



EURÓPSKA  
KOMISIA

V Bruseli 18. 12. 2012  
COM(2012) 776 final

2012/0361 (COD)

Návrh

## **NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o hlásení udalostí v civilnom letectve, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa ruší smernica č. 2003/42/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007 a nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007**

(Text s významom pre EHP)

{SWD(2012) 441 final}

{SWD(2012) 442 final}

## DÔVODOVÁ SPRÁVA

### **1. KONTEXT NÁVRHU**

#### **1.1. Všeobecný kontext návrhu**

V posledných rokoch zostáva v Európskej únii priemerná ročná miera nehôd so smrteľnými následkami v pravidelnej osobnej doprave viac-menej stabilná. Podľa prognózy rastu leteckej dopravy v ďalších desaťročiach sa očakáva, že počet letov sa do roku 2030 takmer zdvojnásobí. Keďže miera nehôd so smrteľnými následkami je stabilná, pravdepodobne to povedie k zvýšeniu počtu nehôd, čo je sprievodným javom neustále sa zvyšujúcich objemov prepravy.

Súčasný systém bezpečnosti letectva je predovšetkým reaktívny systém, ktorý sa opiera o technický pokrok, dobré právne predpisy podporené účinným regulačným dohľadom a dôkladné vyšetrowanie nehôd, ktoré vedie k odporúčaniam na zvýšenie bezpečnosti. Aj keď je schopnosť poučiť sa z nehôd veľmi dôležitá, teraz sa však ukázali hranice čisto reaktívnych systémov pri pokračujúcom zavádzaní ďalších zlepšení. Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO) v tejto súvislosti podporila prechod na aktívnejší prístup k bezpečnosti založený na dôkazoch. Efektívnosť takéhoto aktívneho systému závisí vo veľkej miere od schopnosti systematicky analyzovať všetky dostupné informácie o bezpečnosti vrátane informácií o udalostiach v civilnom letectve. Údaje sú skutočne dôležité na to, aby sa rozpoznali bezpečnostné riziká, pretože bez náležitých informácií by bol každý pokus o rozpoznanie rizík iba dohadom.

Na európskej úrovni sa už prechod na aktívnejší systém riadenia bezpečnosti letectva založený na dôkazoch začal prijatím smernice 2003/42/ES<sup>1</sup>, v ktorej sa požaduje, aby každý členský štát zaviedol systém povinného hlásenia udalostí. Na základe uvedenej legislatívy sa od členských štátov požaduje, aby zhromažďovali, uchovávali, chránili a šírili medzi sebou informácie o niektorých incidentoch v civilnom letectve a leteckí odborníci sú povinní hlásiť udalosti vo svojej každodennej prevádzkovej práci. Táto legislatíva bola dokončená v roku 2007 dvoma vykonávacími nariadeniami<sup>2</sup>. Prvým nariadením bol zriadený európsky centrálny register (ECR), ktorý zatrieduje do skupín všetky udalosti v civilnom letectve zhromaždené členskými štátmi a v druhom nariadení sa stanovili pravidlá týkajúce sa šírenia informácií obsiahnutých v ECR. V súčasnosti sa v ECR uchováva okolo 600 000 udalostí a toto číslo sa každý deň zvyšuje.

#### **1.2. Odôvodnenie návrhu**

Smernicou 2003/42/ES sa vytvorili základy pre aktívny systém riadenia bezpečnosti letectva v Európskej únii založený na dôkazoch, pretože sa v nej ukladá povinnosť

---

<sup>1</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve; Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.

<sup>2</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007 z 12. novembra 2007, ktorým sa stanovujú vykonávacie pravidlá šírenia informácií zainteresovaným stranám o udalostiach v civilnom letectve Ú. v. EÚ L 294, 13.11.2007, s. 3 a nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007 z 24. septembra 2007, ktorým sa stanovujú vykonávacie pravidlá šírenia informácií zainteresovaným stranám o udalostiach v civilnom letectve, Ú. v. EÚ L 295, 14.11.2007, s. 7.

ohlasovať udalosti. Európska únia a jej členské štáty nie sú však v súčasnosti dostatočne schopné využívať spätnú väzbu zo skúseností na prevenciu nehôd a platné právne predpisy nie sú postačujúce na zabránenie tomu, aby sa počet nehôd a súvisiacich smrteľných následkov v dôsledku očakávaného rastu prepravy nezvyšoval.

Túto situáciu možno vysvetliť celým radom príčin v súvislosti s platnými európskymi právnymi predpismi.

Po prvé, zdá sa, že aj keď sú údaje dôležité pre rozpoznanie bezpečnostných rizík, nie je dostatočná informovanosť o všetkých udalostiach súvisiacich s bezpečnosťou. Táto situácia je čiastočne spôsobená tým, že medzi členskými štátmi existuje rozpor, pokiaľ ide o rozsah udalostí, ktoré sa musia hlásiť. Vyplýva to aj zo skutočnosti, že jednotlivé osoby sa obávajú podávať hlásenia (problém „kultúry spravodlivosti“). Aby sa dosiahol cieľ, ktorým je úplné ohlasovanie, musia mať osoby absolútnu dôveru v systém, lebo sa od nich žiada najmä to, aby ohlásili chyby, ktorých sa mohli oni sami dopustiť, alebo ku ktorým prispeli. Jednotlivé osoby však nie sú medzi členskými štátmi rovnako chránené a obávajú sa, že nadriadení ich potrestajú, alebo že ich budú trestne stíhať. Okrem toho skutočnosť, že EÚ nemá povinnosť zaviesť systém dobrovoľných hlásení, aby sa doplnili systémy povinných hlásení, a nedostatočná jasnosť, pokiaľ ide o povinnosti ohlásiť udalosti a tok informácií, takisto prispieva k nedostatočnému zhromažďovaniu udalostí.

Po druhé, integrácia údajov o udalostiach nie je harmonizovaná a nie je štruktúrovaná, čo spôsobuje nízku kvalitu informácií a neúplnosť údajov. Táto situácia ovplyvňuje súlad a užitočnosť informácií a obmedzuje ich využívanie na účely bezpečnosti.

Po tretie, existujú právne a organizačné prekážky pre zabezpečenie náležitého prístupu k informáciám obsiahnutým v európskom centrálnom registri. Európska legislatíva skutočne ukladá, aby sa niektoré informácie poskytovali bez uvedenia identifikácie. Aj keď účelom uvedených ustanovení je chrániť citlivé bezpečnostné informácie, ich praktický dôsledok je taký, že dôležité skutočnosti týkajúce sa bezpečnosti, napr. skutočný opis udalosti, nie sú pre príslušné orgány dostupné.

A napokon platné právne predpisy nezahŕňajú ustanovenia, ktoré by určovali, ako by mali členské štáty využívať zhromaždené údaje. Od prijatia smernice boli však zásady týkajúce sa analýzy a sledovania informácií zhromaždených prostredníctvom systémov hlásenia udalostí dohodnuté na medzinárodnej úrovni, ale neboli zatiaľ transponované do európskej legislatívy. Preto to viedlo k pomerne rozdielnym a odchýlnym prístupom medzi členskými štátmi.

### **1.3. Ciele návrhu**

Hlavným cieľom iniciatívy je prispieť k zníženiu počtu leteckých nehôd a s nimi spojených smrteľných následkov, a to zlepšením existujúcich systémov na vnútroštátnej, ako aj európskej úrovni, s využitím udalostí civilného letectva na nápravu nedostatkov v oblasti bezpečnosti a na prevenciu ich opakovaného výskytu.

Konkrétne ciele sú tieto:

- (1) Zabezpečiť, aby sa všetky udalosti, ktoré ohrozujú, alebo by ohrozili bezpečnosť letectva, zhromažďovali a aby poskytl úplný a jasný obraz bezpečnostných rizík v Európskej únii a jej členských štátoch.
- (2) Zabezpečiť, aby údaje vydané z nahlásených udalostí a uchovávané vo vnútroštátnych databázach a v ECR boli úplne a mali vysokú kvalitu.
- (3) Zabezpečiť, aby všetky informácie o bezpečnosti uchovávané v ECR boli náležite prístupné pre príslušné orgány a aby sa používali výlučne na účely zvýšenia bezpečnosti.
- (4) Zabezpečiť, aby sa nahlásené udalosti účinne analyzovali, aby sa určili a prípadne riešili bezpečnostné riziká, a aby sa monitorovala efektívnosť prijímaných opatrení.

#### **1.4. Existujúce ustanovenia v oblasti návrhu**

Návrh sa týka prijatia nariadenia o hlásení udalostí v civilnom letectve. Nové nariadenie má za cieľ nahradiť a zrušiť existujúcu smernicu 2003/42/ES, jej vykonávacie pravidlá, nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007, nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007 a zmeniť a doplniť nariadenie (EÚ) č. 996/2010<sup>3</sup>. Žiadne iné predpisy neriešia priamo vytvorenie všeobecného rámca pre hlásenie udalostí v Európskej únii.

#### **1.5. Súlad s politikami a cieľmi Európskej únie**

Táto iniciatíva je jedným z opatrení potrebných pre jednotný európsky dopravný priestor opísaný v bielej knihe Komisie z roku 2011 „*Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje*“<sup>4</sup>. Ako základ pre akciu to bolo zdôraznené aj v oznámení Komisie o „*Vytvorení systému riadenia bezpečnosti pre Európu*“<sup>5</sup>.

## **2. VÝSLEDKY KONZULTÁCIÍ SO ZAJINTERESOVANÝMI STRANAMI A POSÚDENIE VPLYVU**

### **2.1. Konzultácie so zainteresovanými stranami a využívanie expertízy**

Počas prípravnej fázy Komisia uskutočnila rozsiahle konzultácie o všeobecných zásadách a minimálnych normách pre konzultácie so zainteresovanými stranami.

Komisia uskutočnila konzultácie so všetkými 27 členskými štátmi prostredníctvom dotazníka rozoslaného 7. apríla 2011. Odpovede dostala od všetkých členských štátov okrem jedného. Pracovníci Komisie vykonali aj niekoľko návštev priamo v členských štátoch.

Komisia uskutočnila konzultácie so zainteresovanými zúčastnenými stranami a verejnosťou prostredníctvom verejnej konzultácie, ktorá bola otvorená

<sup>3</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve a o zrušení smernice 94/56/ES. Text s významom pre EHP; Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35.

<sup>4</sup> COM/2011/0144 v konečnom znení.

<sup>5</sup> COM/2011/0670 v konečnom znení.

od 24. júna 2011 do 5. septembra 2011 na webovej stránke „*Váš hlas v Európe*“. V reakcii na ňu bolo predložených spolu 61 odpovedí<sup>6</sup>.

Na základe rozhodnutia Komisie 98/500/ES<sup>7</sup> bol Výbor pre sociálny dialóg v odvetví civilného letectva vyzvaný, aby v prípade potreby poskytol oficiálne stanovisko k preskúmaniu. Okrem toho sa zohľadnil aj názor európskej siete orgánov vyšetrovania bezpečnosti civilného letectva (ENCASIA) v súlade s článkom 7 ods. 3 nariadenia (EÚ) č. 996/2010.

Všetky zainteresované zúčastnené strany a orgány boli pozvané na seminár, ktorý zorganizovala Komisia. Seminár bol zameraný na otázku „kultúry spravodlivosti“ a konal sa 19. apríla 2012<sup>8</sup>.

Komisia požiadala o stanovisko aj európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov. A napokon bola spracovaná štúdia o vytvorení jednotnej klasifikácie rizík udalostí civilného letectva.

Komisia využila všetky tieto príspevky na spracovanie posúdenia vplyvu a návrhu.

## 2.2. Posúdenie vplyvu

Posúdenie vplyvu poskytuje prehľad o rôznych zvažovaných možnostiach. Okrem možnosti nezavádzať žiadne zmeny do súčasnej situácie boli posúdené tri balíky politických opatrení s cieľom vyhodnotiť, ako by sa mohla revidovať smernica 2003/42/ES.

Cieľom prvého balíka politických opatrení je zlepšiť súčasný systém, pokiaľ ide o základné prvky systému úplného hlásenia udalostí, prispieť k zvýšeniu bezpečnosti letectva zmenou a doplnením právnych predpisov len v nevyhnutnej minimálnej miere a prijať odporúčania a usmernenia vždy, keď je to možné. Obsahuje menej intenzívne politické opatrenia, ktoré boli identifikované.

Druhý balík politických opatrení pozostáva z ambicióznejšieho balíka politických opatrení zahŕňajúcich podstatnú revíziu právnych predpisov EÚ o hlásení udalostí. Snaží sa zdokonaľiť súčasný systém vytvorením potrebných legislatívnych požiadaviek na zabezpečenie efektívneho systému hlásenia udalostí na všetkých úrovniach a prispieť k zníženiu leteckých nehôd vytvorením postupov pre analýzu zhromaždených údajov, prijatím príslušných opatrení a monitorovaním efektívnosti systému z hľadiska zvýšenia bezpečnosti.

Cieľom tretieho balíka politických opatrení je zlepšiť súčasný systém prevedením právomocí členských štátov týkajúcich sa hlásenia udalostí na úroveň EÚ a podobne ako v druhom balíku politických opatrení stanoviť požiadavky na analýzu udalostí spolu s prijatím potrebných opatrení v oblasti bezpečnosti a zlepšenia monitorovania. Na základe tohto balíka sa zodpovednosť za vytvorenie a riadenie systémov hlásenia udalostí prevádza na Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva (EASA).

<sup>6</sup> Zhrnutie konzultácií je k dispozícii na tejto webovej stránke: [http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011\\_11\\_09\\_occurence\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/air/consultations/2011_11_09_occurence_en.htm).

<sup>7</sup> Rozhodnutie Komisie z 20. mája 1998 o zriadení výborov pre medziodvetvový dialóg na podporu dialógu medzi sociálnymi partnermi na európskej úrovni; Ú. v. ES L 225, 12.8.1998, s. 27.

<sup>8</sup> Zhrnutie zo zasadnutia a prijaté závery sú k dispozícii na tejto webovej stránke: [http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/air/events/2012-04-19-seminar-aviation-safety_en.htm)

So zreteľom na posúdenie rôznych balíkov politických opatrení na základe kritérií účinnosti, efektívnosti a súladu sa odporúča uplatňovať druhý z uvedených balíkov, pretože jeho výhody by vysoko prevyšovali vzniknuté náklady. Je to jediná možnosť, ktorá plne zodpovedá vytýčeným cieľom, ako sa preukázalo v posúdení vplyvu. Uvedený balík politických opatrení predstavuje preto základ tohto návrhu.

### **3. PRÁVNE PRVKY NÁVRHU**

#### **3.1. Zhrnutie návrhu**

##### *3.1.1. Lepšie zhromažďovanie údajov o udalostiach*

Prostredníctvom návrhu sa vytvára vhodné prostredie s cieľom zabezpečiť, aby sa hlásili všetky udalosti, ktoré ohrozujú, alebo ktoré by ohrozili bezpečnosť letectva.

Návrh predovšetkým zachováva povinnosť zaviesť systémy povinného hlásenia udalostí (MORS) a uvádza zoznam osôb, ktoré sú povinné podávať hlásenia, ako aj udalostí, ktoré sa hlásia na základe MORS. Okrem systému povinného hlásenia sa návrhom ukladá zavedenie systémov dobrovoľného hlásenia, ktorých cieľom je zhromažďovať údaje o udalostiach nepodchytených systémami MORS.

Návrh obsahuje aj ustanovenia, ktoré zabezpečujú vhodné prostredie na povzbudenie leteckých odborníkov, aby hlásili informácie týkajúce sa bezpečnosti, a na ich ochranu pred potrestaním s výnimkou prípadov hrubej nedbalosti.

##### *3.1.2. Vysvetlenie toku informácií*

V súčasnej smernici sa jednotlivým osobám ukladá, aby udalosti hlásili priamo orgánom členských štátov, ale orgány členských štátov v skutočnosti dostávajú väčšinu hlásení udalostí od organizácií, ktoré ich zhromažďujú od jednotlivých osôb v rámci svojho postupu riadenia bezpečnosti. V návrhu sa zohľadňuje tento vývoj a zavádzajú sa požiadavky na organizácie. Organizácie a členské štáty sú povinné zaviesť systémy hlásenia udalostí, ktoré umožnia rozpoznanie bezpečnostných rizík. Udalosti zhromaždené organizáciami sa zašlú príslušným orgánom členských štátov alebo podľa potreby Európskej agentúre pre bezpečnosť letectva (EASA). Všetky udalosti zhromaždené členskými štátmi, organizáciami a agentúrou EASA sa archivujú v európskom centrálnom registri.

##### *3.1.3. Lepšia kvalita a úplnosť údajov*

Návrh obsahuje niekoľko ustanovení zameraných na zlepšenie kvality a úplnosti hlásení udalostí a tým aj umožnenie lepšieho určenia kľúčových oblastí vystavených riziku a potreby opatrení, ktoré sa majú stanoviť.

Hlásenia udalostí budú musieť obsahovať minimálne informácie s vymedzením povinných dátových polí, ako je dátum udalosti, kategória udalosti alebo opis udalosti. Návrh zahŕňa aj povinnosť klasifikovať udalosti z hľadiska rizika podľa jednotnej európskej schémy klasifikácie rizík. Okrem toho by sa mali uplatňovať postupy kontroly kvality údajov najmä s cieľom zabezpečiť súlad medzi hlásením udalosti a počiatočnými informáciami zhromaždenými osobou podávajúcou hlásenie. A napokon Komisia podporí členské štáty v dosahovaní vyšších noriem kvality

a úplnosti údajov, a to podporou spracovania usmernení a využívaním seminárov. Cieľom by malo byť zabezpečenie dôsledného a jednotného začleňovania údajov do databáz.

#### *3.1.4. Zlepšenie výmeny informácií.*

V návrhu sa rieši potreba lepšej výmeny informácií posilnením existujúcich pravidiel.

V tomto ohľade sa prístup členských štátov a EASA do európskeho centrálného registra, ktorý obsahuje všetky udalosti zhromaždené členskými štátmi i agentúrou EASA, rozširuje na všetky údaje a informácie zahrnuté do databázy. Tieto nové ustanovenia umožňujú členským štátom predovšetkým prístup k bezpečnostným údajom o udalostiach, ku ktorým došlo v ich vzdušnom priestore, ale ktoré ohlásil a posudzoval orgán iného členského štátu.

Okrem toho ak príslušný orgán pri posudzovaní údajov zhromaždených prostredníctvom systémov hlásenia udalostí zistí nejaké otázky týkajúce sa bezpečnosti považované za predmet záujmu iného orgánu, bezodkladne mu tieto informácie postúpi.

A napokon, aby sa zjednodušila výmena údajov a informácií, sa v návrhu požaduje, aby všetky hlásenia udalostí boli kompatibilné so softvérom ECCAIRS (tento softvér používajú všetky členské štáty a európsky centrálny register) a taxonómiou ADREP (v softvéri ECCAIRS sa takisto používa taxonómia ICAO).

#### *3.1.5. Lepšia ochrana proti neoprávnenému používaniu informácií o bezpečnosti*

Širší prístup k údajom a informáciám o bezpečnosti obsiahnutým v európskom centrálnom registri nevyhnutne vyvoláva potrebu zabezpečiť, aby sa tieto údaje a informácie využívali na príslušné účely.

V tomto zmysle sa návrhom posilňujú pravidlá na zabezpečenie, aby sa zhromaždené údaje, okrem povinnosti zaručiť ich dôvernosť, mohli sprístupniť a používať len na účel udržania alebo zvýšenia bezpečnosti letectva.

