezí jen na specifické technické problémy, v případě kterých nebylo*

dosaženo dohody. Redakční a stylistické připomínky se nepoužijí.

Poznámka 3: *Ústav může zvážit použití nejvhodnějších a nejrychlejších prostředků k rozeslání konceptu závěrečné zprávy příslušným státům, jako je fax, e-mail, kurýrní služba nebo expresní pošta.*

Poznámka 4: *Součástí návrhu závěrečné zprávy jsou zamýšlená bezpečnostní doporučení.*

6.3.1 Ústav zašle provozovateli prostřednictvím Státu provozovatele kopii konceptu závěrečné zprávy, aby provozovatel mohl vyjádřit své připomínky ke konceptu závěrečné zprávy.

6.3.2 Ústav zašle prostřednictvím Státu projekce nebo Státu výroby organizacím odpovědným za Typový návrh a konečnou montáž letadla kopii konceptu závěrečné zprávy, aby tyto organizace mohly vyjádřit své připomínky ke konceptu závěrečné zprávy.

Státy a subjekty, kterým se zasílá Závěrečná zpráva

6.4 Závěrečná zpráva musí být Ústavem zaslána s minimálním zdržením:

- a) Státu, který zahájil odborné zjišťování příčin;
- b) Státu zápisu letadla do leteckého rejstříku;
- c) Státu provozovatele;
- d) Státu projekce;
- e) Státu výroby;
- f) každému Státu, který se účastnil odborného zjišťování příčin;
- g) každému Státu, jehož občané utrpěli smrtelná nebo těžká zranění; a
- h) každému Státu, který poskytl důležité informace, významná zařízení nebo specialisty.

6.4.1 Provozovatelé (organizace), kteří mají od Ústavu oprávnění k odbornému zjišťování příčin LN nebo I ve svém provozu, zašlou po ukončení odborného zjišťování příčin závěrečnou zprávu ke schválení Ústavu.

6.4.2 Po ukončení odborného zjišťování příčin LN, I letadel provozovatelů, kteří nemají od Ústavu pověření k odbornému zjišťování příčin LN nebo I, zašle Ústav provozovateli jeden výtisk závěrečné zprávy.

Vydání závěrečné zprávy

6.5 V zájmu předcházení LN musí Ústav, který vede odborné zjišťování příčin LN nebo I, uveřejnit závěrečnou zprávu v nejkratší možné době, a, pokud je to možné, do dvanácti měsíců.

Poznámka: *Závěrečnou zprávu je možné uveřejnit prostřednictvím internetových stránek a není nezbytně nutné uveřejňovat tištěnou verzi závěrečné zprávy.*

6.6 Jestliže závěrečná zpráva nemůže být uveřejněna do 12 měsíců, musí Ústav uveřejnit předběžné prohlášení ke každému roku od události s podrobným vysvětlením vývoje odborného zjišťování příčin včetně informací o dalších otázkách, týkajících se provozní bezpečnosti.

6.6.1 Jestliže Ústav, který vede odborné zjišťování příčin, nezveřejní závěrečnou zprávu nebo předběžné prohlášení v přiměřené lhůtě, jsou ostatní státy, které se účastní odborného zjišťování příčin, oprávněny písemně požádat Ústav o výslovný souhlas s uveřejněním prohlášení ohledně otázek týkajících se provozní bezpečnosti, které vyvstaly na základě informací, které jsou k dispozici. Pokud Ústav dá výslovný souhlas nebo neodpoví na tuto žádost do 30 dnů, může stát, který žádost podal, po domluvě se zúčastněnými státy prohlášení zveřejnit.

Poznámka: Poradenský materiál týkající se toho, co může představovat „přiměřenou lhůtu“ stanovenou ke zveřejnění závěrečné zprávy a/nebo předběžného prohlášení státem jsou obsaženy v Doc 9756 (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation), Part IV (Reporting).

Mezinárodní distribuce závěrečné zprávy

6.7 Když Ústav, který vedl odborné zjišťování příčin LN nebo I, týkající se letadla o maximální hmotnosti nad ~~5 700~~ 250 kg, vydal závěrečnou zprávu, musí zaslat organizaci ICAO kopii závěrečné zprávy.

Poznámka 1: Vždy, kdy je to možné, má být závěrečná zpráva zasílána organizaci ICAO vyhotovená v jednom z pracovních jazyků ICAO a ve formě stanovené v Doplňku 1 k tomuto předpisu.

Poznámka 2: Závěrečné zprávy se zaznamenávají do centrální databáze ICAO, e-Library of Final Reports, která je veřejně dostupná.

Poznámka 3: Kopie závěrečné zprávy zasílané ICAO by měla být přednostně vyhotovena v elektronické formátu, aby se zjednodušilo její nahrání do elektronické knihovny závěrečných zpráv – e-Library of Final Reports.

Bezpečnostní doporučení

6.8 V kterékoli fázi odborného zjišťování příčin LN nebo I musí úřad pro odborné zjišťování příčin LN státu, formou datovaného průvodního dopisu, doporučit příslušným úřadům, včetně zahraničních, preventivní opatření, která požaduje za nezbytná rychle přijmout v zájmu zvýšení provozní bezpečnosti.

Poznámka: Jakýkoli požadavek tohoto předpisu nemá za cíl bránit státu, který vede odborné zjišťování příčin, aby konzultoval se státy, které se účastní na odborném zjišťování příčin, své návrhy bezpečnostních doporučení, a vyzval je k vyjádření svých připomínek k vhodnosti a účinnosti těchto doporučení.

6.8.1 Bezpečnostní doporučení přednostně vydává stát, který zahájil odborné zjišťování příčin LN nebo I, nicméně v zájmu provozní bezpečnosti jsou bezpečnostní doporučení, po koordinaci se státem,

který zahájil odborné zjišťování příčin, oprávněny vydávat i ostatní státy, které se účastnily odborného zjišťování příčin.

Poznámka: Účinná koordinace ohledně návrhů bezpečnostních doporučení by měla zabránit tomu, aby státy, které se účastní na odborném zjišťování příčin, vydaly doporučení, která jsou protichůdná.

6.9 Ústav, který vede odborné zjišťování příčin LN nebo I, musí odeslat, je-li to vhodné, jakékoli bezpečnostní doporučení, formou datovaného průvodního dopisu, vyplývající z jeho odborného zjišťování příčin leteckým úřadům států, které přicházejí v úvahu, a pokud se to týká dokumentů ICAO, též této organizaci.

Poznámka: Jestliže závěrečné zprávy obsahují bezpečnostní doporučení adresované ICAO, protože se týkají dokumentů ICAO, musí mít průvodní dopis, který obsahuje návrh, jak problém řešit.

6.9.1 Stát, který vydává bezpečnostní doporučení globálního dosahu (SRGC) musí formou datovaného průvodního dopisu informovat ICAO o vydání tohoto doporučení a reakcích na něj, i když SRGC není přímo adresováno ICAO.

Poznámka: SRGC a reakce jsou zaznamenány v centrální databázi ICAO, která je veřejně dostupná.

ODPOVĚDNOST STÁTU, KTERÝ OBDRŽEL NEBO VYDAL BEZPEČNOSTNÍ DOPORUČENÍ

Postup po přijetí bezpečnostních doporučení

6.10 MD ČR nebo Úřad musí poté, co obdržely bezpečnostní doporučení, informovat Ústav nebo navrhuující stát, během 90 dnů od obdržení datovaného průvodního dopisu, zda preventivní opatření přijme nebo je posoudí, případně sdělí důvody, proč žádná opatření nepřijme. Přijatá nápravná opatření jsou následně povinně realizována všemi subjekty, kterých se týkají. Dozor nad včasnou a úplnou realizací nápravných opatření vykonává MD ČR nebo Úřad podle oboru působnosti.