V návrhu sú takisto snahy o zníženie negatívneho vplyvu, ktorý by na bezpečnosť letectva mohlo mať používanie týchto údajov súdnymi orgánmi s povinnosťou prijať dohody uzatvorené vopred a zavádzajúce ustanovenia, ktoré by mali zaistiť správnu rovnováhu medzi dvoma existujúcimi verejnými záujmami (spravodlivosť a bezpečnosť letectva).

#### *3.1.6. Lepšia ochrana osôb podávajúcich hlásenie, aby sa zabezpečila trvalá dostupnosť informácií*

Návrhom sa posilňujú pravidlá týkajúce sa ochrany osoby, ktorá podáva hlásenie udalosti, aby sa zabezpečilo, že ľudia budú mať dôveru v systém a že sa príslušné informácie o bezpečnosti budú hlásiť.

Z tohto hľadiska znenie znovu potvrdzuje povinnosť uvádzať hlásenia udalostí bez identifikácie a obmedziť prístup k údajom s uvedením plnej identifikácie len

na určité osoby. Od členských štátov sa okrem toho vyžaduje, aby sa zdržali súdnych konaní, okrem prípadov hrubej nedbalosti.

Posilňuje sa pravidlo, na základe ktorého zamestnávateľ, okrem prípadov hrubej nedbalosti, nesmie byť predpojatý proti zamestnancom kvôli informáciám hláseným podľa pravidiel stanovených týmto nariadením. Od organizácií sa takisto požaduje, aby prijali politické opatrenia opisujúce, ako je zaručená ochrana zamestnancov.

A napokon sa zriaďujú vnútroštátne orgány, ktoré zamestnancom umožňujú podávať správy o porušovaní pravidiel a zaručujú ich ochranu; sankcie by sa mali prijať tam, kde je to vhodné.

### *3.1.7. Zavedenie požiadaviek na analýzu informácií a prijatie následných opatrení na vnútroštátnej úrovni*

Návrh podporuje prechod na proaktívnejší systém bezpečnosti v Európe založený na dôkazoch, lebo sa v ňom ukladajú nové požiadavky, ktorými sa do práva EÚ transponujú pravidlá týkajúce sa analýzy a sledovania zhromaždených udalostí, a ktoré boli dohodnuté na medzinárodnej úrovni.

Od organizácií a členských štátov sa vyžaduje, aby analyzovali zhromaždené informácie prostredníctvom systémov hlásenia udalostí s cieľom rozpoznať bezpečnostné riziká a prijať opatrenia na odstránenie akéhokoľvek zisteného nedostatku v oblasti bezpečnosti. Efektívnosť týchto opatrení, pokiaľ ide o zvýšenie bezpečnosti, sa monitoruje a v prípade potreby sa prijímajú ďalšie opatrenia.

### *3.1.8. Hlbšia analýza na úrovni EÚ*

V článku 19 nariadenia (EÚ) č. 996/2010 sa už stanovila zásada, že agentúra EASA a členské štáty analyzujú informácie obsiahnuté v európskom centrálnom registri. Táto zásada je posilnená a prebiehajúca spolupráca nadobúda oficiálny charakter v rámci siete analytikov bezpečnosti letectva, ktorej predsedá EASA.

Analýza na úrovni EÚ doplní to, čo sa urobilo na vnútroštátnej úrovni, a to určením prípadných problémov bezpečnosti a kľúčových rizikových oblastí na európskej úrovni. Jednotná schéma EÚ pre klasifikáciu rizík podporí túto úlohu harmonizovanou klasifikáciou všetkých udalostí zhromaždených členskými štátmi.

Program bezpečnosti európskeho letectva a plán bezpečnosti európskeho letectva bude mať výhodu z analýzy a aktivít vykonávaných sieťou analytikov bezpečnosti letectva.

### *3.1.9. Lepšia transparentnosť vo vzťahu k verejnosti*

Návrh rešpektuje potrebnú dôvernosť niektorých informácií a súčasne prináša viacej transparentnosti v otázke bezpečnosti letectva pre verejnosť uverejňovaním každoročných preskúmaní bezpečnosti, ktoré obsahujú informácie o opatreniach prijímaných na základe tohto nariadenia, trendoch a súhrnných údajoch.

## **3.2. Právny základ**

Návrh sa zakladá na článku 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.



### **3.3. Zásada subsidiarity**

Zásada subsidiarity sa uplatňuje, pretože návrh nepatrí do výhradnej právomoci Európskej únie. Ciele tohto návrhu nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov. Opatrením na úrovni EÚ sa môžu lepšie dosiahnuť ciele návrhu.

Európska iniciatíva dosiahne ciele návrhu lepšie z nasledujúcich dôvodov. Po prvé, existuje potreba harmonizovať hlásenie udalostí a pravidiel týkajúce sa používania a ochrany informácií a ochrany osoby podávajúcej hlásenie a po druhé, je nevyhnutné, aby prostriedky bezpečnosti posilnili systém výmeny informácií medzi členskými štátmi a zaistili, že sa tieto informácie analyzujú a že sa vo všetkých členských štátoch prijímú následné opatrenia. Navyše riešenie otázok, ako je prístup k údajom ECR a stanovenie postupov a nástrojov analýzy údajov ECR, nemožno dosiahnuť na vnútroštátnej úrovni, pretože zahŕňa európsku databázu, pre ktorú by sa opatrenia mali prijímať na úrovni EÚ. Opatrenie na vnútroštátnej úrovni je úplne nevyhnutné, ale nie je dostatočné na to, aby zabezpečilo dobré fungovanie systému ako celku a aby následne prispelo k zvýšeniu bezpečnosti leteckej dopravy. Cieľ zvýšenia bezpečnosti leteckej dopravy skutočne nemôžu dostatočne dosiahnuť jednotlivé členské štáty, pretože systémy hlásenia používané izolovane členskými štátmi sú menej efektívne než koordinovaná sieť s výmenou informácií, ktorá umožňuje určiť možné problémy bezpečnosti a kľúčové rizikové oblasti na európskej úrovni.

Návrh je teda v súlade so zásadou subsidiarity.

### **3.4. Zásada proporcionality**

Návrh je v súlade so zásadou proporcionality. Dodatočné zaťaženie odvetvia a vnútroštátnych orgánov je obmedzené na zaťaženie nevyhnutné pre zvýšenie efektívnosti a celkovej kvality systému. Aj keď návrh zahŕňa náklady na vykonávanie ustanovení týkajúcich sa analýzy a sledovania udalostí, očakáva sa, že tieto náklady budú kompenzované hospodárskymi prínosmi získanými zásluhou zníženého počtu nehôd a s nimi spojených smrteľných následkov.

### **3.5. Výber právneho nástroja**

Právny nástroj by mal byť všeobecne uplatniteľný. Navrhovaným nástrojom je nariadenie.

Iné prostriedky by neboli primerané najmä z týchto dôvodov:

- v návrhu sa stanovujú práva a povinnosti Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, čo zabraňuje používaniu smernice;
- mnohé nedostatky a problematické oblasti zistené súčasným právnym rámcom sú spojené s rozdielnym vykonávaním medzi členskými štátmi. Tento rozdiel v praxi vyplývajúci zo súčasnej smernice jasne ukazuje, že smernica nie je vhodný nástroj na dosiahnutie jednomyselného a zhodného uplatňovania právnych predpisov v oblasti, v ktorej je to potrebné z dôvodov bezpečnosti.

Z tohto dôvodu je najvhodnejším právnym nástrojom nariadenie, lebo alternatívne možnosti by neboli dostačujúce pre dosiahnutie navrhovaných cieľov.

#### **4. VPLYV NA ROZPOČET**

Vplyv na rozpočet súvisiaci so spracovaním jednotnej schémy EÚ pre klasifikáciu rizika a zvýšenie rozpočtu prideleného na rozvoj ECCAIRS a riadenie európskeho centrálného registra sú už zahrnuté do viacročného finančného rámca.

Vplyv tohto návrhu na rozpočet sa týka ďalších ľudských zdrojov pre Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva (zahrnutých do siete analytikov) a dodatočného rozpočtu na pracovné cesty a podporné činnosti.

Dodatočné ľudské zdroje (2 pracovné miesta odhadované na 300 000 EUR ročne), ako aj dodatočný rozpočet (pracovné cesty a podporné činnosti odhadované na 65 000 EUR ročne) budú plne hradené prerozdelením existujúcich zdrojov agentúry, a preto majú neutrálny vplyv na rozpočet EÚ.

#### **5. VOLITEĽNÉ PRVKY**

##### **5.1. Zjednodušenie**

Návrh zaisťuje zjednodušenie právnych predpisov, lebo nahrádza smernicu a dve nariadenia Komisie jediným aktom, a to nariadením Európskeho parlamentu a Rady, a nebude si vyžadovať vnútroštátne vykonávacie opatrenia.

##### **5.2. Zrušenie platných právnych predpisov**

Prijatie návrhu bude viesť k zrušeniu existujúcej smernice 2003/42/ES, nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007, nariadenia Komisie (ES) č. 1330/2007 a k zmene a doplneniu nariadenia (EÚ) č. 996/2010.

##### **5.3. Európsky hospodársky priestor**

Navrhovaný akt sa týka záležitostí EHP, a preto by sa mal rozšíriť na Európsky hospodársky priestor.

Návrh

**NARIADENIE EURÓPSKEHO PARLAMENTU A RADY**

**o hlásení udalostí v civilnom letectve, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa ruší smernica č. 2003/42/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007 a nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKY PARLAMENT A RADA EURÓPSKEJ ÚNIE,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 100 ods. 2,

so zreteľom na návrh Európskej komisie,

po postúpení návrhu legislatívneho aktu národným parlamentom,

so zreteľom na stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru<sup>9</sup>,

so zreteľom na stanovisko Výboru regiónov<sup>10</sup>,

po konzultácii s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov<sup>11</sup>,

konajúc v súlade s riadnym legislatívnym postupom,

keďže:

- (1) V Únii by sa mala zabezpečiť všeobecne vysoká a jednotná úroveň bezpečnosti civilného letectva a všetko úsilie by sa malo vynaložiť v záujme zníženia počtu nehôd a incidentov s cieľom zabezpečiť dôveru občanov v leteckú dopravu.
- (2) Miera nehôd so smrteľnými následkami v civilnom letectve sa v poslednom desaťročí celkovo nezmenila; napriek tomu sú obavy, že prognózované zvýšenie dopravy v ďalšom desaťročí by mohlo viesť k zvýšeniu počtu nehôd.
- (3) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 z 20. októbra 2010 o vyšetrovaní a prevencii nehôd a incidentov v civilnom letectve<sup>12</sup> je zamerané na prevenciu nehôd zjednodušením vykonávania rýchleho, efektívneho a kvalitného bezpečnostného vyšetrovania. Toto nariadenie by nemalo zasahovať do postupu

---

<sup>9</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>10</sup> Ú. v. EÚ C , , s. .

<sup>11</sup> Ú. v. EÚ C [...], [...], s. [...].

<sup>12</sup> Ú. v. EÚ L 295, 12.11.2010, s. 35.

vyšetrovania nehôd a incidentov riadeného vnútroštátnymi orgánmi bezpečnostného vyšetrovania vymedzeného v nariadení (EÚ) č. 996/2010.

- (4) Skúsenosti ukázali, že pred nehodou dochádza často k celému radu incidentov a ďalšie mnohé nedostatky poukázali na existenciu bezpečnostných rizík. Okrem toho, aj keď je schopnosť poučiť sa z nehôd veľmi dôležitá, čisto reaktívne systémy prejavili svoje hranice, pokiaľ ide o zavádzanie ďalších zlepšení. Únia a jej členské štáty by sa mali posunúť ďalej smerom k proaktívnejším postupom bezpečnosti založeným na dôkazoch, ktoré sa zameriavajú na prevenciu výskytu nehôd analyzovaním všetkých dostupných informácií o bezpečnosti vrátane informácií o udalostiach v civilnom letectve.
- (5) Zvýšenie bezpečnosti civilného letectva si vyžaduje, aby sa príslušné informácie o bezpečnosti civilného letectva hlásili, zhromažďovali, uchovávali, chránili, vymieňali, šírili a analyzovali a aby sa príslušné bezpečnostné opatrenia prijímali na základe zhromaždených informácií. Tento proaktívny prístup založený na dôkazoch by mali uplatňovať príslušné orgány členských štátov pre bezpečnosť letectva, organizácie ako súčasť svojho systému riadenia bezpečnosti a Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA).
- (6) Mali by sa zriadiť povinné a dobrovoľné systémy hlásení, ktoré jednotlivým osobám umožnia hlásiť podrobné údaje o udalostiach, a zhromaždené informácie by sa mali postúpiť orgánom zodpovedným za prijímanie opatrení, aby sa na základe zohľadnenia zhromaždených informácií o udalostiach mohla zvýšiť bezpečnosť civilného letectva.
- (7) Zamestnanci pracujúci v rôznych oblastiach civilného letectva, ktorí sa dozvedia o udalostiach, ktoré majú význam pre prevenciu nehôd, by mali takéto udalosti hlásiť.
- (8) V záujme zachytenia všetkých informácií, ktoré by prispeli k zvýšeniu bezpečnosti letectva, by sa okrem systémov požadovaných na základe tohto právneho predpisu mal podporovať rozvoj ďalších prostriedkov na zhromažďovanie informácií o bezpečnosti.
- (9) Orgány bezpečnostného vyšetrovania by mali získať úplný prístup k podrobným údajom o zhromaždených udalostiach alebo o hláseniach udalostí uchovávaných ich členskými štátmi s cieľom rozhodnúť, aké incidenty si môžu vyžiadať bezpečnostné vyšetrovanie a poskytnúť poznatky v oblasti bezpečnosti slúžiace záujmom bezpečnosti letectva.
- (10) Je veľmi dôležité získať vysokokvalitné a úplné údaje, pretože analýza a trendy vychádzajúce z nepresných údajov môžu byť spojené so zavádzajúcimi výsledkami a môžu viesť k zameraniu úsilia do oblastí, v ktorých nie je vhodné žiadne opatrenie. Takéto nepresné údaje môžu okrem toho viesť k strate dôvery v informácie vydané systémami hlásenia udalostí. Aby sa zabezpečila kvalita a úplnosť hlásení udalostí, mali by obsahovať minimálne informácie, ktoré sa môžu líšiť v závislosti od kategórie udalostí. Okrem toho by sa mali uplatňovať postupy kontroly kvality informácií a zabezpečiť súlad medzi hlásením udalosti a počiatočnými údajmi zhromaždenými o udalosti. S podporou Komisie by sa navyše mali spracovať príslušné usmernenia, najmä aby sa zabezpečila kvalita a úplnosť údajov, ako aj konzistentné a jednotné začleňovanie údajov do databáz. S cieľom poskytovať potrebnú podporu, najmä zo strany Komisie, by sa mali takisto organizovať semináre.

- (11) Mala by sa spracovať jednotná európska schéma klasifikácie rizík s cieľom poskytnúť podporu pri identifikácii potrebných rýchlych opatrení, keď ide o jednotlivé udalosti s vysokým rizikom súvisiace s bezpečnosťou. Malo by to umožniť aj identifikáciu kľúčových rizikových oblastí pri skúmaní súhrnných informácií. Túto schému by mali členské štáty podporiť pri posudzovaní udalostí a určovaní, na ktoré oblasti by sa malo zamerať úsilie. Keď sa skúmajú súhrnné informácie z európskeho hľadiska, malo by to umožniť takisto identifikáciu kľúčových rizikových oblastí v Únii a podporiť prácu vykonanú v oblasti programu bezpečnosti európskeho letectva a plánu bezpečnosti európskeho letectva. Mala by sa poskytnúť vhodná podpora, aby sa zabezpečila konzistentná a jednotná klasifikácia rizík vo všetkých členských štátoch.
- (12) Hlásenia udalostí by sa mali uchovávať v databázach, ktoré by mali byť systémom kompatibilným s ECCAIRS (t. j. softvérom, ktorý používajú všetky členské štáty a európsky centrálny register na ukladanie hlásení udalostí) a s taxonómiou ADREP (t. j. taxonómiou ICAO používanou aj pre softvér ECCAIRS), aby sa zjednodušila výmena informácií.
- (13) Udalosti, ktorých súčasťou je lietadlo registrované v členskom štáte alebo prevádzkované organizáciou so sídlom v členskom štáte, by sa mali nahlásiť dokonca aj vtedy, keď sa stanú mimo územia členských štátov.
- (14) Informácie o udalostiach by sa mali vymieňať v rámci Únie. Značne by sa tým zvýšilo odhaľovanie skutočných alebo potenciálnych rizík. Okrem toho by to malo členským štátom umožniť, aby dostali všetky potrebné informácie o udalostiach, ktoré sa stali na ich území, ale ktoré sa hlásia inému členskému štátu.
- (15) Pri výmene informácií o udalostiach by sa mal rešpektovať cieľ prevencie leteckých nehôd a incidentov s vylúčením následného zisťovania viny alebo zodpovednosti, ako aj referenčného porovnávania úrovne bezpečnosti.
- (16) Najefektívnejší spôsob, ako zabezpečiť výmenu veľkého množstva informácií medzi všetkými členskými štátmi, Komisiou a agentúrou EASA, je európsky centrálny register.
- (17) Všetky informácie súvisiace s bezpečnosťou vydané z hlásení udalostí zhromaždených v Únii by sa mali včas postúpiť európskemu centrálnemu registru. Malo by to zahŕňať zhromažďovanie incidentov, ale aj informácie odvodené z nehôd a vážnych incidentov vyšetřovaných v súlade s nariadením (EÚ) č. 966/2010.
- (18) Informácie týkajúce sa vnútroštátnych udalostí, ktoré sa uchovávajú vo vnútroštátnych databázach, by mali podliehať tomuto nariadeniu.
- (19) Informácie o bezpečnosti obsiahnuté v európskom centrálnom registri by mali byť plne prístupné subjektom povereným reguláciou bezpečnosti v civilnom letectve, vrátane agentúry EASA, a orgánom povereným vyšetřovaním nehôd a incidentov v rámci Únie.
- (20) Zainteresované strany môžu požiadať o prístup k určitým informáciám obsiahnutým v európskom centrálnom registri.
- (21) Keďže národné kontaktné miesta majú najlepšie vedomosti o zainteresovaných stranách so sídlom v ich vlastnom členskom štáte, každé národné kontaktné miesto by

sa malo zaoberať žiadosťami zainteresovaných strán so sídlom na území uvedeného členského štátu, zatiaľ čo žiadosti od zainteresovaných strán z tretích krajín alebo medzinárodných organizácií by mala riešiť Komisia.