Poznámka: Nic v tomto ustanovení nebrání Ústavu, který vede odborné zjišťování příčin, navrhopat jiná preventivní opatření, než jsou bezpečnostní doporučení.

6.11 Stát, který vede odborné zjišťování příčin nebo jakýkoliv jiný stát vydávající bezpečnostní doporučení musí zavést postupy pro uchovávání reakcí přijatých podle bodu 6.10 na vydaná bezpečnostní doporučení.

6.12 Stát, který obdrží bezpečnostní doporučení, musí zavést postupy pro sledování vývoje opatření přijatého v reakci na bezpečnostní doporučení.

Poznámka: Pokyny pro identifikaci, vypracování a následné sledování bezpečnostních doporučení jsou uvedeny v dokumentu ICAO Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation (Doc 9756), Part IV – Reporting.

HLAVA 7 – ZPRÁVA HLÁŠENÍ ÚDAJŮ O LETECKÉ NEHODĚ NEBO INCIDENTU (ADREP)

Poznámka 1: DODATEK B k tomuto předpisu obsahuje základní schéma pro oznamovací povinnost.

Poznámka 2: ~~Ustanovení této Hlavy mohou vyžadovat zpracování dvou samostatných zpráv o jedné LN nebo I:~~

~~Předběžná zpráva~~

~~Zpráva ADREP~~

~~předběžná zpráva~~

ODPOVĚDNOST ÚSTAVU

~~LN letadla s hmotností nad 2 250 kg~~

~~7.1 Jedná-li se o LN letadla o maximální hmotnosti nad 2 250 kg, Ústav musí zaslat předběžnou zprávu:~~

- ~~a) Státu zápisu do rejstříku nebo Státu události (podle situace);~~
- ~~b) Státu provozovatele;~~
- ~~c) Státu projekce;~~
- ~~d) Státu výroby;~~
- ~~e) každému Státu, který poskytl důležité informace, významná zařízení nebo specialisty; a~~
- ~~f) ICAO.~~

~~LN letadla s hmotností 2 250 kg a méně~~

~~7.2 Jedná-li se o LN letadla jiného, než pro které platí ust. 7.1 a jedná-li se o otázky letové způsobilosti nebo o informace, které by mohly zajímat jiné státy, Ústav musí zaslat předběžnou zprávu:~~

- ~~a) Státu zápisu do rejstříku nebo Státu události (podle situace);~~
- ~~b) Státu provozovatele;~~
- ~~c) Státu projekce;~~
- ~~d) Státu výroby; a~~

~~7.3 Předběžná zpráva musí být odeslána příslušným státům a ICAO v jednom z pracovních jazyků ICAO.~~

Odeslání

~~7.4 Předběžná zpráva musí být odeslána faxem, e-mailem či leteckou poštou do 30 dnů od data LN, pokud do té doby již nebyla rozeslána zpráva ADREP. Jestliže jsou obsaženy informace přímo ovlivňující provozní bezpečnost, musí být tyto informace ihned, jakmile jsou známy, rozeslány nejvhodnějšími a nejrychlejšími prostředky, které jsou k dispozici.~~

ODPOVĚDNOST ÚSTAVU

~~LN letadla s hmotností nad 2250 kg~~

~~7.51 Ústav, který vede odborné zjišťování příčin~~ **Ústav, který vede odborné zjišťování příčin** ~~Jedná-li se o Stát vyšetřující LN nebo I~~ **Jedná-li se o Stát vyšetřující LN nebo I** letadla o maximální hmotnosti nad 2 250 kg, ~~Ústav~~ **Ústav** musí zaslat ICAO, co nejdříve je to proveditelné, po ukončení odborného zjišťování příčin zprávu ADREP o ~~LN nebo I~~ **LN nebo I**.

Dodatečné informace

~~7.62~~ **7.62** Ústav poskytne na žádost jiných států případné informace na doplnění těch, které jsou k dispozici ve zprávě ADREP.

~~Incident letadla s hmotností nad 5 700 kg~~

~~7.7 Ústav, který vede odborné zjišťování příčin I letadla o maximální hmotnosti nad 5 700 kg musí, co nejdříve je to proveditelné, po ukončení odborného zjišťování příčin zaslat ICAO zprávu ADREP o I.~~

~~Poznámka: Druhy incidentů, které zajímají ICAO za účelem přípravy studií pro prevenci LN, jsou uvedeny v DODATKU C.~~

ZPRÁVA ADREP

HLAVA 8 – PŘEDCHÁZENÍ LETECKÝM NEHODÁM

Poznámka: Kromě ustanovení této Hlavy jsou další ustanovení vztahující se k podpoře prevence LN a I pomocí sběru a rozboru bezpečnostních údajů o LN a I a rychlé výměny bezpečnostních informací, jako součást Státního programu bezpečnosti (SSP), uvedeny v Předpisu L 19 – Řízení bezpečnosti a v tomto smyslu se vztahují na tento předpis. Další poradenský materiál je uveden v dokumentu Safety Management Intelligence Manual (SMM) (Doc 9859/10159).

Databáze a preventivní opatření

8.1 Ústav musí zřídit a udržovat databázi LN a I k zajištění účinných analýz získaných informací o aktuálních nebo potenciálních nedostacích v bezpečnosti a k určení opatření potřebných k zlepšení bezpečnosti.

Poznámka: Doplnující informace, nezbytné ke stanovení preventivních opatření, mohou být uvedeny v závěrečné zprávě o LN a I, které byly šetřeny.

8.2 Úřady státu odpovědné za zavedení SSP by měly mít přístup k databázi LN a I odkazované v ust. 8.1 k podpoře svých odpovědností v oblasti bezpečnosti.

Poznámka: Údaje o bezpečnosti a informace vztahující se k bezpečnosti v databázi LN a I může být součástí databáze bezpečnosti, která může odkazovat na jednu nebo více databází přispívajících do systému sběru a zpracování údajů o bezpečnosti (SDCPS) státu. Další ustanovení ohledně databáze

~~bezpečnosti SDCPS~~ jsou obsažena v Předpise L 19 – Řízení bezpečnosti. Doplnující poradenský materiál je také uveden v dokumentu Safety Intelligence Management Manual (SMM) (Doc 10159/9859).

8.3 Kromě bezpečnostních doporučení, vyplývajících z výsledků odborného zjišťování příčin LN a I, mohou doporučení vycházet ze všech možných zdrojů, včetně bezpečnostních studií. Jestliže jsou bezpečnostní doporučení adresována organizaci v jiném státě, Ústav je musí zaslat rovněž úřadu pro odborné zjišťování příčin LN tohoto státu.

8.4 Ústav je povinen poskytovat ze své databáze LN a I data do databáze EUROCONTROLU a Evropské Unie (ECCAIRS) podle pravidel stanovených těmito organizacemi. Využívá při tom v největší možné míře automatizované databázové systémy, jejichž aktuální verze poskytují tyto organizace.

Poznámka: Pravidla pro poskytování dat do databáze EUROCONTROLU jsou uvedena v DODATKU R.

8.4.1 Minimální obsah roční souhrnné zprávy odesílané do databáze EUROCONTROLU je uveden v DODATKU R tohoto předpisu. Ústav je oprávněn požadovat od leteckých organizací, provozovatelů a úřadů správy civilního letectví potřebné údaje za účelem sestavení této zprávy. Způsob předávání a rozsah informací (údajů) stanoví Ústav.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK B — SEZNAM OZNAMOVACÍ POVINNOSTI

Poznámka: Pokud jsou v tomto Dodatku použity následující termíny, mají tento význam:

Mezinárodní události – události, ~~LN a VI~~ jež jsou předmětem odborného zjišťování příčin podle Annexu 13, resp. Předpisu L 13), které se staly letadlu registrovanému v jednom členském státě na území druhého členského státu.