- (22) Informácie obsiahnuté v hláseniach udalostí by sa mali analyzovať a mali by sa určiť bezpečnostné riziká. V dôsledku toho by sa mali včas stanoviť a realizovať vhodné opatrenia na zvýšenie bezpečnosti letectva. Informácie o analýze a sledovaní udalostí by sa mali rozširovať v organizáciách a orgánoch členských štátov, pretože poskytovanie spätnej väzby o hlásených udalostiach je dobrým stimulom pre jednotlivé osoby, aby udalosti hlásili.
- (23) Efektívnosť prijatých bezpečnostných opatrení by sa mala monitorovať a v prípade potreby by sa mali prijať ďalšie opatrenia na zabezpečenie, aby sa nedostatky v oblasti bezpečnosti riešili správne. Informácie obsiahnuté v hláseniach udalostí by sa mali používať aj vo forme súhrnných údajov, aby sa zistili trendy.
- (24) Keď členské štáty stanovujú opatrenia, ktoré sa majú zahrnúť do ich štátneho programu bezpečnosti, a s cieľom zabezpečiť, aby opatrenia vychádzali z dôkazov, mali by používať informácie vychádzajúce zo zhromaždených hlásení udalostí a ich analýzy.
- (25) Keďže cieľ zvýšenia bezpečnosti leteckej dopravy sa nedá dostatočne dosiahnuť na úrovni jednotlivých členských štátov, lebo systémy hlásenia používané izolovane členskými štátmi sú menej efektívne než koordinovaná sieť s výmenou informácií, ktorá umožňuje určiť možné problémy bezpečnosti a kľúčové rizikové oblasti na úrovni Únie, mala by sa analýza na vnútroštátnej úrovni doplniť o analýzu a sledovanie na úrovni Európskej únie, aby sa zabezpečila lepšia prevencia leteckých nehôd a incidentov. Túto úlohu by na úrovni Únie mala vykonávať sieť analytikov bezpečnosti letectva.
- (26) Z práce siete analytikov bezpečnosti letectva pri určovaní opatrení, ktoré by sa mali vykonať na úrovni Únie z perspektívy vychádzajúcej z dôkazov, by mal čerpať najmä program bezpečnosti európskeho letectva a plán bezpečnosti európskeho letectva.
- (27) Verejnosti by sa mali poskytnúť všeobecné súhrnné informácie o úrovni bezpečnosti letectva v členských štátoch a v Únii. Tieto informácie by mali zahŕňať najmä trendy a analýzu vyplývajúce z vykonávania tohto nariadenia členskými štátmi, ako aj informácie o obsahu európskeho centrálného registra v súhrnnej forme.
- (28) Systém bezpečnosti civilného letectva je založený na spätnej väzbe a poznatkoch získaných z udalostí a incidentov. Hlásenie udalostí a využívanie hlásení na účely bezpečnosti sa opiera o vzťah dôvery medzi osobou podávajúcou hlásenie o udalosti a subjektom zodpovedným za zhromažďovanie a posudzovanie týchto hlásení. To vyžaduje prísne uplatňovanie pravidiel týkajúcich sa dôvernosti. Účel ochrany informácií o bezpečnosti pred nevhodným používaním a obmedzený prístup do európskeho centrálného registra iba pre zainteresované strany zapojené do zvyšovania bezpečnosti civilného letectva sú tu na zaistenie nepretržitej dostupnosti bezpečnostných informácií, aby sa mohli včas prijať vhodné preventívne opatrenia a aby sa zvýšila bezpečnosť letectva. V tejto súvislosti by sa mali náležite chrániť citlivé informácie o bezpečnosti a ich zhromažďovanie by sa malo zabezpečiť so zaručením ich dôvernosti, ochrany ich zdroja a dôvery zamestnancov pracujúcich v civilnom

letectve. Mali by sa zaviesť primerané opatrenia s cieľom umožniť dôvernosť informácií prostredníctvom systémov hlásenia udalostí a mal by sa obmedziť prístup do európskeho centrálneho registra. V rámci vnútroštátnych zákonov o slobode informácií by sa mala zohľadniť potrebná dôvernosť takýchto informácií. Zhromaždené informácie by mali byť náležite chránené pred neoprávneným použitím alebo zverejnením. Mali by sa používať výlučne na účel udržania alebo zvýšenia bezpečnosti letectva a nemali by sa používať na určovanie viny alebo zodpovednosti.

- (29) Osoba, ktorá ohlásila udalosť na základe tohto nariadenia, by sa mala náležite chrániť. V tejto súvislosti by hlásenia udalostí mali byť anonymizované a údaje o osobe podávajúcej hlásenie by sa v databázach nemali registrovať.
- (30) Systém civilného letectva by mal okrem toho podporovať nerepresívne prostredie uľahčujúce spontánne hlásenie udalostí, a tým napomáhať rozvoju zásady „kultúry spravodlivosti“. Nerepresívne prostredie by nemalo brániť prijatiu opatrení potrebných na udržanie alebo zvýšenie úrovne bezpečnosti letectva.
- (31) Prostredie „kultúry spravodlivosti“ by malo jednotlivé osoby povzbudiť k hláseniu udalostí súvisiacich s bezpečnosťou. Nemalo by ich to však oslobodiť od ich bežných povinností. V tomto kontexte by sa zamestnanci nemali trestať na základe informácií, ktoré poskytnú v súlade s týmto nariadením, okrem prípadov hrubej neobalosti.
- (32) Je dôležité jasne vymedziť hranice, ktoré chránia osobu podávajúcu hlásenie pred zaujatosťou alebo trestným stíhaním zaistením jednotného chápania pojmu hrubej neobalosti.
- (33) Hlásenými udalosťami by sa mali zaoberať určené osoby, ktoré pracujú nezávisle od iných útvarov, aby sa prispelo k uplatňovaniu „kultúry spravodlivosti“ a aby sa zvýšila dôvera jednotlivých osôb v systém.
- (34) Zamestnanci by mali mať možnosť hlásiť porušenie zásad vymedzujúcich ich ochranu tak, ako sa stanovuje týmto právnym predpisom. Členské štáty by mali vymedziť dôsledky pre tých, ktorí porušia zásady ochrany osôb podávajúcich hlásenie, a prípadne by mali prijať sankcie.
- (35) Jednotlivé osoby sa môžu vyhýbať podávaniu hlásení udalostí z obavy, že by vypovedali vo svoj neprospech a že by to mohlo mať následky vo forme trestného stíhania zo strany súdnych orgánov. V tejto súvislosti by členské štáty nemali začať súdne konanie proti osobe podávajúcej hlásenie na základe jej hlásenia s výnimkou prípadu hrubej neobalosti. Okrem toho by sa spolupráca medzi bezpečnostnými a súdnymi orgánmi mala posilniť a oficiálne upraviť dohodami uzatvorenými vopred, ktoré by mali rešpektovať rovnováhu medzi rôznymi existujúcimi verejnými záujmami, a najmä zahŕňať prístup k hláseniam udalostí v národných databázach a ich využívanie.
- (36) S cieľom zaistiť primeranú flexibilitu a aktualizovať informácie zahrnuté v prílohách k tomuto nariadeniu, ako aj s cieľom definovať jednotnú európsku schému klasifikácie rizika, aktualizovať opatrenia týkajúce sa integrácie do európskeho centrálneho registra a rozšíriť alebo obmedziť rozširovanie informácií obsiahnutých v európskom centrálnom registri by sa právomoc prijímať akty v súlade s článkom 290 Zmluvy o fungovaní Európskej únie mala delegovať na Komisiu. Je mimoriadne dôležité, aby Komisia počas prípravných prác uskutočňovala náležité konzultácie, a to aj na úrovni

expertov v danej problematike. Komisia by mala pri príprave a vypracúvaní delegovaných aktov zabezpečiť paralelné, včasné a primerané odovzdanie príslušných dokumentov Európskemu parlamentu a Rade.

- (37) V záujme zaistenia jednotných podmienok na vykonávanie tohto nariadenia by sa mali Komisii udeliť vykonávacie právomoci týkajúce sa vykonávania jednotnej európskej schémy klasifikácie rizík a riadenia európskeho centrálného registra. Tieto právomoci by sa mali vykonávať v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 182/2011 zo 16. februára 2011, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie<sup>13</sup>.
- (38) Pri uplatňovaní tohto nariadenia by sa mali v plnej miere dodržiavať pravidlá týkajúce sa spracovania údajov a ochrany jednotlivých osôb vymedzené v smernici Európskeho parlamentu a Rady 95/46/EHS z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov<sup>14</sup> a nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 45/2001 z 18. decembra 2000 o ochrane jednotlivcov so zreteľom na spracovanie osobných údajov inštitúciami a orgánmi Spoločenstva a o voľnom pohybe takýchto údajov<sup>15</sup>. Pri uplatňovaní tohto nariadenia by sa mali v plnej miere dodržiavať pravidlá týkajúce sa prístupu k údajom vymedzené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie<sup>16</sup> s výnimkou prípadov, ktoré sa týkajú rozširovania údajov a informácií zahrnutých v európskom centrálnom registri, ktoré sú chránené podľa prísnejších pravidiel stanovených v tomto nariadení.
- (39) Sankcie by mali umožniť sankcionovanie najmä každej osoby alebo subjektu, ktoré v rozpore s týmto nariadením zneužijú informácie chránené týmto nariadením; sú zaujaté proti osobe podávajúcej hlásenie udalosti, okrem prípadu hrubej nedbalosti; nevytvárajú prostredie vhodné na zhromažďovanie údajov o udalostiach; neanalyzujú zhromaždené informácie a nekonajú s cieľom riešiť bezpečnosť alebo zistené potenciálne nedostatky v oblasti bezpečnosti; nedelia sa o informácie zhromaždené na základe tohto nariadenia.
- (40) Keďže cieľ tohto nariadenia, a to stanovenie spoločných pravidiel v oblasti hlásenia udalostí v civilnom letectve, nie je možné uspokojivo dosiahnuť na úrovni členských štátov, ale z dôvodu jeho celoeurópskeho rozsahu a pôsobnosti ho možno lepšie dosiahnuť na úrovni Únie, môže Únia prijať opatrenia v súlade so zásadou subsidiarity podľa článku 5 Zmluvy o Európskej únii. V súlade so zásadou proporcionality podľa uvedeného článku toto nariadenie neprekračuje rámec nevyhnutný na dosiahnutie tohto cieľa.
- (41) Nariadenie (EÚ) č. 996/2010 by sa malo zmeniť a doplniť.
- (42) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES z 13. júna 2003 o hlásení udalostí v civilnom letectve<sup>17</sup>, nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007

<sup>13</sup> Ú. v. EÚ L 55, 28.2.2011, s. 13.

<sup>14</sup> Ú. v. EÚ L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>15</sup> Ú. v. EÚ L 8, 12.1.2001, s. 1.

<sup>16</sup> Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2001, s. 43.

<sup>17</sup> Ú. v. EÚ L 167, 4.7.2003, s. 23.



z 12. novembra 2007, ktorým sa stanovujú vykonávacie pravidlá šírenia informácií zainteresovaným stranám o udalostiach v civilnom letectve<sup>18</sup>, nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007 z 24. septembra 2007, ktorým sa stanovujú vykonávacie pravidlá šírenia informácií zainteresovaným stranám o udalostiach v civilnom letectve<sup>19</sup> by sa mali zrušiť,

PRIJALI TOTO NARIADENIE:

## *Článok 1*

### ***Predmet***

1. Cieľom tohto nariadenia je zvýšiť bezpečnosť letectva tak, že príslušné informácie o bezpečnosti civilného letectva sa hlásia, zhromažďujú, uchovávajú, chránia, vymieňajú, rozširujú a analyzujú a na základe zhromaždených informácií sa prípadne prijímajú príslušné bezpečnostné opatrenia. Stanovujú sa v ňom takisto pravidlá týkajúce sa začlenenia zhromaždených informácií do európskeho centrálneho registra a ich šírenia zainteresovaným stranám s cieľom poskytnúť im informácie, ktoré potrebujú na zvýšenie bezpečnosti civilného letectva.
2. Jediným cieľom hlásenia udalostí je prevencia nehôd a incidentov, a nie určovanie viny alebo zodpovednosti.

## *Článok 2*

### ***Vymedzenie pojmov***

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

- (1) „anonymizácia“ znamená odstránenie z predkladaných hlásení udalostí všetkých osobných údajov, ktoré súvisia s a technických údajov ktoré by na základe informácií mohli viesť k určeniu totožnosti osoby podávajúcej hlásenie alebo tretích strán;
- (2) „program bezpečnosti európskeho letectva“ znamená integrovaný súbor nariadení na úrovni Únie spolu s činnosťami a postupmi používanými na spoločné riadenie bezpečnosti na európskej úrovni;
- (3) „plán bezpečnosti európskeho letectva“ znamená plán posudzovania otázok bezpečnosti a súvisiacich opatrení na európskej úrovni;
- (4) „hrubá nedbalosť“ znamená zrejmé a úmyselné porušenie povinnosti konať s náležitou starostlivosťou, ktorým sa priamo spôsobí predvídateľná škoda osobe alebo škoda na majetku, alebo ktorým sa výrazne zníži úroveň bezpečnosti letectva;
- (5) „incident“ znamená inú udalosť než nehoda, ktorá je spojená s prevádzkou lietadla, a ktorá ovplyvňuje, alebo by mohla ovplyvniť bezpečnosť prevádzky;

<sup>18</sup> Ú. v. EÚ L 294 z 13.11.2007, s. 3.

<sup>19</sup> Ú. v. EÚ L 295 zo 14.11.2007, s. 7.

- (6) „zainteresovaná strana“ znamená akúkoľvek fyzickú osobu, akúkoľvek právnickú osobu alebo akýkoľvek oficiálny orgán nezávisle od toho, či má právnu subjektivitu alebo nie, ktorá sa zúčastňuje na zvyšovaní bezpečnosti civilného letectva tým, že má prístup k informáciám o udalostiach vymieňaných medzi členskými štátmi, a je zaradená do jednej z kategórií zainteresovaných strán stanovených týmto nariadením;
- (7) „kultúra spravodlivosti“ znamená kultúru, v ktorej prevádzkovatelia alebo iné osoby v prvej línii nie sú potrestaní za svoje konanie, zanedbanie alebo rozhodnutia, ktoré zodpovedajú ich skúsenostiam a odbornému vzdelaniu, pričom sa však netoleruje hrubá nedbalosť, úmyselné násilie a deštruktívne činy;
- (8) „udalosť“ znamená každú udalosť, ktorá je, alebo by mohla byť významná v súvislosti s bezpečnosťou letectva, a zahŕňa najmä nehodu a vážny incident podľa ustanovení článku 2 ods. 1 a 16 nariadenia (EÚ) č. 996/2010, a incident;
- (9) „organizácia“ znamená akúkoľvek organizáciu, ktorá poskytuje letecké produkty a/alebo služby a zahŕňa najmä prevádzkovateľov lietadiel, organizácie s povolením na údržbu, organizácie zodpovedné za typovú konštrukciu a/alebo výrobu lietadiel, poskytovateľov letových navigačných služieb a certifikované letiská;
- (10) „kontaktné miesto“ znamená príslušný orgán určený každým členským štátom v súlade s článkom 6 ods. 2, keď podáva žiadosť o informácie zainteresovaná strana so sídlom v členskom štáte, a Komisiu, keď podáva žiadosť o informácie zainteresovaná strana, ktorá nemá sídlo v Európskej únii;
- (11) „orgán bezpečnostného vyšetrovania“ znamená stály vnútroštátny orgán bezpečnostného vyšetrovania civilného letectva, ktorý vedie bezpečnostné vyšetrovanie, alebo má nad ním dohľad podľa ustanovení článku 4 nariadenia (EÚ) č. 996/2010;
- (12) „systém riadenia bezpečnosti (SMS)“ znamená systematický prístup k riadeniu bezpečnosti vrátane potrebných organizačných štruktúr, zodpovednosti, politik a postupov;
- (13) „štátny program bezpečnosti (SSP)“ znamená integrovaný súbor právnych predpisov a činností vyvíjaných členskými štátmi zameraný na riadenie bezpečnosti civilného letectva.

### *Článok 3*

#### ***Rozsah pôsobnosti***

Toto nariadenie sa vzťahuje na udalosti, ktoré ohrozujú lietadlo, jeho cestujúcich alebo akúkoľvek inú osobu, alebo ktoré by ich ohrozili, ak by sa neprijali nápravné opatrenia. Zoznam incidentov, ktoré je potrebné hlásiť, je podrobne uvedený v prílohe I.

### *Článok 4*

#### ***Povinné hlásenie***

1. Každá organizácia so sídlom v členskom štáte vytvorí systém povinného hlásenia s cieľom uľahčiť zhromažďovanie údajov o udalostiach.

2. Každý členský štát zavedie systém povinného hlásenia s cieľom uľahčiť zhromažďovanie údajov o udalostiach vrátane zberu údajov o udalostiach zhromaždených organizáciami na základe odseku 1.
3. Každá nižšie uvedená osoba podáva hlásenie udalostí prostredníctvom systému zavedeného organizáciou jej zamestnávateľa v súlade s odsekom 1 alebo prostredníctvom systému zavedeného členskými štátmi v súlade s odsekom 2:
  - (a) veliaci pilot lietadla registrovaný v členskom štáte alebo lietadlo registrované mimo Únie ale používané prevádzkovateľom, pre ktorého členský štát zabezpečuje dohľad nad letovou prevádzkou alebo prevádzkovateľ so sídlom v Európskej únii;
  - (b) osoba, ktorá vykonáva činnosti spojené s navrhovaním, výrobou, údržbou alebo úpravou turbínového motorového lietadla alebo lietadla verejnej dopravy alebo jeho vybavenia alebo časti, pod dohľadom členského štátu alebo pod dohľadom Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA);
  - (c) osoba, ktorá podpisuje osvedčenie o kontrole údržby (certificate of maintenance review) alebo potvrdenie o uvoľnení do prevádzky pre turbínové motorové lietadlo alebo lietadlo verejnej dopravy alebo jeho vybavenie alebo súčasti, pod dohľadom členského štátu alebo pod dohľadom EASA;
  - (d) osoba, ktorá vykonáva funkciu, pre ktorú je potrebné mať od členského štátu oprávnenie ako letecký dispečer alebo ako pracovník letovej informačnej služby;
  - (e) manažér letiska, na ktoré sa vzťahuje nariadenie Európskeho parlamentu a Rady<sup>20</sup>;
  - (f) osoba, ktorá vykonáva funkciu spojenú s inštalovaním, úpravou, údržbou, opravou, prehliadkou, letovou kontrolou alebo kontrolou leteckých navigačných zariadení, za ktoré nesie zodpovednosť členský štát;
  - (g) osoba, ktorá vykonáva funkciu spojenú s pozemnou obsluhou lietadiel, vrátane tankovania, servisných prác, zostavenia nákladných listov, nakladania, odmrazovania a odťahovania na letisku, ktoré spadá pod nariadenie (ES) č. 1008/2008.
4. Každá osoba uvedená v odseku 3 podá hlásenie udalosti v stanovenej lehote a v súlade s požiadavkami špecifikovanými v prílohe II bode 1.
5. Každá organizácia certifikovaná alebo schválená členským štátom hlási príslušnému orgánu svojho členského štátu uvedenému v článku 6 ods. 2 údaje o udalostiach zhromaždené v súlade s odsekom 1.
6. Každá organizácia certifikovaná alebo schválená agentúrou EASA hlási agentúre EASA údaje o udalostiach zhromaždené v súlade s odsekom 1.

<sup>20</sup>

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1008/2008 z 24. septembra 2008 o spoločných pravidlách prevádzky leteckých dopravných služieb v Spoločenstve (prepracované znenie) (Text s významom pre EHP; Ú. v. EÚ L 293, 31.10.2008, s. 3).

## Článok 5

### ***Dobrovoľné hlásenie***

1. Každá organizácia so sídlom v členskom štáte zavedie systém dobrovoľného hlásenia s cieľom uľahčiť zhromažďovanie údajov o udalostiach, ktoré nemusí systém povinného hlásenia zachytiť, ale ktoré osoba podávajúca hlásenie považuje za skutočné alebo potenciálne riziko.
2. Každý členský štát zavedie systém dobrovoľného hlásenia s cieľom uľahčiť zhromažďovanie údajov o udalostiach, ktoré nemusí systém povinného hlásenia zachytiť, ale ktoré osoba podávajúca hlásenie považuje za skutočné alebo potenciálne riziko, vrátane zhromažďovania údajov o udalostiach zhromaždených organizáciou v súlade s odsekom 1.
3. Systémy dobrovoľného hlásenia umožňujú zhromažďovanie údajov o udalostiach, ktoré sa nemusia povinne hlásiť v súlade s prílohou I, a hlásenia udalostí podané osobami, ktoré nie sú uvedené v článku 4 ods. 3.
4. Každá organizácia certifikovaná alebo schválená členským štátom hlási príslušnému orgánu svojho členského štátu uvedenému v článku 6 ods. 2 údaje o udalostiach zhromaždené v súlade s odsekom 1.
5. Každá organizácia certifikovaná alebo schválená agentúrou EASA hlási agentúre EASA údaje o udalostiach zhromaždené v súlade s odsekom 1.
6. Členské štáty a organizácie môžu zaviesť ďalšie systémy zhromažďovania a spracovávania informácií o bezpečnosti s cieľom zhromažďovať údaje o udalostiach, ktoré nemusia zachytiť systémy hlásenia uvedené v článku 4 a v odsekoch 1 a 2 tohto článku. Tieto systémy môžu zahŕňať hlásenie iným subjektom, než sú subjekty uvedené v článku 6 ods. 2, a aktívnu účasť odvetvia.

## Článok 6

### ***Zhromažďovanie a uchovávanie informácií***

1. Každá organizácia so sídlom v členskom štáte určí jednu alebo niekoľko osôb poverených zhromažďovaním, hodnotením, spracovávaním, analýzou a uchovávaním údajov o udalostiach hlásených podľa článkov 4 a 5. Tieto určené osoby pracujú oddelene a nezávisle od ostatných útvarov organizácie.
2. Každý členský štát určí jeden alebo niekoľko príslušných orgánov, ktoré zavedú mechanizmus zhromažďovania, vyhodnocovania, spracovávania, analyzovania a uchovávania údajov o udalostiach nahlásených v súlade s článkami 4 a 5. Pri spracovávaní nahlásených informácií pracujú určené príslušné orgány oddelene a nezávisle od iných útvarov.

Uvedenú zodpovednosť možno spolu alebo oddelene zveriť týmto orgánom:

- (a) vnútroštátnemu úradu civilného letectva a/alebo

- (b) orgánu bezpečnostného vyšetrovania a/alebo
- (c) akémukoľvek inému nezávislému orgánu alebo subjektu poverenému touto funkciou.

Ak členský štát určí viac ako jeden orgán alebo subjekt, určí jeden z nich ako kontaktné miesto na prenos informácií uvedených v článku 8 ods. 2.

3. Organizácie uchovávajú v databáze hlásenia udalostí vyplývajúce z údajov o udalostiach zhromažďovaných v súlade s článkami 4 a 5.
4. Príslušné orgány uvedené v odseku 2 uchovávajú vo vnútroštátnej databáze hlásenia udalostí vyplývajúce z údajov o udalostiach zhromažďovaných v súlade s článkami 4 a 5.
5. V uvedenej vnútroštátnej databáze sa takisto archivujú nehody a vážne incidenty.
6. Orgány členských štátov zodpovedné za vykonávanie štátneho programu bezpečnosti majú plný prístup k vnútroštátnej databáze uvedenej v odseku 4, aby sa podporila ich zodpovednosť za bezpečnosť.
7. Orgány bezpečnostného vyšetrovania majú plný prístup k vnútroštátnej databáze uvedenej v odseku 4 s cieľom plniť povinnosti stanovené v článku 5 ods. 4 nariadenia (EÚ) č. 996/2010.

## *Článok 7*

### ***Kvalita a úplnosť hlásení udalostí***

1. Hlásenia udalostí uvedené v článku 6 musia obsahovať najmenej informácie uvedené v prílohe II. bode 2.
2. Každé hlásenie udalosti uvedené v článku 6 odseku 4 musí obsahovať klasifikáciu bezpečnostných rizík zhromaždených udalostí. Klasifikácia sa stanovuje v súlade s jednotnou európskou schémou klasifikácie rizík uvedenou v odseku 5.
3. Organizácie a členské štáty zavedú postupy kontroly kvality údajov, najmä s cieľom zabezpečiť súlad medzi rôznymi údajmi obsiahnutými v hlásení udalosti a počiatočnými údajmi o udalosti nahlásenými osobou podávajúcou hlásenie.
4. V databázach uvedených v článku 6 ods. 3 a 4 sa musia používať štandardizované formáty, aby sa uľahčila výmena informácií a musia byť kompatibilné so systémom ACCAIRS a ADREP.
5. Komisia spracuje jednotnú európsku schému klasifikácie rizík, aby sa udalosti klasifikovali z hľadiska bezpečnostných rizík. Komisia pritom zohľadní potrebu kompatibility s existujúcimi schémami klasifikácie rizík.
6. Komisia je oprávnená prijať v prípade potreby v súlade s článkom 18 delegované akty na vymedzenie jednotnej európskej schémy klasifikácie rizík.

7. Prostredníctvom vykonávacích aktov Komisia prijme úpravy týkajúce sa zavedenia jednotnej európskej schémy klasifikácie rizík. Tieto vykonávacie akty sa musia prijať v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2.
8. Komisia podporí príslušné orgány členských štátov v ich úlohe integrácie údajov, a to okrem iného najmä integrácie minimálnych informácií uvedených v odseku 1, klasifikácie rizika udalostí uvedených v odseku 2 a zavedenia postupov kontroly kvality údajov uvedených v odseku 3. Táto podpora od Komisie poskytovaná najmä vo forme usmerňujúcich materiálov a seminárov prispieva k harmonizácii procesu zadávania údajov v členských štátoch.

## *Článok 8*

### ***Európsky centrálny register***

1. Európsky centrálny register na uchovávanie všetkých hlásení udalostí zhromaždených v Únii riadi Komisia.
2. Každý členský štát dohodne s Komisiou technické protokoly na aktualizáciu európskeho centrálneho registra prenosom všetkých informácií súvisiacich s bezpečnosťou obsiahnutých vo vnútroštátnych databázach uvedených v článku 6 ods. 4.
3. EASA dohodne s Komisiou technické protokoly, aby sa do európskeho centrálneho registra previedli všetky hlásenia udalostí zhromaždené podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008<sup>21</sup> a jeho vykonávacích pravidiel, ako aj informácie zhromaždené na základe článku 4 ods. 6 a článku 5 ods. 5.
4. Prostredníctvom vykonávacích aktov Komisia prijme úpravy týkajúce sa zavedenia jednotnej európskej schémy klasifikácie rizík uvedené v odseku 1. Tieto vykonávacie akty sa musia prijať v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 19 ods. 2.
5. Komisia sa poveruje, aby podľa potreby v súlade s článkom 18 prijala delegované akty na aktualizáciu opatrení týkajúcich sa integrácie do európskeho centrálneho registra uvedené v odsekoch 2 a 3.

## *Článok 9*

### ***Výmena informácií***

1. Členské štáty a EASA sa zúčastňujú na výmene informácií sprístupnením všetkých informácií súvisiacich s bezpečnosťou a obsiahnutých v ich databázach hlásení pre príslušné orgány iných členských štátov, EASA a Komisiu prostredníctvom európskeho centrálneho registra. Hlásenia udalostí sa postupujú do európskeho centrálneho registra do 30 dní od začatia zhromažďovania údajov o udalosti.

---

<sup>21</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Text s významom pre EHP); Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1.

Hlásenia udalostí sa aktualizujú o ďalšie informácie súvisiace s bezpečnosťou vždy, keď je to potrebné.

2. Informácie týkajúce sa nehôd a vážnych incidentov sa takisto odovzdávajú do európskeho centrálneho registra. Základné vecné informácie o nehodách a vážnych incidentoch sa prevedú do centrálneho registra počas prebiehajúceho vyšetrovania. Po ukončení vyšetrovania sa doplnia všetky informácie vrátane zhrnutia záverečnej správy z vyšetrovania v anglickom jazyku, ak je k dispozícii.
3. Ak členský štát alebo EASA pri zhromažďovaní údajov o udalostiach alebo uchovávaní hlásení udalostí identifikuje bezpečnostné materiály, ktoré sa považujú za predmet záujmu iných členských štátov alebo agentúry EASA a prípadne si vyžadujú prijatie bezpečnostných opatrení, zašle čo najskôr všetky informácie súvisiace s bezpečnosťou príslušným orgánom členských štátov alebo agentúre EASA.

## *Článok 10*

### ***Šírenie informácií***

1. Každý subjekt poverený bezpečnostným dozorom v civilnom letectve alebo vyšetrovaním nehôd a incidentov civilného letectva v rámci Európskej únie má online prístup k informáciám o udalostiach obsiahnutým v európskom centrálnom registri.
2. Zainteresované strany vymenované v prílohe III môžu požiadať o prístup k určitým informáciám obsiahnutým v európskom centrálnom registri. Zainteresované strany so sídlom v Únii zašlú žiadosti o informácie kontaktnému miestu členského štátu, v ktorom majú sídlo. Zainteresované strany, ktoré nemajú sídlo v Únii, sa obracajú so žiadosťami na Komisiu.
3. Z dôvodov bezpečnosti sa priamy prístup do európskeho centrálneho registra zainteresovaným stranám neposkytuje.

## *Článok 11*

### ***Spracovanie žiadostí a rozhodnutí***

1. Žiadosti sa predkladajú na formulároch schválených kontaktným miestom. Tieto formuláre musia obsahovať prinajmenšom položky uvedené v prílohe IV.
2. Kontaktné miesto, ktoré dostane žiadosť, overí, či ju podáva zainteresovaná strana, a či je kontaktné miesto oprávnené zaoberať sa takouto žiadosťou.
3. Kontaktné miesto, ktoré prijme žiadosť, vyhodnotí na základe konkrétneho prípadu, či je odôvodnená a uskutočniteľná. Kontaktné miesta môžu poskytovať informácie zainteresovaným stranám v písomnej forme alebo s využitím zabezpečených elektronických prostriedkov komunikácie.

4. Ak je žiadosť prijatá, kontaktné miesto určí množstvo a úroveň informácií, ktoré sa majú poskytnúť. Obmedzí sa to na informácie potrebné výlučne na účel žiadosti bez toho, aby boli dotknuté články 15 a 16. Informácie, ktoré sa netýkajú ich zariadení, operácií alebo oblastí činnosti zainteresovanej strany, sa predkladajú iba v súhrnnej alebo anonymizovanej podobe. Ak zainteresovaná strana predloží podrobné odôvodnenie, môžu sa jej poskytnúť aj informácie, ktoré nemajú súhrnnú podobu.
5. Zainteresovaným stranám uvedeným v prílohe III písm. b) možno poskytnúť len informácie, ktoré sa týkajú ich zariadení, prevádzky alebo oblastí činnosti.
6. Kontaktné miesto, ktoré dostane žiadosť od zainteresovanej strany uvedenej v prílohe III písm. a), môže prijať rozhodnutie všeobecného charakteru o tom, že jej bude dodávať informácie pravidelne. Požadované informácie sa musia týkať jej vlastného zariadenia, prevádzky a oblastí činnosti. Rozhodnutím všeobecného charakteru sa nemôže poskytnúť prístup k celému obsahu databázy a vzťahuje sa len na prístup k anonymizovaným informáciám.
7. Zainteresovaná strana použije prijaté informácie len na účel uvedený vo formulári žiadosti, ktorý by mal byť zlučiteľný s cieľom tohto nariadenia uvedeným v článku 1. Zainteresovaná strana nezverejní prijaté informácie bez písomného súhlasu ich poskytovateľa a prijme potrebné opatrenia na zabezpečenie príslušnej dôverylosti prijatých informácií.
8. Rozhodnutie šíriť informácie podľa tohto článku sa obmedzí na to, čo je potrebné výlučne na účel ich používateľa.
9. Komisia je oprávnená, aby v prípade potreby v súlade s článkom 18 prijala delegované akty na aktualizáciu pravidiel šírenia informácií zahrnutých v európskom centrálnom registri s cieľom rozšíriť alebo obmedziť šírenie informácií.

## *Článok 12*

### ***Záznam žiadostí a výmena informácií***

1. Každé kontaktné miesto musí zaregistrovať každú žiadosť, ktorú dostane, a opatrenia, ktoré prijme na základe žiadosti. Keď sa žiadosť a/alebo opatrenie prijme, informácie o tom sa odovzdajú Komisii.
2. Komisia sprístupní všetkým kontaktným miestam aktualizovaný zoznam doručených žiadostí a opatrení, ktoré prijali rôzne kontaktné miesta a samotná Komisia.

## *Článok 13*

### ***Analýza a sledovanie udalostí na vnútroštátnej úrovni***

1. Každá organizácia so sídlom v členskom štáte vypracuje postup pre analýzu údajov o udalostiach zhromaždených v súlade s článkami 4 a 5, aby sa rozpoznali bezpečnostné riziká spojené so zistenými udalosťami. Na základe tejto analýzy stanovuje všetky vhodné nápravné alebo preventívne opatrenia potrebné na zvýšenie bezpečnosti.



2. Každá organizácia so sídlom v členskom štáte po stanovení opatrení potrebných na riešenie skutočných alebo potenciálnych nedostatkov v oblasti bezpečnosti vykoná tieto opatrenia včas a zavedie postup na monitorovanie vykonávania a efektívnosti reakcií.
3. Každá organizácia certifikovaná alebo schválená členským štátom v prípade potreby podá do 30 dní príslušnému orgánu členského štátu uvedenému v článku 6 ods. 2 správu o výsledkoch analýzy vykonanej v súlade s odsekom 1 a opatreniach požadovaných v súlade s odsekom 2.
4. Každý členský štát vypracuje postup na analýzu údajov o udalostiach zhromaždených v súlade s článkami 4 a 5, aby sa rozpoznali bezpečnostné riziká spojené so zistenými udalosťami. Na základe tejto analýzy stanovuje všetky vhodné nápravné alebo preventívne opatrenia potrebné na zvýšenie bezpečnosti.
5. Po stanovení opatrení potrebných na riešenie skutočných alebo potenciálnych nedostatkov v oblasti bezpečnosti každý členský štát vykoná tieto opatrenia včas a zavedie postup na monitorovanie vykonávania a efektívnosti reakcií.
6. Každý členský štát monitoruje aj vykonávanie a efektívnosť reakcií organizácií na základe odseku 2. Keď členský štát usúdi, že reakcie neboli vhodné na riešenie skutočných alebo potenciálnych nedostatkov v oblasti bezpečnosti, zaistí, aby príslušná organizácia prijala a vykonala ďalšie vhodné opatrenia.
7. Informácie týkajúce sa analýzy a sledovania jednotlivých udalostí opísané v tomto článku sa ukladajú do európskeho centrálného registra včas, najneskôr dva mesiace po ich uložení do vnútroštátnej databázy.
8. Informácie získané z analýzy hlásení udalostí využijú členské štáty s cieľom stanoviť nápravné opatrenia, ktoré sa majú prijať v rámci štátneho programu bezpečnosti.
9. Členské štáty uverejňujú najmenej každý rok bezpečnostné preskúmanie obsahujúce informácie o druhu udalostí zhromaždených ich vnútroštátnymi systémami povinného a dobrovoľného hlásenia, aby informovali verejnosť o úrovni bezpečnosti v civilnom letectve a opatreniach, ktoré prijali s cieľom riešiť v tejto súvislosti akýkoľvek bezpečnostný problém.
10. Členské štáty môžu uverejniť aj anonymizované hlásenia udalostí.

#### *Článok 14*

##### *Analýza a sledovanie udalostí na úrovni Európskej únie*

1. Komisia, agentúra EASA a príslušné orgány členských štátov sa na základe spolupráce pravidelne zúčastňujú na výmene a analýze informácií obsiahnutých v európskom centrálnom registri.
2. Spolupracuje aj sieť analytikov bezpečnosti letectva.
3. Agentúra EASA podporuje činnosti siete analytikov bezpečnosti letectva okrem iného vrátane pomoci pri príprave a organizácii jej zasadnutí.

4. Sieť analytikov bezpečnosti letectva prispieva k zvýšeniu bezpečnosti letectva v Európskej únii najmä vykonávaním činnosti analýzy bezpečnosti s cieľom podporiť program bezpečnosti európskeho letectva a plán bezpečnosti európskeho letectva.
5. Agentúra EASA uvedie informácie o výsledku analýzy informácií uvedenej v odseku 1 vo výročnom bezpečnostnom preskúmaní uvedenom v článku 15 ods. 4 nariadenia (ES) č. 216/2008.

## *Článok 15*

### ***Ochrana a náležité používanie informácií***

1. Členské štáty a organizácie prijímajú potrebné opatrenia na zabezpečenie príslušnej dôvernosti údajov o udalostiach, ktoré dostali podľa článkov 4, 5 a 10.
2. Údaje o udalostiach sa použijú iba na účel, na ktorý boli zhromaždené. Členské štáty a organizácie nesprístupnia a nepoužijú informácie na iný účel, ako je udržiavanie alebo zvyšovanie bezpečnosti letectva. Nepoužijú sa na určovanie viny alebo zodpovednosti.
3. Komisia, agentúra EASA a príslušné orgány členských štátov pri plnení povinností uvedených v článku 14 zabezpečia dôvernosť informácií obsiahnutých v európskom centrálnom registri a obmedzia ich používanie na to, čo je absolútne nevyhnutné na plnenie ich povinností týkajúcich sa bezpečnosti. V tomto ohľade sa uvedené informácie použijú len na analýzu bezpečnostných trendov, ktoré môžu predstavovať základ anonymných bezpečnostných odporúčaní alebo smerníc týkajúcich sa letovej spôsobilosti bez toho, aby sa určovala vina alebo zodpovednosť.
4. Členské štáty zabezpečia, aby ich príslušné orgány uvedené v článku 6 ods. 2 a ich príslušné orgány pre výkon spravodlivosti vzájomne spolupracovali na základe dohôd uzatvorených vopred. Týmito dohodami uzatvorenými vopred sa musia snažiť zabezpečiť správnu rovnováhu medzi potrebou náležitého výkonu spravodlivosti na jednej strane a nevyhnutnou trvalou dostupnosťou informácií o bezpečnosti na druhej strane.

## *Článok 16*

### ***Ochrana informačného zdroja***

1. Každá organizácia so sídlom v členskom štáte musí zabezpečiť, aby všetky osobné údaje, ako sú mená alebo adresy jednotlivých osôb, boli prístupné iba osobám uvedeným v článku 6 ods. 1. Anonymizované informácie sa podľa potreby rozširujú v rámci organizácie. Každá organizácia so sídlom v členskom štáte spracúva osobné údaje iba do takej miery, ako je potrebné na účely tohto nariadenia, a bez toho, aby tým boli dotknuté vnútroštátne právne predpisy, ktorými sa vykonáva smernica 95/46/EC.
2. Každý členský štát zaistí, aby žiadne osobné údaje, ako sú mená alebo adresy jednotlivých osôb neboli nikdy zaznamenané do vnútroštátnej databázy uvedenej v

článku 6 ods. 4. Anonymizované informácie sa sprístupnia všetkým príslušným stranám najmä preto, aby mohli plniť svoje povinnosti, pokiaľ ide o zvyšovanie bezpečnosti letectva. Každý členský štát spracúva osobné údaje iba v rozsahu nevyhnutnom na účely tohto nariadenia a bez toho, aby tým boli dotknuté vnútroštátne právne predpisy, ktorými sa vykonáva smernica 95/46/ES.

3. Členské štáty sa zdržia súdneho konania v súvislosti s vopred neplánovaným alebo neúmyselným porušením zákona, na ktoré boli upozornené len pri uplatňovaní článkov 4 a 5. Toto pravidlo sa neuplatňuje v prípadoch hrubej nedbalosti.
4. Zamestnancov, ktorí nahlásia incidenty v súlade s článkami 4 a 5, nesmie ich zamestnávateľ na základe informácií, ktoré nahlásili, nijako postihnúť s výnimkou prípadov hrubej nedbalosti.
5. Každá organizácia so sídlom v členskom štáte prijme interné predpisy popisujúce, akým spôsobom sú v rámci ich organizácie zaručené a ako sa vykonávajú zásady kultúry spravodlivosti, najmä zásada uvedená v odseku 4.
6. Každý členský štát určí subjekt zodpovedný za vykonávanie tohto článku. Zamestnanci môžu tomuto subjektu oznamovať porušenia pravidiel stanovených týmto článkom. Určený subjekt podľa potreby navrhne svojmu členskému štátu, aby prijal voči zamestnávateľovi sankcie uvedené v článku 21.

## *Článok 17*

### ***Aktualizácia príloh***

Komisia je oprávnená prijímať v súlade s článkom 18 delegované akty týkajúce sa príloh k tomuto nariadeniu s cieľom prispôbiť prílohy technickému pokroku, zladíť prílohy s medzinárodne dohodnutou taxonómiou ADREP, inými právnymi predpismi prijatými Úniou a medzinárodnými dohodami, aktualizovať zoznam zainteresovaných strán a formulár žiadosti o informácie z európskeho centrálného registra a zaistiť, aby rozsah incidentov, ktoré sa majú hlásiť v rámci povinného systému, zostal primeraný.

## *Článok 18*

### ***Vykonávanie delegovania právomoci***

1. Právomoc prijímať delegované akty sa Komisii udeľuje za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedené v článku 7 ods. 6, článku 8 ods. 5, článku 11 ods. 9 a článku 17 sa Komisii udeľuje na neurčitý čas.
3. Delegovanie právomoci uvedené v článku 7 ods. 6, článku 8 ods. 5, článku 11 ods. 9 a článku 17 môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci v ňom uvedenej. Nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po uverejnení rozhodnutia v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý sa v ňom uvádza. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.

4. Komisia oznamuje delegovaný akt Európskemu parlamentu a Rade súčasne, a to hneď po jeho prijatí.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 7 ods. 6, článku 8 ods. 5, článku 11 ods. 9 a článku 17 nadobudne účinnosť, len ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade, alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Táto lehota sa na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady predĺži o 2 mesiace.

#### *Článok 19*

##### ***Postup výboru***

1. Komisii pomáha výbor zriadený podľa článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Pri odkaze na tento odsek sa uplatňuje článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

#### *Článok 20*

##### ***Prístup k dokumentom a ochrana osobných údajov***

1. S výnimkou článkov 10 a 11, v ktorých sa stanovujú prísnejšie pravidlá týkajúce sa prístupu k údajom a informáciám obsiahnutým v európskom centrálnom registri, sa toto nariadenie uplatňuje bez toho, aby tým bolo dotknuté nariadenie (ES) č. 1049/2001.
2. Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby tým boli dotknuté vnútroštátne právne predpisy, ktorými sa vykonáva smernica 95/46/ES, a je v súlade s nariadením (ES) č. 45/2001.

#### *Článok 21*

##### ***Sankcie***

Členské štáty stanovujú pravidlá týkajúce sa sankcií, ktoré sa uplatnia v prípade porušenia tohto nariadenia. Stanovené sankcie musia byť účinné, primerané a odrádzajúce. Členské štáty na základe tohto článku informujú Komisiu o prijatí sankcií.

#### *Článok 22*

##### ***Zmena a doplnenie nariadenia (EÚ) č. 996/2010***

Článok 19 sa vypúšťa.

## *Článok 23*

### ***Zrušujúce ustanovenia***

Smernica 2003/42/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007 a nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007 sa zrušujú.

## *Článok 24*

### ***Nadobudnutie účinnosti***

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli

*Za Európsky parlament  
predseda*

*Za Radu  
predseda*

## **PRÍLOHA I: ZOZNAM INCIDENTOV HLÁSENÝCH PODĽA SYSTÉMU POVINNÉHO HLÁSENIA UDALOSTÍ**

### **Časť A: Zoznam incidentov vzťahujúcich sa na prevádzku, údržbu, opravu a výrobu lietadiel, ktorých hlásenie je povinné**

*Poznámka 1:* Hoci je v tejto časti uvedená väčšina incidentov, ktoré sa majú hlásiť, zoznam nemôže byť úplný. Akýkoľvek iný incident, ktorý podľa úsudku účastníkov spĺňa príslušné kritériá, by sa mal takisto hlásiť.

*Poznámka 2:* Táto časť nezahŕňa nehody a vážne incidenty vymedzené v nariadení (EÚ) č. 996/2010. Okrem iných požiadaviek vzťahujúcich sa na oznamovanie nehôd a vážnych incidentov vymedzených v nariadení (EÚ) č. 996/2010 sa nehody a vážne incidenty hlásia aj prostredníctvom systémov povinného hlásenia udalostí.

*Poznámka 3:* Táto časť obsahuje príklady požiadaviek na hlásenia týkajúce sa prevádzky, údržby, opravy a výroby lietadiel.

*Poznámka 4:* Hlásia sa také udalosti, pri ktorých bola, alebo by mohla byť ohrozená bezpečnosť prevádzky, alebo ktoré by mohli viesť k nebezpečnej prevádzkovej situácii. Ak z hľadiska osoby podávajúcej hlásenie incident neohrozil bezpečnosť prevádzky, ale jeho opakovanie za rôznych, ale pravdepodobných okolností by mohlo vytvoriť riziko, potom by sa mal oznámiť. To, o čom sa usúdi, že by sa malo hlásiť v prípade jednej triedy výrobku, časti alebo prístroja, nemusí platiť v prípade inej triedy a neprítomnosť alebo prítomnosť jediného faktora, ľudského alebo technického, môže zmeniť incident na nehodu alebo vážny incident.

*Poznámka 5:* Medzi udalosti, ktoré sa majú hlásiť, môžu patriť udalosti týkajúce sa lietadiel s posádkou, ako aj udalostí týkajúce sa diaľkovo riadených leteckých systémov.

## **OBSAH**

### **1: LETOVÁ PREVÁDZKA**

### **2: TECHNICKÉ UDALOSTI V LIETADLE**

### **3: ÚDRŽBA A OPRAVA LIETADLA**

### **4: LETOVÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY, ZARIADENIA A POZEMNÉ SLUŽBY**

## **1. LETOVÁ PREVÁDZKA**

### **1.1. Prevádzka lietadla**

#### **(a) vyhýbacie manévry:**

- riziko zrážky s iným lietadlom, zemou alebo iným objektom, alebo nebezpečná situácia, keď by bol vhodný vyhýbací manéver,
- vyhýbací manéver potrebný na zabránenie zrážky s iným lietadlom, zemou alebo iným objektom,

- vyhýbací manéver, ktorým sa má zabrániť inej nebezpečnej situácii.
- (b) Incidenty pri vzlete alebo pristátí, vrátane bezpečnostného alebo vynúteného pristátia. Incidenty ako krátke pristátie, prekročenie konca vzletovej a pristávacej dráhy alebo vybočenie z nej. Vzlety, zamietnuté vzlety, pristátia lebo pokusy o pristátie na uzavretej, obsadenej alebo nesprávnej vzletovej a pristávacej dráhe. Preniknutie na vzletovú a pristávaciu dráhu.
- (c) Neschopnosť dosiahnuť určený výkon počas vzletu alebo počiatočného stúpania.
- (d) Kriticky nízky stav paliva alebo neschopnosť prečerpať palivo alebo použiť celkové množstvo použiteľného paliva.
- (e) Strata kontroly (aj čiastočná alebo dočasná) bez ohľadu na príčiny.
- (f) Incidenty pri rýchlosti blízkej alebo väčšej než V1 ako dôsledok alebo príčina nebezpečnej alebo potenciálnej nebezpečnej situácie (napr. zamietnutý vzlet, náraz na chvost, strata výkonu motora atď.).
- (g) Opakovanie letu po okruhu, ktoré predstavuje nebezpečnú alebo potenciálne nebezpečnú situáciu.
- (h) Neúmyselná značná odchýlka od letovej rýchlosti, určeného kurzu alebo výšky (viac než 300 stôp) bez ohľadu na príčiny.
- (i) Zostup pod výšku /nadmorskú výšku pre rozhodovanie alebo pod minimálnu výšku /nadmorskú výšku pre rozhodovanie bez potrebného vizuálneho kontaktu.
- (j) Strata informácií o skutočnej vlastnej polohe alebo polohe iného lietadla.
- (k) Prerušenie komunikácie medzi letovou posádkou (CRM) alebo medzi letovou posádkou a inými osobami (posádkou kabíny, riadením letovej prevádzky, letovým inžinierom).
- (l) Tvrdé pristátie – pristátie pri ktorom sa považuje za nutnú „kontrola tvrdého pristátia“.
- (m) Prekročenie limitov nerovnomerného rozvodu paliva.
- (n) Nesprávne nastavenie kódu sekundárneho prehľadového radaru (SSR) alebo tlakovej stupnice výškomeru.
- (o) Nesprávne naprogramovanie alebo vloženie chybných údajov do zariadenia používaného na navigáciu alebo na výpočet výkonu, alebo použitie chybných údajov.
- (p) Nesprávny príjem alebo interpretácia rádio-telefónnych správ.
- (q) Poruchy alebo poškodenie palivového systému, ktoré mali vplyv na dodávku a/alebo rozvod paliva.

- (r) Neúmyselné opustenie pevnej rolovacej plochy.
- (s) Zrážka lietadla s iným lietadlom, vozidlom alebo iným pozemným objektom.
- (t) Neúmyselná a/alebo chybná obsluha riadiacich prvkov.
- (u) Neschopnosť dosiahnuť určenú konfiguráciu lietadla počas letovej fázy (napr. podvozok a podvozkové dvere, brzdiace klapky, stabilizátory, sloty atď.).
- (v) Nebezpečenstvo alebo potenciálne nebezpečenstvo, ktoré vzniká ako následok úmyselnej simulácie poruchového stavu pri výcviku, kontrolách systémov alebo na účely výcviku.
- (w) Abnormálne vibrácie.
- (x) Činnosť ktoréhokoľvek hlavného výstražného systému spojená s manévrovaním lietadla, napr. výstraha týkajúca sa konfigurácie, pádové varovanie (stick shaker – mechanický signalizátor preťaženia), varovanie prekročenia rýchlosti atď., ak:
  - (1) posádka jednoznačne neurčila, že ide o falošnú výstrahu, a za predpokladu, že falošná výstraha nevyústila do ťažkostí alebo rizika následkom reakcie posádky na varovanie, alebo
  - (2) sa činnosť nevykonala na výcvikové alebo testovacie účely.
- (y) „Výstraha“ GPWS/TAWS (výstražný systém signalizácie nebezpečného priblíženia k zemi), keď:
  - (1) lietadlo prichádza do tesnejšej blízkosti zeme, než bolo plánované alebo predpokladané; alebo
  - (2) výstraha nastáva pri meteorologických podmienkach na let podľa prístrojov alebo v noci a zistilo sa, že bola spustená vysokou rýchlosťou klesania (mód 1); alebo
  - (3) výstraha je vyvolaná tým, že v zodpovedajúcom bode pri priblížení na pristátie nebol vysunutý podvozok alebo brzdiace klapky (mód 4); alebo
  - (4) akýkoľvek problém alebo riziko vzniká, alebo by mohlo vzniknúť, ako výsledok reakcie posádky na „varovanie“, napr. zmenšený odstup od iných lietadiel. To by mohlo zahŕňať všetky módy alebo typy, napr. skutočnú, obťažujúcu alebo falošnú výstrahu.
- (z) „Poplach“ GPWS/TAWS, keď akýkoľvek problém alebo riziko vzniká, alebo by mohlo vzniknúť ako výsledok reakcie posádky na „poplach“.
- (aa) Rada na vyhnutie sa zrážke palubného protizrážkového systému – ACAS RA
- (bb) Incidenty ťahu pohonnej jednotky alebo vrtule, ktoré spôsobia značné poškodenie alebo zranenie.



## **1.2. Mimoriadne situácie**

- (a) Požiar, výbuch, dym, jedovaté alebo škodlivé plyny, neobvyklý pach aj po uhasení požiaru.
- (b) Použitie neštandardných postupov letovou alebo palubnou posádkou na zvládnutie núdzovej situácie, keď:
  - (1) postup existuje, ale nepoužije sa;
  - (2) postup neexistuje;
  - (3) postup existuje, ale je neúplný alebo nevhodný;
  - (4) postup je nesprávny;
  - (5) sa použije nesprávny postup.
- (c) Neprimeranosť postupov určených na použitie v núdzi vrátane ich použitia pri údržbe alebo na výcvikové alebo testovacie účely .
- (d) Udalosť vedúca k núdzovej evakuácii.
- (e) Pokles tlaku.
- (f) Použitie núdzového vybavenia alebo predpísaných núdzových postupov na zvládnutie situácie.
- (g) Udalosť vedúca k vyhláseniu núdze („Mayday“ alebo „panne“).
- (h) Zlyhanie činnosti ktoréhokoľvek núdzového systému alebo zariadenia, vrátane všetkých východových dverí a osvetlenia, aj pri údržbe, výcviku alebo teste.
- (i) Udalosti, ktoré si vyžadujú núdzové použitie kyslíka ktorýmkoľvek členom posádky.

## **1.3. Strata schopnosti letovej posádky viesť lietadlo**

- (a) Nespôsobilosť ktoréhokoľvek člena letovej posádky vrátane doby pred letom, ak sa usúdilo, že by mohla viesť k nespôsobilosti po štarte.
- (b) Nespôsobilosť ktoréhokoľvek člena palubnej posádky, ktorá mu znemožní vykonávať dôležité povinnosti v prípade núdze.

## **1.4. Zranenie**

- (a) Incidenty, ktoré viedli, alebo mohli viesť, k značnému zraneniu cestujúcich alebo posádky, ale ktoré sa nepovažujú za nehody podliehajúce hláseniu.
- (b) Závažné zdravotné problémy, ktoré postihnú členov posádky alebo cestujúcich

### **1.5. Meteorologické podmienky**

- (a) Úder blesku, ktorý spôsobil poškodenie lietadla alebo stratu alebo poruchu dôležitých funkcií.
- (b) Krupobitie, ktoré spôsobilo poškodenie lietadla alebo stratu alebo poruchu dôležitých funkcií.
- (c) Nárazy silných turbulencií, ktoré spôsobia zranenie osôb v lietadle, alebo si vyžadujú „kontrolu turbulencie“ lietadla.
- (d) Nárazy strihu vetra.
- (e) Problémy námrazy vedúce k ťažkostiam, poškodeniu lietadla, strate alebo poruche dôležitých funkcií.

### **1.6. Bezpečnosť**

- (a) Protiprávne zasahovanie v lietadle vrátane bombovej hrozby alebo únosu.
- (b) Ťažkosti pri kontrole opitých a násilníckych osôb alebo osôb, ktoré konajú v rozpore s pokynmi.
- (c) Odhalenie „čiernych pasažierov“.

### **1.7. Ostatné incidenty:**

- (a) Opakujúci sa výskyt špecifického druhu incidentu, ktorý by sa samotný nepovažoval za incident podliehajúci hláseniu, ale ktorý vzhľadom na jeho častý výskyt môže predstavovať potenciálne nebezpečenstvo.
- (b) Náraz vtáka, ktorý spôsobí poškodenie lietadla, stratu alebo poruchu dôležitých funkcií.
- (c) Nárazy turbulencie v úplave.
- (d) Únava posádky ktorá sa posudzuje tak, že ohrozila, alebo by mohla ohroziť lietadlo alebo jeho cestujúcich na palube lietadla alebo na zemi.
- (e) Každý iný incident akéhokoľvek druhu ktorý sa posudzuje tak, že ohrozil, alebo by mohol ohroziť lietadlo alebo jeho cestujúcich na palube lietadla alebo na zemi.

## **2. TECHNICKÉ UDALOSTI V LIETADLE**

### **2.1. Konštrukcia**

Nie všetky konštrukčné poruchy sa musia hlásiť. Palubný inžinier musí rozhodnúť, či je porucha dost' vážna na to, aby sa musela hlásiť. Môžu sa brať do úvahy tieto príklady:

- (a) poškodenie nosného prvku konštrukcie (PSE), ktoré nebolo určené ako tolerované poškodenie (prvok s obmedzenou životnosťou). PSE sú tie prvky, ktoré znášajú najmä letové, pozemné a tlakové záťaže a ktorých porucha by mohla vyústiť do katastrofálnej poruchy lietadla;
- (b) poškodenie alebo porucha presahujúca prípustné poškodenie PSE, ktorý bol určený ako prvok s toleranciami poškodenia;
- (c) poškodenie alebo porucha presahujúca povolené tolerancie konštrukčného prvku, ktorého chyba by mohla znížiť konštrukčnú tuhosť v takej miere, že by sa už naďalej nedali dosiahnuť požadované bezpečnostné medze pre chvenie, neperiodické pohyby (divergenciu) alebo reverziu riadenia;
- (d) poškodenie alebo porucha konštrukčného prvku, ktorá by mohla vyústiť do uvoľnenia ťažkých komponentov, ktoré by mohli zraniť osoby v lietadle;
- (e) poškodenie alebo porucha konštrukčného prvku, ktorá by mohla ohroziť správne fungovanie systému. Pozri bod 2 ďalej;
- (f) strata ktorejkoľvek časti lietadla pri lete.

## 2.2. Systémy

Navrhujú sa tieto všeobecné kritériá aplikovateľné na všetky systémy:

- (a) strata, podstatná funkčná chyba alebo porucha ktoréhokoľvek systému, subsystému alebo súpravy zariadení, keď by sa uspokojivo nemohli vykonať štandardné prevádzkové postupy, cvičenia atď.;
- (b) neschopnosť posádky ovládať systém, napríklad:
  - (1) nenariadené samovoľné činnosti;
  - (2) nesprávna a/alebo neúplná reakcia vrátane obmedzeného pohybu alebo tuhosti, nekontrolovaný pohyb riadiaceho prvku;
  - (3) nekontrolovaný pohyb riadiaceho prvku;
  - (4) mechanické odpojenie alebo mechanická porucha;
- (c) zlyhanie alebo porucha výlučnej(-ých) funkcie(-í) systému (jeden systém by mohol integrovať niekoľko funkcií);
- (d) vzájomné rušenie v rámci systému alebo medzi systémami;
- (e) zlyhanie alebo funkčná porucha ochranného zariadenia alebo núdzového zariadenia systému;
- (f) výpadok rezervy systému;
- (g) každý incident vyplývajúci z nepredvídaného správania systému.

- (h) V prípade typov lietadiel s jednoduchými hlavnými systémami, subsystémami alebo súpravami zariadenia: strata, značná funkčná porucha alebo chyba ktoréhokoľvek hlavného systému, subsystému alebo súpravy zariadenia.
- (i) V prípade typov lietadiel s viacerými vzájomne nezávislými hlavnými systémami alebo súpravami zariadenia: strata, značná funkčná porucha alebo chyba viac než jedného hlavného systému, subsystému alebo súpravy zariadenia;
- (j) činnosť primárneho výstražného systému spojeného so systémami alebo zariadeniami lietadla, pokiaľ posádka jednoznačne neurčí, že ide o falošnú výstrahu za predpokladu, že táto falošná výstraha nevyústila do ťažkostí alebo rizika následkom reakcie posádky na varovanie;
- (k) unikanie hydraulických kvapalín, paliva, oleja alebo iných kvapalín, ktoré vyústilo do nebezpečenstva požiaru alebo možnej nebezpečnej kontaminácie konštrukcie lietadla, systémov alebo vybavenia, alebo rizika pre osoby v lietadle;
- (l) funkčná porucha alebo chyba ktoréhokoľvek systému zobrazovania údajov, ak vedie k možnému chybnému zobrazovaniu údajov pre posádku;
- (m) každé zlyhanie, funkčná porucha alebo chyba, ak nastane v kritickej fáze letu a je relevantná pre činnosť systému;
- (n) značná odchýlka skutočného výkonu od predpísaného výkonu, ak vyústila do nebezpečnej situácie (berúc do úvahy presnosť metódy výpočtu výkonu), vrátane činnosti brzd, spotreby paliva atď.;
- (o) asymetria riadiacich prvkov; Napr. klapiek, slotov, spoilerov atď.

V dodatku k tejto prílohe je uvedený zoznam príkladov udalostí, ktorých hlásenie je povinné a vyplýva z uplatňovania týchto všeobecných kritérií na špecifické systémy.

### **2.3. Pohon (vrátane motorov, vrtúl' a rotorového systému) a pomocné energetické jednotky (APU)**

- (a) Prešľahnutie plameňa, vypnutie alebo funkčná porucha motora.
- (b) Prekročenie otáčok alebo nemožnosť regulácie otáčok ktoréhokoľvek komponentu rotujúceho vysokou rýchlosťou (napr.: APU, vzduchový štartér, klimatizácia, vzduchom poháňané pomocné turbíny, vrtuľa alebo rotor).
- (c) Výpadok alebo chybná funkcia ktorejkoľvek časti motora alebo agregátu, ktoré majú jeden alebo viac týchto následkov:
  - (1) vyčnievanie komponentov/úlomkov;
  - (2) nekontrolovaný vnútorný alebo vonkajší požiar, alebo unikanie horúceho plynu;
  - (3) ťah v smere líšiacom sa od smeru požadovaného pilotom;

- (4) porucha alebo mimovoľná činnosť systému reverzného ťahu;
  - (5) nemožnosť riadenia výkonu, ťahu alebo otáčok;
  - (6) porucha uloženia motora;
  - (7) čiastočná alebo úplná strata dôležitej súčasti hnacej jednotky;
  - (8) viditeľné husté výpary alebo koncentrácie toxických látok dostatočné na paralyzovanie posádky alebo cestujúcich;
  - (9) nemožnosť vypnúť motor bežnými postupmi;
  - (10) nemožnosť znovu naštartovať funkčný motor.
- (d) Nenariadená strata ťahu/výkonu, zmena alebo kolísanie, ktoré sa klasifikujú ako strata kontroly ťahu alebo výkonu (LOTC):
- (1) v prípade jednomotorového lietadla; alebo
  - (2) ak sa to považuje pre momentálny priebeh za neprimerané; alebo
  - (3) ak by to mohlo mať vplyv na viac než jeden motor v prípade viacmotorového lietadla, najmä v prípade dvojmotorového lietadla; alebo
  - (4) v prípade viacmotorového lietadla, v ktorom sa používa rovnaký alebo podobný typ motora pri jednej operácii, pri ktorej by sa udalosť považovala za nebezpečnú alebo kritickú.
- (e) Každá porucha časti s obmedzenou životnosťou, ktorá si vyžaduje jej odstránenie pred uplynutím doby životnosti.
- (f) Poruchy rovnakého pôvodu, ktoré by mohli spôsobiť za letu vypnutie motora v takej veľkej miere, že existuje možnosť vypnutia viac než jedného motora v tom istom lete.
- (g) Funkčné zlyhanie obmedzovača motora alebo riadiaceho zariadenia alebo nekontrolovaná činnosť týchto zariadení.
- (h) Prekročenie parametrov motora.
- (i) FOD (poškodenie cudzími predmetmi) s následnými škodami.

#### *Vrtule a prevod*

- (j) Zlyhanie alebo funkčná porucha ktorejkoľvek časti vrtule alebo hnacej jednotky, ktoré majú jeden alebo viac týchto následkov:
- (1) prekročenie otáčok vrtule;
  - (2) vyvolanie nadmerného aerodynamického odporu;
  - (3) ťah v opačnom smere než zvolil pilot;

- (4) uvoľnenie vrtule alebo ktorejkoľvek väčšej časti vrtule;
- (5) chybná funkcia, ktorá vedie k nadmernej nevyváženosti;
- (6) nekontrolovaný pohyb vrtule, listov vrtule pod minimum stanovené pre let v polohe s malým uhlom nábehu;
- (7) nemožnosť nastavenia vrtule;
- (8) nemožnosť zmeny uhla nábehu vrtule;
- (9) nenariadená zmena uhla nábehu vrtule;
- (10) nekontrolované kolísanie krútiaceho momentu alebo otáčok;
- (11) uvoľnenie nízkoenergetických častí.

#### *Rotory a prevod*

- (k) Poškodenie alebo porucha prevodovky/upevnenia hlavného rotora, ktoré by mohli viesť k oddeleniu rotora a/alebo k chybnéj funkcii riadenia rotora za letu.
- (l) Poškodenie chvostového rotora, prevodu alebo ekvivalentných systémov.

#### *Pomocné energetické jednotky (APU)*

- (m) Vypnutie alebo výpadok pomocnej turbíny, keď táto turbína musí byť k dispozícii podľa prevádzkových podmienok, napr. ETOPS, MEL.
- (n) Nemožnosť vypnúť APU.
- (o) Prekročenie otáčok.
- (p) Nemožnosť spustiť APU, ak je to potrebné z prevádzkových dôvodov.

## **2.4. Ľudské faktory**

Každý incident, pri ktorom by akákoľvek charakteristika alebo nevhodnosť konštrukcie lietadla mohla viesť k chybe v používaní, ktorá by mohla mať nebezpečný alebo katastrofický účinok.

## **2.5. Ostatné incidenty:**

- (a) Každý incident, pri ktorom by akákoľvek charakteristika alebo nevhodnosť konštrukcie lietadla mohla viesť k chybe v používaní, ktorá by mohla mať nebezpečný alebo katastrofický účinok.
- (b) Incident, ktorý sa bežne nepovažuje za udalosť podliehajúcu hláseniu (napr. vnútorné vybavenie a vybavenie kabíny, vodné systémy), pri ktorej okolnosti vyústia do ohrozenia lietadla alebo osôb v lietadle.
- (c) Požiar, výbuch, dym alebo jedovaté alebo škodlivé výpary.

- (d) Každá iná udalosť, ktorá by mohla ohroziť lietadlo, alebo mať vplyv na bezpečnosť osôb v lietadle alebo ľudí, alebo majetok v blízkosti lietadla alebo na zemi.
- (e) Výpadok alebo porucha palubného rozhlasu vedúca ku strate možnosti hlásenia alebo počuteľnosti palubného rozhlasu.
- (f) Nemožnosť nastavenia sedadla pilota počas letu.

### 3. ÚDRŽBA A OPRAVA LIETADLA

- (a) Nesprávna montáž častí alebo komponentov lietadla zistená počas kontroly alebo testu, ktoré neboli určené na tento účel.
- (b) Únik horúceho vzduchu, ktorý vedie k poškodeniu konštrukcie.
- (c) Akákoľvek porucha časti s obmedzenou životnosťou, ktorá si vyžaduje jej odstránenie pred uplynutím doby životnosti.
- (d) Každé poškodenie alebo zhoršenie (napr. zlomy, praskliny, korózia, oddelovanie vrstiev, odlupovanie, atď.), bez ohľadu na príčinu (napr. chvenie, strata tuhosti alebo porucha konštrukcie):
  - (1) primárnej konštrukcie alebo PSE (prvku primárnej — nosnej konštrukcie) (podľa definície v opravárskej príručke výrobcu), keď také poškodenie alebo zhoršenie presiahne povolené limity špecifikované v opravárskej príručke a vyžaduje si opravu alebo čiastočnú alebo úplnú výmenu;
  - (2) sekundárnej konštrukcie, ktorá ohrozila, alebo môže ohroziť lietadlo;
  - (3) motora, vrtule alebo rotorového systému vrtuľníka.
- (e) Každé zlyhanie, chybná funkcia alebo chyba ktoréhokoľvek systému alebo zariadenia, alebo jeho poškodenie alebo zhoršenie zistené ako výsledok porovnania súladu s pokynmi týkajúcimi sa letovej spôsobilosti alebo s inými povinnými pokynmi vydanými regulačným orgánom, keď:
  - (1) to po prvýkrát zistí oznamujúca organizácia plniaca pokyny týkajúce sa súladu;
  - (2) pri každom ďalšom plnení pokynov týkajúcich sa súladu prekročí povolené limity stanovené v pokynoch, a/alebo ak nie sú k dispozícii uverejnené postupy opravy alebo nápravy.
- (f) Zlyhanie akéhokoľvek núdzového systému alebo zariadenia, aj všetkých východových dverí a osvetlenia, vrátane ich použitia na účely údržby alebo testu.
- (g) Nesúlad alebo značné nedostatky pri zabezpečovaní súladu s požadovanými postupmi údržby.

- (h) Výrobky, časti, prístroje a materiály neznámeho alebo podozrivého pôvodu.
- (i) Zavádzajúce, nesprávne alebo nedostatočné údaje o údržbe alebo postupoch, ktoré by mohli viesť k chybám pri údržbe.
- (j) Všetky zlyhania, chybné funkcie alebo chyba pozemného zariadenia používaného na testovanie alebo kontrolu systémov a vybavenia lietadla, keď požadovaná bežná kontrola a testovacie postupy nevedli k jednoznačnej identifikácii problému, ktorý vyústi do nebezpečnej situácie.

#### **4. LETOVÉ NAVIGAČNÉ SLUŽBY, ZARIADENIA A POZEMNÉ SLUŽBY**

##### **4.1. Letové navigačné služby (ANS)**

Pozri prílohu IB, zoznam udalostí súvisiacich s ANS, ktorých hlásenie je povinné.

##### **4.2. Letisko a letiskové zariadenia**

- (a) strata rádiového spojenia medzi pozemným leteckým personálom a letovými prevádzkovými službami,
- (b) zlyhanie požiarneho poplachového systému,
- (c) záchranné a protipožiarne služby, ktoré nie sú dostupné v súlade s požiadavkami,
- (d) podstatná zmena v prevádzkových podmienkach letiska, ktorá by mohla viesť k nebezpečným situáciám nehláseným letovým prevádzkovým službám.

##### **4.3. Odbavovanie cestujúcich, batožiny a nákladu**

- (a) Značná kontaminácia konštrukcie lietadla, systémov alebo zariadení, spôsobená prepravou batožiny alebo nákladu.
- (b) Nesprávne zaťaženie cestujúcimi, batožinou alebo nákladom, ktoré môže mať značný vplyv na hmotnosť a/alebo vyváženosť lietadla.
- (c) Nesprávne skladovanie batožiny alebo nákladu (vrátane príručnej batožiny), ktoré môže akýmkoľvek spôsobom ohroziť lietadlo, jeho zariadenia alebo osoby, alebo zabrániť núdzovej evakuácii.
- (d) Neprimerané skladovanie nákladných kontajnerov alebo iných väčších kusov nákladu.
- (e) Preprava alebo pokus o prepravu nebezpečného tovaru v rozpore s platnými predpismi vrátane nesprávneho označenia a balenia nebezpečného tovaru.

##### **4.4. Pozemná obsluha a odbavovanie lietadla**

- (a) Rozliatie značného množstva pohonných látok pri tankovaní.



- (b) Natankovanie nesprávneho množstva paliva, ktoré môže mať nepriaznivý vplyv na trvanie letu, výkon, vyváženosť alebo konštrukčnú pevnosť.
- (c) Výpadok, funkčná chyba alebo porucha pozemného zariadenia používaného na testovanie alebo kontrolu systémov a vybavenia lietadla, keď požadovaná bežná kontrola a testovacie postupy neviedli k jednoznačnej identifikácii problému, ktorý môže vyústiť do nebezpečnej situácie.
- (d) Nesúlاد alebo značné chyby pri zabezpečovaní súladu s požadovanými postupmi odbavovania.
- (e) Natankovanie kontaminovaného alebo nesprávneho druhu paliva alebo iných dôležitých kvapalín (vrátane kyslíka a pitnej vody).

### *Dodatok k časti A PRÍLOHY I*

V pododstavcoch dole sú uvedené príklady udalostí, ktorých hlásenie je povinné a vyplýva z uplatňovania všeobecných kritérií na špecifické systémy uvedené v bode 2.2 časti A prílohy I.

1. Klimatizácia/ventilácia
  - (a) úplné zlyhanie chladenia avioniky;
  - (b) pokles tlaku.
2. Systém automatického riadenia letu
  - (a) porucha systému automatického riadenia letu pre dosiahnutie predpokladanej letovej činnosti za letu;
  - (b) hlásené značné ťažkosti posádky s riadením lietadla napojeného na systém automatického riadenia letu;
  - (c) porucha odpojenia autopilota od systému automatického riadenia letu;
  - (d) nenariadená zmena režimu automatického riadenia letu.
3. Komunikácia
  - (a) výpadok alebo porucha palubného rozhlasu vedúca ku strate možnosti hlásenia alebo počuteľnosti palubného rozhlasu;
  - (b) úplný výpadok spojenia za letu.
4. Elektrická sústava
  - (a) zlyhanie jedného elektrického rozvodného systému (striedavý prúd/jednosmerný prúd);
  - (b) úplné zlyhanie alebo porucha viac ako jedného systému výroby elektriny;
  - (c) porucha záložného (núdzového) systému výroby elektriny.
5. Pilotná kabína/kabína/náklad
  - (a) nemožnosť nastavenia sedadla pilota počas letu;
  - (b) porucha ktoréhokoľvek núdzového systému alebo zariadenia vrátane systému signalizácie núdzovej evakuácie a všetkých východových dverí;
  - (c) núdzové osvetlenie atď.;
  - (d) zlyhanie zadržiavacej schopnosti systému nakladania tovaru.
6. Systém protipožiarnej ochrany
  - (a) signalizácia požiaru okrem signalizácie potvrdennej ihneď ako falošnej;

- (b) nezistený výpadok alebo porucha systému hlásenia požiaru /dymu / protipožiarnej ochrany;
- (c) zlyhanie výstrahy v prípade skutočného požiaru alebo dymu.

7. Prvky letového riadenia

- (a) asymetria klapiek, slotov, spoilerov atď.;
- (b) obmedzenie pohybu, tuhosť, nesprávna alebo oneskorená reakcia v činnosti hlavných systémov riadenia letu alebo vyvažovacích a blokovacích systémov;
- (c) strata kontroly pozemného riadenia letu;
- (d) vibrácie pozemného riadenia letu pociťované posádkou;
- (e) mechanické odpojenie alebo porucha riadenia letu;
- (f) značné rušenie s bežným riadením lietadla alebo zhoršenie letových vlastností.

8. Palivový systém

- (a) porucha systému palivomera, ktorá má za následok úplný výpadok alebo nesprávnu indikáciu množstva paliva na palube;
- (b) unikanie paliva, ktoré malo za následok veľkú stratu, nebezpečenstvo požiaru a značnú kontamináciu;
- (c) výpadok alebo poruchy systému vypúšťania paliva, ktoré mali za následok mimovoľnú stratu jeho značného množstva, nebezpečenstvo požiaru, nebezpečnú kontamináciu vybavenia lietadla alebo neschopnosť vypúšťania paliva;
- (d) poruchy alebo poškodenie palivového systému, ktoré mali veľký vplyv na dodávku a/alebo rozvod paliva;
- (e) neschopnosť prečerpania paliva alebo využitia celkového množstva použiteľného paliva.

9. Hydraulika

- (a) výpadok jedného hydraulického systému (len ETOPS – lety dvojmotorových lietadiel s predĺženým doletom);
- (b) porucha izolačného systému;
- (c) výpadok viac ako jedného hydraulického obvodu;
- (d) porucha záložného hydraulického systému;
- (e) mimovoľné vysunutie náporovej turbíny.

10. Systém zisťovania námrazy/ochrany proti námraze

- (a) nezistený výpadok alebo znížený výkon protinámrazového/odmrazovacieho systému;
- (b) výpadok viac ako jedného snímača systémov vykurovania;
- (c) neschopnosť dosiahnuť symetrické odmrazenie krídiel;
- (d) abnormálne nahromadenie námrazy vedúce k značným účinkom na výkon alebo kvalitu ovládania lietadla;
- (e) značne ovplyvnená viditeľnosť posádky.

#### 11. Systémy indikátorov/výstražné/záznamové systémy

- (a) výpadok alebo porucha akéhokoľvek systému indikátorov, keď možnosť značne zavádzajúcich údajov pre posádku môže mať za následok nevhodné pôsobenie posádky na základný systém;
- (b) výpadok funkcie červeného výstražného signálu v systéme;
- (c) u pilotných kabín vybavených elektronickými displejmi: výpadok alebo porucha viac ako jednej zobrazovacej jednotky alebo počítača spojeného s displejom/výstražnou funkciou.

#### 12. Systém podvozku/brzdy/pneumatiky

- (a) požiar na brzdovom zariadení;
- (b) značná strata brzdného účinku;
- (c) asymetrický brzdny účinok vedúci k značnej odchýlke dráhy;
- (d) porucha systému núdzového vysunutia podvozku vlastnou hmotnosťou (aj v priebehu pravidelných skúšok);
- (e) nežiaduce vysunutie/zasunutie podvozku alebo dverí podvozku;
- (f) viacnásobné prasknutie pneumatiky.

#### 13. Navigačné systémy (vrátane systémov presného priblíženia) a systémy aerometrických údajov

- (a) úplný výpadok alebo viacnásobné poruchy navigačného zariadenia;
- (b) úplné alebo viacnásobné poruchy zariadenia systému aerometrických údajov;
- (c) značne zavádzajúce údaje;
- (d) značné navigačné chyby pripisované nesprávnym údajom alebo chyba kódovania databázy;
- (e) nečakané odchýlky v priečnej alebo vertikálnej dráhe nespôsobenej zásahom pilota;

- (f) problémy s pozemnými navigačnými zariadeniami vedúce k značným navigačným chybám, ktoré nesúvisia s prechodom z režimu inerčnej navigácie na režim rádionavigácie.
14. Kyslík pre lietadlá s pretlakovou kabínou
- (a) výpadok dodávky kyslíka do kabíny;
  - (b) výpadok dodávky kyslíka pre značný počet cestujúcich (viac ako 10 %), vrátane jeho zistenia počas údržby, výcviku alebo testov.
15. Systém odoberaného vzduchu
- (a) únik horúceho odoberaného vzduchu, ktorý má za následok signalizáciu požiaru alebo poškodenie konštrukcie;
  - (b) výpadok všetkých systémov odoberaného vzduchu;
  - (c) porucha systému zisťovania úniku odoberaného vzduchu.

**Časť B: Zoznam letových navigačných služieb vzťahujúcich sa na incidenty, ktorých hlásenie je povinné**

*Poznámka 1:* Hoci je v tejto časti uvedená väčšina incidentov, ktoré sa majú hlásiť, zoznam nemôže byť úplný. Akýkoľvek iný incident, ktorý podľa úsudku účastníkov spĺňa príslušné kritériá, by sa mal takisto hlásiť.

*Poznámka 2:* Táto časť nezahŕňa nehody a vážne incidenty vymedzené v nariadení (EÚ) č. 996/2010. Okrem iných požiadaviek vzťahujúcich sa na oznamovanie nehôd a vážnych incidentov vymedzených v nariadení (EÚ) č. 996/2010 sa nehody a vážne incidenty hlásia aj prostredníctvom systémov povinného hlásenia udalostí.

*Poznámka 3:* Táto časť obsahuje incidenty v súvislosti s letovými navigačnými službami (ANS), ktoré predstavujú skutočné alebo potenciálne riziko pre bezpečnosť letu, alebo môžu ohroziť poskytovanie bezpečných letových navigačných služieb.

*Poznámka 4:* Obsah tejto časti nevylučuje hlásenie iných incidentov, situácií alebo podmienok, ktoré, ak by sa opakovali za iných, ale pravdepodobných okolností, alebo by mohli pokračovať bez nápravného zásahu, by mohli predstavovať hrozbu pre bezpečnosť lietadla.

- (1) Kvázi zrážky (vrátane špecifických situácií, keď sa zistí, že odstup medzi jedným lietadlom a druhým lietadlom/zemou/vozidlom/osobou alebo objektom je príliš malý):
  - (a) porušenie minimálnych odstupov;
  - (b) neprimeraný odstup;
  - (c) kvázi náraz ovládaného lietadla do zeme (kvázi CFIT);
  - (d) prienik na vzletovú a pristávaciu dráhu, keď bol nutný vyhýbací manéver.
- (2) Možnosť zrážky alebo kvázi zrážky (vrátane špecifických situácií, z ktorých sa môže vyvinúť nehoda alebo kvázi zrážka, ak je v blízkosti iné lietadlo):
  - (a) prienik na vzletovú a pristávaciu dráhu, keď nebol nutný vyhýbací manéver;
  - (b) odbočenie zo vzletovej a pristávacej dráhy;
  - (c) odchýlka lietadla od letového povolenia ATC;
  - (d) odchýlka lietadla od platného predpisu manažmentu letovej prevádzky (ATM):
    - (1) odchýlka lietadla od platných zverejnených postupov ATM;
    - (2) neoprávnené vniknutie do vzdušného priestoru;
    - (3) odchýlka od platného predpisu alebo platných predpisov pre prepravu a prevádzku vybavenia ATM v lietadlách.

- (3) Udalosti charakteristické pre ATM (zahrňujúce tie situácie, v ktorých je ovplyvnená schopnosť poskytovania bezpečných služieb ATM, vrátane situácií, keď len náhodou nebola ohrozená bezpečná prevádzka lietadla).

Zahrňa tieto incidenty:

- (a) neschopnosť poskytovať služby ATM:
  - (1) neschopnosť poskytovať služby letovej prevádzky;
  - (2) neschopnosť poskytovať služby manažmentu vzdušného priestoru;
  - (3) neschopnosť poskytovať služby manažmentu toku letovej prevádzky;
- (b) zlyhanie komunikačnej funkcie;
- (c) zlyhanie dozornej funkcie;
- (d) zlyhanie funkcie spracovania a šírenia dát;
- (e) zlyhanie navigačnej funkcie;
- (f) bezpečnosť systému ATM.

### *Dodatok k časti B PRÍLOHY I*

Ďalej sú uvedené príklady incidentov ATM, ktorých hlásenie je povinné a vyplýva z uplatňovania všeobecných kritérií uvedených v bode 3 časti B prílohy II na prevádzku lietadiel.

1. Poskytovanie veľmi nesprávnych, nevhodných alebo zavádzajúcich informácií z akýchkoľvek pozemných zdrojov, ako sú napr. letové prevádzkové služby (ATS), automatická informačná služba koncovej riadenej oblasti (ATIS), meteorologické služby, navigačné databázy, mapy, grafy, letecké informačné služby (AIS), príručky atď.
2. Poskytovanie menšej bezpečnej výšky letu nad zemou, než je predpísaná.
3. Poskytovanie nesprávnych referenčných údajov o tlaku (t. j. nastavenie výškomera).
4. Nesprávny prenos, prijímanie alebo výklad dôležitých správ, keď majú za následok nebezpečnú situáciu.
5. Porušenie minimálnych odstupov.
6. Neoprávnené vniknutie do vzdušného priestoru.
7. Nezákonné vysielanie rádiovým spojením.
8. Porucha pozemných alebo satelitných zariadení ANS.
9. Veľká porucha ATC/ATM alebo značné poškodenie infraštruktúry letiska.
10. Pohybové plochy letiska a/alebo navigačné prostriedky, ktorým prekážajú lietadlá, vozidlá, zvieratá, osoby alebo cudzie objekty, čo má za následok nebezpečnú alebo potenciálne nebezpečnú situáciu.
11. Chyby alebo nevhodnosť označenia prekážok alebo nebezpečenstva na pohybových plochách letiska, ktoré majú za následok nebezpečnú situáciu.
12. Porucha, značné zlyhanie alebo nepoužiteľnosť osvetlenia letiska.



## **PRÍLOHA II: ZOZNAM LEHÔT A POŽIADAVIEK VZŤAHUJÚCICH SA NA SYSTÉMY POVINNÉHO HLÁSENIA UDALOSTÍ**

### **1. LEHOTY PRE HLÁSENIE**

#### **1.1. Všeobecné pravidlo**

Maximálna lehota pre nahlásenie udalosti na základe článku 4 je 72 hodín.

#### **1.2. Špecifické prípady**

- (a) V prípade „kvázi zrážky s iným lietajúcim zariadením; chybných postupov v letovej prevádzke alebo neplnenia príslušných postupov alebo neplnenia príslušných postupov letovými prevádzkovými službami alebo letovou posádkou; poruchy zariadení letových prevádzkových služieb“, v súlade s nariadením č. 859/2008<sup>22</sup> (ďalej len „EÚ-OPS“) 1.420 d) 1, hlásenie sa podá bezodkladne.
- (b) V prípade potenciálneho nebezpečenstva stretu s vtákmi, v súlade s nariadením č. 859/2008 (EÚ-OPS) 1.420 d) 3, hlásenie sa podá bezodkladne.
- (c) V prípade zrážky s vtákom, ktorá spôsobí značné poškodenie lietadla alebo stratu alebo poruchu dôležitých funkcií, v súlade s nariadením č. 859/2008 (EÚ-OPS) 1.420 d) 3, hlásenie sa podá po pristáti.
- (d) Ak dôjde na palube lietadla k činu protiprávneho zasahovania, v súlade s nariadením č. 859/2008 (EÚ-OPS) 1.420 d) 5, hlásenie sa predloží ihneď, ako je to možné.
- (e) Ak sa počas letu vyskytnú potenciálne nebezpečné podmienky, ako je napríklad nesprávna činnosť pozemného alebo navigačného zariadenia, poveternostný jav alebo oblak vulkanického popola, v súlade s nariadením 859/2008 (EÚ-OPS) 1.420 d) 6, hlásenie sa predloží ihneď, ako je to možné.

### **2. POVINNÉ DÁTOVÉ POLIA**

#### **2.1. Spoločné dátové polia**

Každé hlásenie udalostí zhromaždených na základe článkov 4 a 5 musí obsahovať najmenej tieto informácie:

- (1) Nadpis
  - Nadpis
- (2) Podávanie informácií
  - zodpovedný subjekt;

<sup>22</sup>

Nariadenie Komisie (ES) č. 859/2008 z 20. augusta 2008, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91, pokiaľ ide o spoločné technické požiadavky a správne postupy uplatniteľné na obchodnú leteckú dopravu; Ú. v. EÚ L 254, 20.9.2008, s. 1.

- číslo spisu;
- stav udalosti.

(3) Kedy

- miestny dátum;
- miestny čas;
- dátum UTC (svetový koordinovaný čas);
- čas UTC.

(Ak sa vyberie len jeden dátum/čas – mal by to byť svetový koordinovaný čas – UTC.)

(4) Kde

- štát/ oblasť udalosti;
- miesto udalosti.

(5) Klasifikácia

- trieda udalosti;
- kategória udalosti.

(6) Závažnosť

- najväčšie poškodenie;
- úroveň zranenia;
- škody tretích strán – (odporúčané pole – nehodí sa vždy);
- škody na letisku – (odporúčané pole – nehodí sa vždy).

(7) Vzťah ATM (ak je to vhodné)

- podiel ATM.

(8) Počasie (ak je to vhodné)

- v súvislosti s počasím.

Ak áno:

- poveternostné podmienky;
- svetelné podmienky;

- rýchlosť vetra;
- Viditeľnosť;
- teplota vzduchu.

(9) Opis udalosti

- jazyk, v akom sa udalosť opisuje;
- Opis udalosti

(10) Udalosti

- typ udalosti;
- fáza udalosti.

(11) Klasifikácia rizika

## 2.2. Špecifické dátové polia

Ak je lietadlo účastníkom udalosti, uvedú sa tieto informácie:

(1) Identifikačné údaje lietadla

- štát registrácie;
- vyrobené/model/séria;
- sériové číslo lietadla;
- registrácia lietadla.

(2) Prevádzka lietadla

- Prevádzkovateľ;
- typ prevádzkovateľa.

(3) Opis lietadla

- kategória lietadla;
- typ pohonu;
- počet motorov;
- hmotnostná skupina.

(4) História letu

- posledné miesto odletu;

- plánované miesto určenia;
- fáza letu;
- udalosť na zemi;
- typ pristátia (odporúčané pole – nie je vždy vhodné);
- miesto pristátia (odporúčané pole – nie je vždy vhodné).

(5) ATS

- platné pravidlá letu;
- súčasný typ prevádzky.

### **PRÍLOHA III: ZOZNAM ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN**

**(a) Zoznam zainteresovaných strán, ktoré môžu dostávať informácie na základe rozhodnutia podľa konkrétnych prípadov v súlade s článkom 11 ods. 4 alebo na základe všeobecného rozhodnutia podľa článku 11 ods. 6**

1. *Výrobcovia*: konštruktéri a výrobcovia lietadiel, motorov, vrtúľ a častí lietadiel a prístrojov; konštruktéri a výrobcovia systémov manažmentu letovej prevádzky (ATM) a ich častí; konštruktéri a výrobcovia systémov a častí letových navigačných služieb (ANS); konštruktéri a výrobcovia systémov a zariadení používaných v prevádzkovej časti letísk.
2. *Údržba*:: organizácie zapojené do údržby alebo generálnych opráv lietadiel, motorov, vrtúľ a častí lietadiel a prístrojov; do inštalácie, úpravy, údržby, opravy, generálnych opráv, kontroly letov alebo inšpekcie letových navigačných zariadení; alebo do údržby alebo generálnych opráv systémov na prevádzkovej časti letísk, súčastí a zariadení.
3. *Prevádzkovatelia*: letecké spoločnosti a prevádzkovatelia lietadiel a združenia leteckých spoločností a prevádzkovateľov; prevádzkovatelia letísk a združenia prevádzkovateľov letísk.
4. Poskytovatelia letových navigačných služieb a poskytovatelia osobitých funkcií ATM.
5. *Poskytovatelia služieb pre letiská*: organizácie zodpovedné za pozemnú obsluhu lietadiel vrátane tankovania, servisných prác, zostavenia nákladových listov, nakladania, odmrazovania a odťahovania na letisku, ako aj záchranných a požiarnych alebo iných núdzových služieb.
6. Letecké vzdelávacie organizácie.
7. *Organizácie tretích krajín*: štátne letecké orgány a orgány vyšetrovania nehôd z tretích krajín.
8. Medzinárodné letecké organizácie.
9. *Výskum*: verejné alebo súkromné výskumné laboratória, centrá alebo subjekty; alebo univerzity zapojené do výskumu leteckej bezpečnosti alebo štúdií.

**(b) Zoznam zainteresovaných strán, ktoré môžu dostávať informácie na základe rozhodnutia podľa konkrétnych prípadov v súlade s článkom 11 ods. 4 a ods. 5**

1. *Piloti* (osobne).
2. *Leteckí dispečeri* (osobne) a ostatní pracovníci ATM/ANS, ktorí vykonávajú úlohy v súvislosti s bezpečnosťou.
3. Inžinieri/technici/pracovníci bezpečnostnej elektroniky leteckej dopravy/riaditelia v leteckom priemysle (alebo riaditelia letísk) (osobne).

4. Profesionálne orgány zastupujúce pracovníkov, ktorí realizujú úlohy v súvislosti s bezpečnosťou.

**PRÍLOHA IV: ŽIADOSŤ O INFORMÁCIE Z EURÓPSKEHO CENTRÁLNEHO  
REGISTRA**

1. Meno:

Funkcia/pozícia:

Spoločnosť:

Adresa:

Telefón:

E-mail:

Dátum:

Charakter podnikania:

Kategória zainteresovanej strany, do ktorej spadáte (pozri prílohu III nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. .../... o hlásení udalostí v civilnom letectve):

2. **Požadované údaje** (uviesť v žiadosti čo najpresnejšie s príslušným dátumom/obdobím, ktoré vás zaujíma):

|  |
|--|
|  |
|--|

3. Dôvod žiadosti:

|  |
|--|
|  |
|--|

4. Vysvetlite účel, na ktorý sa informácie použijú:

|  |
|--|
|  |
|--|

5. Dátum, ku ktorému sa požadujú informácie:

6. Vyplnený formulár zaslať e-mailom na adresu: (kontaktné miesto)

7. Prístup k informáciám

Kontaktné miesto nie je povinné poskytnúť požadované informácie. Môže ich poskytnúť, len ak je presvedčené, že žiadosť je v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. .../... o hlásení udalostí v civilnom letectve. Žiadateľ a jeho organizácia sa zaväzujú, že použitie informácie obmedzia na účel opísaný v bode 4. Znovu sa takisto pripomína, že informácie poskytnuté na základe tejto žiadosti sa sprístupňujú len na účel bezpečnosti letectva podľa ustanovení nariadenia (EÚ) č. .../..., a nie na iné účely vrátane určovania viny alebo zodpovednosti alebo na komerčné účely.

Žiadateľ nesmie poskytnuté údaje prezradiť bez písomného súhlasu poskytovateľa.

Nedodržanie uvedených požiadaviek môže mať za následok odmietnutie prístupu k ďalším informáciám z európskeho centrálneho registra, prípadne iné sankcie.

8. Dátum, miesto a podpis:





## LEGISLATÍVNY FINANČNÝ VÝKAZ

### 1. RÁMEC NÁVRHU/INICIATÍVY

#### 1.1. Názov návrhu

Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o hlásení udalostí v civilnom letectve, ktorým sa mední a dopĺňa nariadenie (EÚ) č. 996/2010 a ruší smernica č. 2003/42/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 1321/2007 a nariadenie Komisie (ES) č. 1330/2007

#### 1.2. Príslušné oblasti politiky v rámci ABM/ABB<sup>23</sup>

0602 : Vnútroštátna, letecká a námorná doprava

#### 1.3. Druh návrhu

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie**

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **novej akcie, ktorá nadväzuje na pilotný projekt /prípravnú akciu<sup>24</sup>**

☒ Návrh/iniciatíva sa týka **predĺženia trvania existujúcej akcie**

☐ Návrh/iniciatíva sa týka **akcie presmerovanej na novú akciu**

#### 1.4. Ciele

##### 1.4.1. Viacročné strategické ciele Komisie, ktoré sú predmetom návrhu

„Podporovať bezpečnú a chránenú dopravu“ (špecifický cieľ 2 vnútrozemskej, leteckej a námornej dopravy, plán riadenia GR MOVE na rok 2012).

Cieľom politických opatrení GR MOVE je poskytnúť európskym občanom a podnikom konkurencieschopné, udržateľné, chránené a bezpečné dopravné služby. Odvetvie dopravy je kľúčovým prvkom stratégie Komisie do roku 2020.

Na základe všeobecného cieľa poskytovať európskym občanom a podnikom konkurencieschopné dopravné služby ako faktor rastu a zamestnanosti, návrh nariadenia o hlásení udalostí v civilnom letectve v rámci činnosti ABB „Vnútrozemská, letecká a námorná doprava“ prispieva priamo k dosahovaniu konkrétneho cieľa podpory bezpečnej a chránenej dopravy.

##### 1.4.2. Konkrétny cieľ a príslušné činnosti v rámci ABM/ABB

Konkrétny cieľ

<sup>23</sup>

ABM: riadenie podľa činností – ABB: zostavovanie rozpočtu podľa činností.

<sup>24</sup>

Podľa článku 49 ods. 6 písm. a) alebo b) nariadenia o rozpočtových pravidlách.

Posilniť a formalizovať opatrenia na úrovni Únie týkajúce sa hlásenia udalostí, a najmä analýzu informácií o bezpečnosti obsiahnutých v európskom centrálnom registri, aby sa predovšetkým určili kľúčové rizikové oblasti v Únii.

Činnosti bude koordinovať Európska agentúra pre bezpečnosť letectva.

Príslušná činnosť ABM/ABB

Kapitola 0602: Vnútroštátna, letecká a námorná doprava

#### 1.4.3. *Očakávané výsledky a vplyv*

*Uved'te, aký vplyv by mal mať návrh/iniciatíva na príjemcov/cieľové skupiny.*

Analýza údajov obsiahnutých v európskom centrálnom registri na úrovni Únie a formalizácia siete analytikov by mala tieto prínosy:

- určenie možných problémov bezpečnosti letectva a kľúčových rizikových oblastí na úrovni Únie,
- umožnenie, aby Európska únia sústredila svoje úsilie na základe získaných údajov,
- podpora programu európskej bezpečnosti letectva (EASP) a plánu európskej bezpečnosti letectva (EASp),
- podpora členských štátov v ich povinnostiach, najmä poskytnutím prístupu k väčšiemu súboru údajov.

#### 1.4.4. *Ukazovatele výsledkov a vplyvu*

*Uved'te ukazovatele, pomocou ktorých je možné sledovať realizáciu návrhu/iniciatívy.*

Neuvádza sa

### 1.5. **Dôvody návrhu/iniciatívy**

#### 1.5.1. *Požiadavky, ktoré sa majú uspokojiť v krátkodobom alebo dlhodobom horizonte*

Prispieť k dosiahnutiu vyššej úrovne bezpečnosti civilného letectva.

#### 1.5.2. *Prínos zapojenia Európskej únie*

Opatrenie EÚ koordinuje a dopĺňa opatrenia členských štátov.

#### 1.5.3. *Poznatky získané z podobných skúseností v minulosti*

Neuvádza sa

#### 1.5.4. *Zlučiteľnosť a možná synergia s inými finančnými nástrojmi*

Neuvádza sa

## 1.6. Trvanie akcie a jej finančného vplyvu

☐ Návrh/iniciatíva s **obmedzeným trvaním**

- ☐ Návrh/iniciatíva je v platnosti od [DD/MM]RRRR do [DD/MM]RRRR.
- ☐ Finančný vplyv trvá od RRRR do RRRR.

☒ Návrh/iniciatíva s **neobmedzeným trvaním**

- Počiatočná fáza vykonávania bude trvať od roku 2014 do roku RRRR,
- a potom bude vykonávanie postupovať v plnom rozsahu.

## 1.7. Plánovaný spôsob hospodárenia<sup>25</sup>

☐ **Priame centralizované hospodárenie** na úrovni Komisie

☒ **Nepriame centralizované hospodárenie** s delegovaním úloh súvisiacich s plnením rozpočtu na:

- ☐ výkonné agentúry
- ☒ subjekty zriadené spoločnosťami<sup>26</sup> (Európska agentúra pre bezpečnosť letectva)
- ☐ národné verejnoprávne subjekty/subjekty poverené vykonávaním verejnej služby
- ☐ osoby poverené realizáciou osobitných akcií podľa hlavy V Zmluvy o Európskej únii a určené v príslušnom základnom akte v zmysle článku 49 nariadenia o rozpočtových pravidlách

☐ **Zdieľané hospodárenie** s členskými štátmi

☐ **Decentralizované hospodárenie** s tretími krajinami

☐ **Spoločné hospodárenie** s medzinárodnými organizáciami (*uved'te*)

*V prípade viacerých spôsobov hospodárenia uveďte v oddiele „Poznámky“ presnejšie vysvetlenie.*

### Poznámky

Dosiahnutie konkrétneho cieľa č. 1 si vyžiada najmä ľudské zdroje pre Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva, ktoré sa odhadujú na dve osoby (300 000 EUR za rok vrátane 2 x 130 000 EUR v rozpočtovom riadku „náklady na zamestnancov“ a 2 x 20 000 EUR v rozpočtovom riadku „výdavky na infraštruktúru a prevádzkové výdavky“). Dodatočný rozpočet na misie vo výške 40 000 EUR sa použije na podporu členských štátov na mieste a 25 000 EUR sa použije na pomoc pre podporné činnosti ako kurzy a semináre v rámci celej Európy.

<sup>25</sup> Vysvetlenie spôsobov hospodárenia a odkazy na nariadenie o rozpočtových pravidlách sú k dispozícii na webovej stránke BudgWeb: [http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag\\_en.html](http://www.cc.ccc/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html)

<sup>26</sup> Podľa článku 185 nariadenia o rozpočtových pravidlách.

Preto celkové odhadnuté dodatočné rozpočtové náklady pre EASA budú vo výške 365 000 EUR. Tato suma bude plne pokrytá prerozdelením v rámci existujúcich zdrojov agentúry.

## 2. OPATRENIA V OBLASTI RIADENIA

### 2.1. Opatrenia týkajúce sa kontroly a predkladania správ

*Uved'te časový interval a podmienky, ktoré sa vzťahujú na tieto opatrenia.*

Každý rok sa bude práca EASA monitorovať a vyhodnocovať vo všeobecnej výročnej správe (za predchádzajúci rok) a v pracovnom programe (na nasledujúci rok). Tieto dva dokumenty prijíma správna rada agentúry a zasiela ich Európskemu parlamentu, Rade, Komisii, Dvoru audítorov a členským štátom.

Každých päť rokov sa vykoná nezávislé externé hodnotenie na preskúmanie, ako splnila EASA svoje úlohy, a na vyhodnotenie vplyvu spoločných pravidiel a práce agentúry na celkovú úroveň bezpečnosti letectva.

### 2.2. Systémy riadenia a kontroly

#### 2.2.1. Zistené riziká

Neuvádza sa

#### 2.2.2. Plánované metódy kontroly

Každý rok sa bude práca EASA monitorovať a vyhodnocovať vo všeobecnej výročnej správe (za predchádzajúci rok) a v pracovnom programe (na nasledujúci rok). Tieto dva dokumenty prijíma správna rada agentúry a zasiela ich Európskemu parlamentu, Rade, Komisii, Dvoru audítorov a členským štátom.

### 2.3. Opatrenia na predchádzanie podvodom a nezrovnalostiam

*Uved'te existujúce a plánované preventívne a ochranné opatrenia.*

Rozpočet agentúry plní výkonný riaditeľ. Každý rok predkladá Komisii, Dvoru audítorov a správnej rade agentúry podrobné vyúčtovanie príjmov a výdavkov za predchádzajúci rok. Interný audítor Komisie má navyše vo vzťahu k EASA rovnaké kompetencie ako vo vzťahu k útvarom Komisie a agentúra má systém interného auditu podobný ako Komisia.

Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1073/1999 z 25. mája 1999 o vyšetrovaniach vykonávaných Európskym úradom pre boj proti podvodom (OLAF)<sup>27</sup> a medziinštitucionálna dohoda z 25. mája 1999 o vnútorných vyšetrovaniach vedených OLAF sa bez obmedzenia vzťahujú na agentúru EASA.

<sup>27</sup> Ú. v. EÚ L 136 z 31.5.1999, s. 1.

### 3. ODHADOVANÝ FINANČNÝ VPLYV NÁVRHU/INICIATÍVY

#### 3.1. Príslušné okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky výdavkov (nový viacročný finančný rámec na roky 2014 – 2020)

- Existujúce rozpočtové riadky

V poradí, v akom za sebou nasledujú okruhy viacročného finančného rámca a rozpočtové riadky (roky 2014 – 2020).

| Okruh viacročného finančného rámca | Rozpočtový riadok            | Druh výdavkov                | Príspevky                      |                                             |                     |                                                                                      |
|------------------------------------|------------------------------|------------------------------|--------------------------------|---------------------------------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|
|                                    | Číslo<br>[Názov.....]        | DRP/NRP<br>( <sup>28</sup> ) | z krajín<br>EZVO <sup>29</sup> | z<br>kandidátsk<br>ych krajín <sup>30</sup> | z tretích<br>krajín | v zmysle článku<br>18 ods. 1 písm. aa)<br>nariadenia<br>o rozpočtových<br>pravidlách |
| 1                                  | (Nový) 06.02.02 dotácie EASA | DRP/ <del>NRP</del>          | ÁNO                            | NIE <sup>31</sup>                           | NIE                 | NIE                                                                                  |

<sup>28</sup> DRP = diferencované rozpočtové prostriedky / NRP = nediferencované rozpočtové prostriedky.

<sup>29</sup> EZVO: Európske združenie voľného obchodu.

<sup>30</sup> Kandidátske krajiny a prípadne potenciálne kandidátske krajiny západného Balkánu.

<sup>31</sup> Príspevok európskych tretích krajín pridružených k agentúre (Švajčiarsko, Nórsko a Island).

### 3.2. Odhadovaný vplyv na výdavky

#### 3.2.1. Zhrnutie odhadovaného vplyvu na výdavky<sup>32</sup>

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|                                            |   |                                |
|--------------------------------------------|---|--------------------------------|
| <b>Okruh viacročného finančného rámca:</b> | 1 | Inteligentný a inkluzívny rast |
|--------------------------------------------|---|--------------------------------|

| GR: MOVE                                                                                                                             |         |             | Rok<br>N <sup>33</sup> | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | Rok N + 4 a neskôr (neurčené) | SPOLU |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------|-------------|------------------------|------------|------------|------------|-------------------------------|-------|
| • Operačné rozpočtové prostriedky                                                                                                    |         |             |                        |            |            |            |                               |       |
| <b>Rozpočtový riadok: nový 06.02.02</b>                                                                                              | Závázky | (1)         | 0.365                  | 0.365      | 0.365      | 0.365      | 0.365                         |       |
|                                                                                                                                      | Platby  | (2)         | 0.365                  | 0.365      | 0.365      | 0.365      |                               |       |
| Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických programov <sup>34</sup> |         |             |                        |            |            |            |                               |       |
| <b>Rozpočtové prostriedky pre GR MOVE SPOLU</b>                                                                                      | Závázky | =1+1a<br>+3 | 0.365                  | 0.365      | 0.365      | 0.365      | 0.365                         |       |
|                                                                                                                                      | Platby  | =2+2a<br>+3 | 0.365                  | 0.365      | 0.365      | 0.365      | 0.365                         |       |
| • Rozpočtové prostriedky SPOLU                                                                                                       | Závázky | (4)         | 0.365                  | 0.365      | 0.365      | 0.365      | <b>0.365</b>                  |       |
|                                                                                                                                      | Platby  | (5)         | 0.365                  | 0.365      | 0.365      | 0.365      | <b>0.365</b>                  |       |
| • Administratívne rozpočtové prostriedky financované z balíka prostriedkov určených na realizáciu špecifických                       |         |             | (6)                    |            |            |            |                               |       |

<sup>32</sup> Uvedené sumy sa pokrývajú prerozdelením.

<sup>33</sup> Predpokladá sa, že rok N je rok 2014 ako rok možného prijatia.

<sup>34</sup> Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.



|                                                                              |         |       |       |       |       |       |              |  |
|------------------------------------------------------------------------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|--|
| programov SPOLU                                                              |         |       |       |       |       |       |              |  |
| <b>Rozpočtové prostriedky OKRUHU 1</b><br>viacročného finančného rámca SPOLU | Závazky | =4+ 6 | 0.365 | 0.365 | 0.365 | 0.365 | <b>0.365</b> |  |
|                                                                              | Platby  | =5+ 6 | 0.365 | 0.365 | 0.365 | 0.365 | <b>0.365</b> |  |

|                                            |          |                                         |
|--------------------------------------------|----------|-----------------------------------------|
| <b>Okruh viacročného finančného rámca:</b> | <b>5</b> | „Administratívne výdavky“ <sup>35</sup> |
|--------------------------------------------|----------|-----------------------------------------|

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|                                                                                     |                                   | Rok<br>N | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | ... uveďte všetky roky, počas<br>ktorých vplyv trvá (pozri bod<br>1.6) |  |  | SPOLU |
|-------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|----------|------------|------------|------------|------------------------------------------------------------------------|--|--|-------|
| GR: <.....>                                                                         |                                   |          |            |            |            |                                                                        |  |  |       |
| • Ľudské zdroje                                                                     |                                   |          |            |            |            |                                                                        |  |  |       |
| • Ostatné administratívne výdavky                                                   |                                   |          |            |            |            |                                                                        |  |  |       |
| GR <....> SPOLU                                                                     | Rozpočtové prostriedky            |          |            |            |            |                                                                        |  |  |       |
| <b>Rozpočtové prostriedky OKRUHU 5</b><br><b>viacročného finančného rámca SPOLU</b> | (Závazky<br>= Platby spolu) spolu |          |            |            |            |                                                                        |  |  |       |

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|  |  | Rok<br>N <sup>36</sup> | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | ... uveďte všetky roky, počas<br>ktorých vplyv trvá (pozri bod<br>1.6) |  |  | SPOLU |
|--|--|------------------------|------------|------------|------------|------------------------------------------------------------------------|--|--|-------|
|  |  |                        |            |            |            |                                                                        |  |  |       |

<sup>35</sup> Žiadne administratívne výdavky pre GR MOVE.

<sup>36</sup> Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína realizovať.

**Rozpočtové prostriedky OKRUHOV 1  
až 5 viacročného finančného rámca  
SPOLU**

|         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|---------|--|--|--|--|--|--|--|--|--|
|         |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Závázky |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Platby  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |

### 3.2.2. Odhadovaný vplyv na operačné rozpočtové prostriedky

- ☐ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov.
- ☒ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie operačných rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

viazané rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

| Uved'te ciele a výstupy<br><br>↓      |                             |                              | Rok N <sup>37</sup> |          | Rok N+1        |          | Rok N+2        |          | Rok N+3        |          | Rok N + 4 a neskôr (neurčené) |          | SPOLU                 |               |
|---------------------------------------|-----------------------------|------------------------------|---------------------|----------|----------------|----------|----------------|----------|----------------|----------|-------------------------------|----------|-----------------------|---------------|
|                                       | VÝSTUPY                     |                              |                     |          |                |          |                |          |                |          |                               |          |                       |               |
|                                       | Druh výstup u <sup>38</sup> | Priem erné náklad y výstup u | Počet výstupov      | Náklad y | Počet výstupov | Náklad y | Počet výstupov | Náklad y | Počet výstupov | Náklad y | Počet výstupov                | Náklad y | Počet výstup ov spolu | Spolu náklady |
| KONKRÉTNY CIEĽ č. 1 <sup>39</sup> ... |                             |                              |                     |          |                |          |                |          |                |          |                               |          |                       |               |
| – Výstup                              | Pozri *                     | 0.365                        |                     | 0.365    |                | 0.365    |                | 0.365    |                | 0.365    | 0.365                         |          |                       |               |
| NÁKLADY SPOLU                         |                             |                              |                     | 0.365    |                | 0.365    |                | 0.365    |                | 0.365    | 0.365                         |          |                       |               |

\* Výstup nie je merateľný a je vymedzený ako „príspevok k zvýšeniu bezpečnosti letectva“.

<sup>37</sup> Predpokladá sa, že rok N je rok 2014 ako rok možného prijatia.

<sup>38</sup> Výstupy znamenajú dodané produkty a služby (napr.: počet financovaných výmen študentov, vybudované cesty v km atď.).

<sup>39</sup> Ako je uvedené v oddiele 1.4.2. „Konkrétne ciele...“

### 3.2.3. Odhadovaný vplyv na administratívne rozpočtové prostriedky

#### 3.2.3.1. Zhrnutie

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov.
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie administratívnych rozpočtových prostriedkov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|  | Rok<br>N <sup>40</sup> | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | ... uveďte všetky roky, počas ktorých<br>vplyv trvá (pozri bod 1.6) | SPOLU |
|--|------------------------|------------|------------|------------|---------------------------------------------------------------------|-------|
|--|------------------------|------------|------------|------------|---------------------------------------------------------------------|-------|

|                                                                  |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>OKRUH 5</b><br>viacročného<br>finančného rámca                |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ľudské zdroje                                                    |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ostatné<br>administratívne<br>výdavky                            |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>OKRUH 5</b><br>viacročného<br>finančného rámca<br>medzisúččet |  |  |  |  |  |  |  |  |

|                                                                        |  |  |  |  |  |  |  |  |
|------------------------------------------------------------------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>Mimo OKRUHU 5<sup>41</sup></b><br>viacročného<br>finančného rámca   |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Ľudské zdroje                                                          |  |  |  |  |  |  |  |  |
| Iné výdavky<br>administratívneho<br>charakteru                         |  |  |  |  |  |  |  |  |
| <b>Mimo OKRUHU 5</b><br>viacročného<br>finančného rámca<br>medzisúččet |  |  |  |  |  |  |  |  |

|              |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------|--|--|--|--|--|--|--|--|
| <b>SPOLU</b> |  |  |  |  |  |  |  |  |
|--------------|--|--|--|--|--|--|--|--|

<sup>40</sup>

Rok N je rokom, v ktorom sa návrh/iniciatíva začína realizovať.

<sup>41</sup>

Technická a/alebo administratívna pomoc a výdavky určené na financovanie realizácie programov a/alebo akcií EÚ (pôvodné rozpočtové riadky „BA“), nepriamy výskum, priamy výskum.

### 3.2.3.2. Odhadované potreby ľudských zdrojov

- ☒ Návrh/iniciatíva si nevyžaduje využitie ľudských zdrojov pre GR MOVE
- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje použitie ľudských zdrojov, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

*odhady sa zaokrúhľujú na celé čísla (alebo najviac na jedno desatinné miesto)*

|                                                                                         | Rok<br>N                  | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | ... uveďte všetky roky,<br>počas ktorých vplyv trvá<br>(pozri bod 1.6) |  |  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|------------|------------|------------|------------------------------------------------------------------------|--|--|
| • Plán pracovných miest (úradníci a dočasní zamestnanci)                                |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| XX 01 01 01 (ústredie a zastúpenia Komisie)                                             |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| XX 01 01 02 (delegácie)                                                                 |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| XX 01 05 01 (nepriamy výskum)                                                           |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| 10 01 05 01 (priamy výskum)                                                             |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| • Externí zamestnanci (ekvivalent jednotiek plného pracovného času: FTE <sup>42</sup> ) |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| XX 01 02 01 (ZZ, DAZ, VNE, z „celkového finančného krytia“)                             |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| XX 01 02 02 (ZZ, DAZ, PED, MZ a VNE v delegáciách)                                      |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| XX 01 04 <i>yy</i> <sup>43</sup>                                                        | – v ústredí <sup>44</sup> |            |            |            |                                                                        |  |  |
|                                                                                         | – v delegáciách           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| XX 01 05 02 (ZZ, DAZ, VNE – nepriamy výskum)                                            |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| 10 01 05 02 (ZZ, DAZ, VNE – priamy výskum)                                              |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| Iné rozpočtové riadky (uveďte)                                                          |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |
| SPOLU                                                                                   |                           |            |            |            |                                                                        |  |  |

**XX** predstavuje príslušnú oblasť politiky alebo rozpočtovú hlavu.

Potreby ľudských zdrojov budú pokryté úradníkmi GR, ktorí už boli pridelení na riadenie akcie a/alebo boli interne prerozdelení v rámci GR, a v prípade potreby budú doplnené zdrojmi, ktoré sa môžu prideliť riadiacemu GR v rámci ročného postupu pridelovania zdrojov v závislosti od rozpočtových obmedzení.

Opis úloh, ktoré sa majú vykonať:

|                                |  |
|--------------------------------|--|
| Úradníci a dočasní zamestnanci |  |
| Externí zamestnanci            |  |

<sup>42</sup> ZZ = zmluvný zamestnanec; PADZ= pracovníci agentúr dočasného zamestnávania; PED = pomocný expert v delegácii; MZ = miestny zamestnanec; VNE = vyslaný národný expert.

<sup>43</sup> Pod stropom pre externých zamestnancov z operačných rozpočtových prostriedkov (pôvodné rozpočtové riadky „BA“).

<sup>44</sup> Najmä pre štrukturálne fondy, Európsky poľnohospodársky fond pre rozvoj vidieka (EPFRV) a Európsky fond pre rybné hospodárstvo (EFRH).

### 3.2.4. Súlad s budúcim viacročným finančným rámcom

- ☒ Návrh/iniciatíva je v súlade s budúcim viacročným finančným rámcom (roky 2014–2020)<sup>45</sup>.
- ☐ Návrh/iniciatíva si v budúcnosti vyžiada zmenu v plánovaní príslušného okruhu vo viacročnom finančnom rámci.

Vysvetlite požadovanú zmenu v plánovaní a uveďte príslušné rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

- ☐ Návrh/iniciatíva si vyžaduje, aby sa použil nástroj flexibility, alebo aby sa uskutočnila revízia viacročného finančného rámca<sup>46</sup>.

Vysvetlite potrebu a uveďte príslušné okruhy, rozpočtové riadky a zodpovedajúce sumy.

### 3.2.5. Účasť tretích strán na financovaní

- Návrh/iniciatíva nezahŕňa spolufinancovanie tretími stranami.
- Návrh/iniciatíva zahŕňa spolufinancovanie tretími stranami, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:

rozpočtové prostriedky v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

|                                       | Rok<br>N | Rok<br>N+1 | Rok<br>N+2 | Rok<br>N+3 | ... uveďte všetky roky, počas<br>ktorých vplyv trvá (pozri bod<br>1.6) |  |  | Spolu |
|---------------------------------------|----------|------------|------------|------------|------------------------------------------------------------------------|--|--|-------|
| Uveďte spolufinancujúci<br>subjekt    |          |            |            |            |                                                                        |  |  |       |
| Spolufinancované<br>prostriedky SPOLU |          |            |            |            |                                                                        |  |  |       |

<sup>45</sup> Rokovania o viacročnom finančnom rámci (na roky 2014–2020) ešte prebiehajú.

<sup>46</sup> Pozri body 19 a 24 medziinštitucionálnej dohody.

### 3.3. Odhadovaný vplyv na príjmy

- ☒ Návrh/iniciatíva nemá finančný vplyv na príjmy.
- ☐ Návrh/iniciatíva má finančný vplyv na príjmy, ako je uvedené v nasledujúcej tabuľke:
  - ☐ vplyv na vlastné zdroje
  - ☐ vplyv na rôzne príjmy

v mil. EUR (zaokrúhlené na 3 desatinné miesta)

| Rozpočtový príjmov: | riadok | Rozpočtové prostriedky k dispozícii v prebiehajúcom rozpočtovom roku | Vplyv návrhu/iniciatívy <sup>47</sup> |         |         |         |                                                                  |  |
|---------------------|--------|----------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|---------|---------|---------|------------------------------------------------------------------|--|
|                     |        |                                                                      | Rok N                                 | Rok N+1 | Rok N+2 | Rok N+3 | ... uveďte všetky roky, počas ktorých vplyv trvá (pozri bod 1.6) |  |
| Článok .....        |        |                                                                      |                                       |         |         |         |                                                                  |  |

V prípade rôznych pripísaných príjmov, na ktoré bude mať návrh/iniciatíva vplyv, uveďte príslušné rozpočtové riadky výdavkov.

Uveďte spôsob výpočtu vplyvu na príjmy.

<sup>47</sup>

Pokiaľ ide o tradičné vlastné zdroje (clá, odvody z produkcie cukru), uvedené sumy musia predstavovať čisté sumy, t. j. hrubé sumy po odčítaní 25 % nákladov na výber.