Vnitrostátní události – události, ~~LN a VI~~ jež jsou předmětem odborného zjišťování příčin podle Annexu 13, které se staly na území státu zápisu do rejstříku.

Jiné události – události, ~~LN a VI~~ jež jsou předmětem odborného zjišťování příčin podle Annexu 13, které se staly na území nečlenského státu ICAO nebo na území nespadajícím pod pravomoc žádného státu.

1. OZNÁMENÍ O LN, VI A I, KTERÉ PODLÉHAJÍ ODBORNÉMU ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN

Kdo hlásí	Co se hlásí	Komu se hlásí	Ust. předp. L 13
Stát události (v ČR Ústav)	Mezinárodní události všech letadel	Státu zápisu do LR Státu provozovatele Státu projekce Státu výroby ICAO (jde-li o letadlo nad 2 250 kg nebo se jedná o letoun poháněný turbínovým motorem)	4.1
Stát zápisu do rejstříku (v ČR Ústav)	Vnitrostátní a jiné události všech letadel nad 2250 kg	Státu provozovatele Státu projekce Státu výroby ICAO (jde-li o letadlo nad 2 250 kg nebo se jedná o letoun poháněný turbínovým motorem)	4.8

2. PŘEDBĚŽNÁ ZPRÁVA

Zprávy o LN a I, kdekoliv k nim došlo

Kdo zasílá	Druh zprávy	Předmět odborného zjišťování příčin	Komu se zasílá	Ust. předp. L 13
Stát, který vede odborné zjišťování příčin (v ČR Ústav)	RELEVANTNÍ FAKTICKÉ INFORMACE	LN nebo I, které přitáhly zvýšenou pozornost veřejnosti	Vydáno veřejně	5.4.5
Stát, který vede odborné zjišťování příčin (v ČR Ústav)	PŘEDBĚŽNÁ ZPRÁVA	LN nebo I, které přitáhly zvýšenou pozornost veřejnosti	Vydáno veřejně	5.4.6

23. ZÁVĚREČNÁ ZPRÁVAZprávy o LN a I, ~~(kdekoliv k nim došlo)~~

Kdo zasílá	Druh zprávy	Předmět odborného zjišťování příčin	Komu se zasílá	Ust. předp. L 13
Stát, který vede odborné zjišťování příčin (v ČR Ústav)	Z Á V Ě R E Č N Á	Všechna letadla	Státu, který zahájil odborné zjišťování příčin Státu zápisu do rejstříku Státu provozovatele Státu projekce Státu výroby Státu, jehož občané při LN zahynuli Státu, který poskytl důležité informace, technická zařízení nebo specialisty	6.4
		Letadla nad 5700 2 250 kg	ICAO	6.7

34. ZPRÁVA ADREP o LN nebo IZprávy o LN a ~~VI~~, kdekoliv k nim došlo.

Kdo zasílá	Druh zprávy	Předmět odborného zjišťování příčin	Komu se zasílá	Ust. předp. L 13
Stát, který vede odborné zjišťování příčin (v ČR Ústav)	Předběžná zpráva	LN letadla nad 2 250 kg	Státu zápisu do rejstříku — nebo státu události — Státu provozovatele Státu projekce Státu výroby Státu, — který poskytl důležité informace, — technické zařízení — nebo specialisty ICAO	7.1
		LN letadla 2 250 kg a méně, jedná-li se o letovou způsobilost či jiný zájem	Státům uvedeným výše kromě ICAO	7.2
	Zpráva ADREP o LN nebo I	LN Letadla nad 2 250 kg	ICAO	7.1 5
	Zpráva ADREP o I	I letadla nad 5 700 kg	ICAO	7.7

45. PREVENCE LN**Záležitosti bezpečnosti, postupované ostatním státům.**

Kdo odesílá	Druh zprávy	Předmět odborného zjišťování příčin	Komu se zasílá	Ust. předp. L 13
Státy, které připravují bezpečnostní doporučení (v ČR Ústav)	Bezpečnostní doporučení	Doporučení pro jiný stát	Úřadu, který je pověřen odborným zjišťováním příčin LN v daném státě (v ČR Ústavu)	6.8 8.3
		Dokumenty ICAO	ICAO	6.9

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK G – POKYNY PRO VEDENÍ ODBORNÉHO ZJIŠŤOVÁNÍ PŘÍČIN V PŘÍPADECH KDY MŮŽE EXISTOVAT SOUVISLOST MEZI STÁTEM A PODEZŘENÍM NA PROTIPRÁVNÍ ČIN

1. Jediným cílem odborného zjišťování příčin podle Annexu 13 (resp. Předpisu L 13) je předcházení leteckým nehodám a incidentům. Účelem této činnosti není určování viny či odpovědnosti. V případě podezření na protiprávní čin nebo jeho nahlášení v souladu s Annexem 17 (resp. Předpisem L 17) rozhodnout, zda byly tyto činy protiprávní, a řešit otázky viny a odpovědnosti pouze soudní nebo správní řízení. Nicméně i přesto lze vyvodit ponaučení pro zvyšování bezpečnosti a zjištění existence nebo podezření na existenci protiprávního činu nezbavuje stát uvedený v ust. 5.1, 5.2 nebo 5.3 odpovědnosti za zahájení odborného zjišťování příčin v souladu s ustanoveními tohoto předpisu a za vydání závěrečné zprávy.

2. Odborné zjišťování příčin vedené v souladu s tímto předpisem, jehož výsledkem je veřejně dostupná závěrečná zpráva, která je objektivní a vnímaná jako důvěryhodná všemi vnitrostátními i mezinárodními zúčastněnými stranami, umožňuje zvyšování bezpečnosti. Pokud však může existovat souvislost mezi státem a podezřením na protiprávní čin, může odborné zjišťování příčin vedené tímto státem vyústit ve skutečný nebo domnělý střet zájmů.

3. Níže jsou uvedena opatření, která lze přijmout ke snížení a omezení skutečných nebo domnělých střetů zájmů nebo jejich účinků při odborných zjišťováních příčin, u nichž může být zpochybněna jejich důvěryhodnost, jako jsou události zahrnující protiprávní činy, ať už domnělé nebo nahlášené v souladu s Annexem 17 (resp. Předpisem L 17). Každé opatření může být přijato samostatně nebo v kombinaci s dalšími níže uvedenými opatřeními.

4. Stát zahajující odborné zjišťování příčin může přenést vedení odborného zjišťování příčin na jiný stát nebo regionální organizaci pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod a incidentů (RAIO) v souladu s ust. 5.1, 5.3 a Dodatkem F, *Dohody o přenesení odborného zjišťování příčin*.

5. Stát, který vede odborné zjišťování příčin, může:

- a) přizvat ICAO ke jmenování pozorovatele; a/nebo
- b) přizvat třetí stát ke jmenování pozorovatele nebo zplnomocněného představitele.

6. Stát, který vede odborné zjišťování příčin, by měl:

- a) včas zveřejňovat faktické informace, zejména v počátečních fázích odborného zjišťování příčin v souladu s tímto předpisem; a
- b) poskytovat informace obětem letecké nehody a jejich rodinám, a to přímo nebo prostřednictvím jejich státu.

Poznámka: Pokyny pro poskytování informací obětem leteckých nehod a jejich rodinám lze nalézt v dokumentu ICAO Manual on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (Doc 9973).

7. Transparentnost a důvěryhodnost takových odborných zjišťování příčin lze zvýšit tím, že se zúčastněným státům, zejména státům, jejichž občané utrpěli smrtelná nebo těžká zranění, poskytne příležitost:

- a) sledovat vybrané aspekty procesu odborného zjišťování příčin za předpokladu, že toto nebude zdržováno nebo ohroženo; a
- b) dostávat relevantní informace a obsah zpráv dříve, než budou veřejně dostupné.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO