EVROPSKÁ
KOMISE

V Bruselu dne 16.11.2020
COM(2020) 733 final

ZPRÁVA KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU A RADĚ

o provádění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních

SHRNUTÍ

Tato zpráva shrnuje Komisí provedený přezkum nařízení (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních (dále jen „nařízení“)[1], jak stanoví čl. 24 odst. 2 nařízení. Tento přezkum poskytuje zpětnou vazbu o současném fungování nařízení pět let po jeho vstupu v platnost. Zpráva uvádí do souvislostí hlavní cíle nařízení a zdůrazňuje jeho úspěchy při zlepšování úplnosti a kvality hlášení událostí, zvyšování počtu podávaných a uchovávaných hlášení a umožnění ochrany poskytované osobám podávajícím hlášení. Na druhé straně zpráva upozorňuje na některé obtíže, k nimž při provádění nařízení docházelo, zejména pokud jde o provádění ustanovení týkajících se „spravedlivého posouzení“. A závěrem zpráva pojednává o tom, jak nařízení přispělo ke snížení počtu leteckých nehod a souvisejících úmrtí. Zjištění uvedená v této zprávě jsou podpořena údaji shromážděnými ve studii, kterou Komise zadala za účelem vyhodnocení provádění nařízení (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních[2].

PŘEDMLUVA

Letecké nehody jsou často výsledkem řetězce událostí, což znamená, že je často nelze připsat jediné příčině. To však také znamená, že existuje několik příležitostí, jak jim předejít dříve, než k nim dojde, a že je možné nehodě zabránit tím, že se v osudném řetězci nějaký článek odstraní.

Klíčovým prvkem pro předcházení leteckým nehodám je hlášení a pečlivá analýza všech událostí a závad, i těch nejmenších, v každodenním provozu, jež mohou být známkou existence potenciálně závažných bezpečnostních hrozeb, které mohou vést k nehodám, pokud nedojde k jejich nápravě.

Hlášení událostí zaujímá k předcházení nehodám systémový přístup založený na datech a uznává, že – s výjimkou určitých vymezených situací – je pro aktivní zvyšování bezpečnosti zásadní posun za hranice určení viny; tyto myšlenky byly potvrzeny desetiletími výzkumu bezpečnosti a lidských faktorů.

Platným právním předpisem pro události je nařízení (EU) č. 376/2014. Nařízení stanoví, jak jsou příslušné informace týkající se bezpečnosti civilního letectví hlášeny, shromažďovány, ukládány, chráněny, vyměňovány, rozšiřovány, analyzovány a rozpracovávány.

1. ÚVOD

[1] Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Úř. věst. L 122, 24.4.2014, s. 18), http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj.

[2] „Ex-post evaluation of Regulation (EU) No 376/2014 on the reporting, analysis and follow-up of occurrences in civil aviation – Final Report“ (Následné hodnocení nařízení (EU) č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních – závěrečná zpráva), dosud nezveřejněno.

Článek 24 nařízení (EU) č. 376/2014 požaduje, aby Komise do 16. listopadu 2020 zveřejnila hodnotící zprávu o provádění tohoto nařízení a předložila ji Evropskému parlamentu a Radě.

Nařízení (EU) č. 376/2014 je použitelné od 15. listopadu 2015. Jeho cílem je předcházet leteckým nehodám a incidentům a souvisejícím úmrtím prostřednictvím zpětné vazby a zkušeností získaných z událostí. Událostí se rozumí taková událost s dopadem na bezpečnost, která ohrožuje nebo by v případě, že není odstraněna nebo řešena, mohla ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jiné osoby. Cílem nařízení je zajistit, aby byly příslušné informace týkající se bezpečnosti civilního letectví hlášeny, shromažďovány, ukládány, chráněny, vyměňovány, rozšiřovány a analyzovány. To pak zúčastněným stranám z oblasti letectví a příslušným úřadům usnadní vypracovat vhodná zmírňující opatření, aby bylo možné včas přijmout bezpečnostní opatření.

Tento postup řízení bezpečnosti závisí na trvalé dostupnosti bezpečnostních informací. Klíčovým prvkem pro zajištění toho, aby události, které mohou představovat významné riziko pro letectví, hlásili přímí účastníci z řad pracovníků v letectví, je zajištění důvěrnosti zdroje hlášení a vhodného použití informací. Nařízení proto za určitých podmínek chrání osoby, které události nahlásily, i další osoby uvedené v hlášeních událostí a zajišťuje, aby tyto informace byly použity pouze pro účely zvýšení bezpečnosti.

Tento proaktivní a empiricky podložený přístup provádí příslušné úřady pro bezpečnost letectví členských států, organizace v rámci svých systémů řízení bezpečnosti a Agentura Evropské unie pro bezpečnost letectví (EASA).

Nařízení (EU) č. 376/2014 je doplněno prováděcím nařízením[3], kterým se stanoví seznam událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení.

Nařízení předcházela směrnice 2003/42/ES[4], která vyžadovala, aby každý členský stát zřídil systém povinného hlášení událostí. Členské státy musely shromažďovat, ukládat, chránit a navzájem si vyměňovat informace o některých incidentech v civilním letectví. Směrnice však nezahrnovala ustanovení týkající se analýzy shromážděných údajů ve prospěch bezpečnosti letectví. Zohledňování dalších souběžných požadavků na hlášení, a to jak na evropské, tak na mezinárodní úrovni, vedlo k tomu, že členské státy prováděly směrnici 2003/42/ES poněkud rozdílnými přístupy. To mělo za následek například existenci několika databází událostí na evropské úrovni.

V důsledku toho byly v posouzení dopadů návrhu nařízení o hlášení událostí z roku 2012[5] určeny tyto specifické cíle nového nařízení:

---

[3] Prováděcí nařízení Komise (EU) 2015/1018 ze dne 29. června 2015, kterým se stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 (Úř. věst. L 163, 30.6.2015, s. 1), http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/1018/oj.

[4] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES ze dne 13. června 2003 o hlášení událostí v civilním letectví (Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23), http://data.europa.eu/eli/dir/2003/42/oj.

[5] PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE: posouzení dopadů, průvodní dokument k návrhu nařízení Evropského parlamentu a Rady o hlášení událostí v civilním letectví (SWD/2012/0441 final), https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:52012SC0441.

- zajistit, aby byly shromážděny údaje o všech událostech, které ohrožují nebo by mohly ohrozit bezpečnost letectví, a aby tyto údaje poskytovaly úplný a jasný obraz bezpečnostních rizik v EU a jejích členských státech,
- zajistit, aby hlášení událostí uložená ve vnitrostátních databázích a v evropské centrální evidenci (ECR) byla úplná a obsahovala vysoce kvalitní údaje,
- zajistit, aby příslušné úřady měly ke všem informacím kritickým z hlediska bezpečnosti uloženým v evidenci ECR odpovídající přístup a aby tyto informace byly využívány výhradně pro účely zvýšení bezpečnosti,
- zajistit, aby nahlášené události byly účinně analyzovány, aby byly případné bezpečnostní hrozby identifikovány a řešeny a aby byla sledována účinnost přijatých bezpečnostních opatření.

Celkovým cílem nařízení je přispět ke snížení počtu leteckých nehod a úmrtí.

2. PROVÁDĚNÍ

Zřízení systémů povinného a dobrovolného podávání hlášení – články 4 a 5

Ustanovení o zřízení systémů povinného a dobrovolného podávání hlášení stanovená v článcích 4 a 5 nařízení byla provedena jak členskými státy, tak agenturou EASA. V praxi to znamená, že každý členský stát zavedl na úrovni svého úřadu pro letectví mechanismy povinného i dobrovolného podávání hlášení. Je však třeba poznamenat, že členské státy měly povinnost mít zavedeny povinné systémy podávání hlášení již před nařízením (EU) č. 376/2014, a to podle směrnice 2003/42/ES.

Rovněž agentura EASA má fungující systém povinného podávání hlášení v souladu s požadavkem stanoveným v čl. 4 odst. 4 a dobrovolná hlášení lze podávat přímo agentuře prostřednictvím evropského portálu pro hlášení civilního letectví zřízeného útvary Evropské komise[6].

V provádění těchto požadavků organizacemi byly zjištěny určité nedostatky[7]. Před nařízením (EU) č. 376/2014 se oblast působnosti směrnice 2003/42/ES nevztahovala na organizace. Proto existuje rozdíl mezi organizacemi, které měly systémy podávání hlášení zavedeny (v rámci svých příslušných systémů řízení bezpečnosti) již před prováděním nařízení, a organizacemi, které musely tyto systémy zavést po vstupu nařízení v platnost. Pro první z nich znamenalo provádění nařízení pouze sladění jejich stávajících systémů s novými požadavky, ale ty druhé musely systémy podávání hlášení nově vyvinout. Bylo zjištěno, že v důsledku toho některé organizace zaostávají ve vývoji systémů podávání hlášení na své úrovni, což vede k nižšímu počtu podaných hlášení, než k jakému by mohlo docházet za ideálního stavu. Obdobně v oblasti dobrovolného podávání hlášení některé organizace uvedly, že nemají zaveden systém dobrovolného podávání hlášení. Dále pak bylo zjištěno, že některé

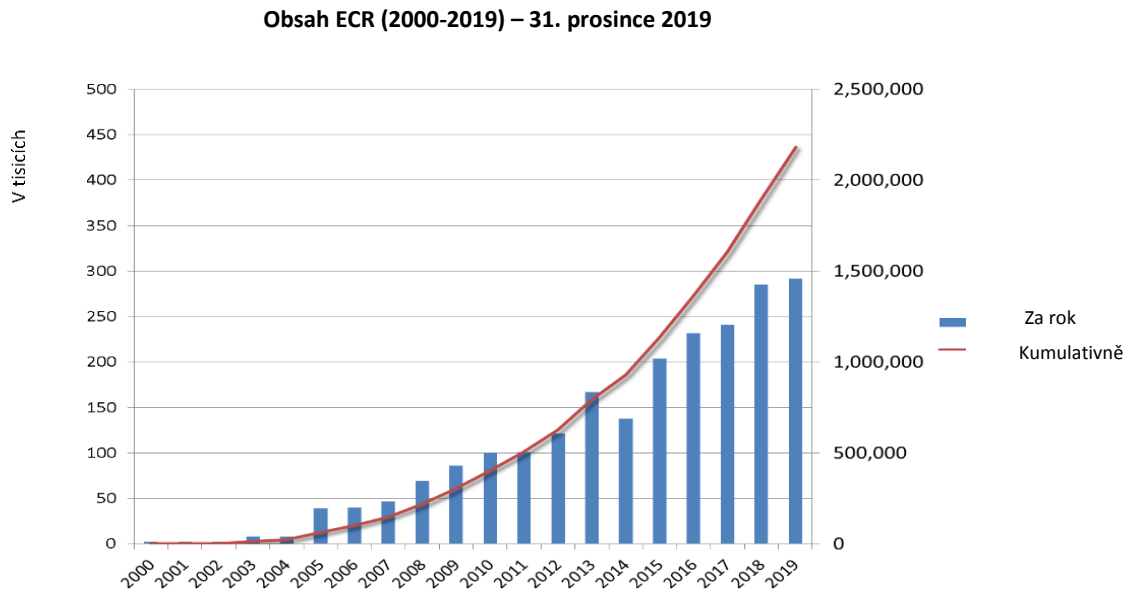
6 https://www.aviationreporting.eu/AviationReporting/

7 „Organizací“ se rozumí jakákoli organizace, která poskytuje letecké výrobky nebo která zaměstnává osoby, u nichž se požaduje hlášení událostí podle čl. 4 odst. 6, nebo smluvně zajišťuje či využívá jejich služby. Ustanovení čl. 2 bodu 8 nařízení (EU) č. 376/2014.

organizace nerozlišují mezi systémy dobrovolného a povinného podávání hlášení a mají zaveden pouze jeden systém podávání hlášení.

Podobně pak také většina členských států – ač zavedla oba systémy podávání hlášení – ve svých příslušných vnitrostátních databázích nerozlišuje mezi hlášeními obdrženými prostřednictvím systémů dobrovolného a povinného podávání hlášení, neboť organizace raději vybízejí k tomu, aby jim podávaly všechna hlášení bez ohledu na jejich status. V důsledku toho bylo obtížné určit příslušný počet podaných povinných a dobrovolných hlášení, neboť neexistuje snadný způsob, jak rozlišit, ze kterých systémů hlášení události uložené v evidenci ECR pocházejí. To pak ztížilo možnost utvořit si jasnou představu o tom, do jaké míry jednotlivci a organizace podléhající povinnému hlášení událostí splnili požadavky nařízení.

Přestože se z výše uvedeného zdá, že je třeba, aby členské státy zajistily účinné provádění příslušných ustanovení nařízení dotčenými stranami, lze konstatovat, že jednoho z hlavních cílů nařízení, totiž zvýšit objem dostupných údajů o událostech, dosaženo bylo. Tento cíl byl splněn, neboť účinné provádění nařízení vedlo ke zvýšení počtu podaných hlášení, a tudíž k většímu množství dostupných informací o bezpečnosti letectví. Od vstupu nařízení v platnost se celkový počet hlášení událostí uložených v evidenci ECR výrazně zvýšil. Jak je vidět na obrázku 1, v roce 2015 bylo v této evidenci něco přes 200 000 hlášení událostí za rok. V roce 2019 bylo do evidence ECR předáno už celkem 291 458 hlášení událostí. Kumulativně se počet hlášení událostí obsažených v evidenci ECR během tohoto období více než zdvojnásobil: z 1 125 264 hlášení na konci roku 2014 na 2 548 578 hlášení v roce 2019.



Obrázek 1: Počet záznamů v ECR (zdroj: JRC, přehled obsahu ECR-ECCAIRS)

Shromažďování, uchovávání a výměna informací – články 6 a 9

Požadavky na shromažďování, uchovávání a výměnu informací stanoví nařízení v článcích 6 a 9. Cílem článku 6 je zajistit tok informací prostřednictvím shromažďování, hodnocení, zpracování, analýzy a uchovávání. Konkrétněji článek 6 stanoví požadavek, aby organizace, orgány členských států a agentura EASA určily osoby a postupy pro shromažďování, hodnocení, zpracování, analyzování a uchovávání údajů o událostech ohlášených podle článků 4 a 5. Bylo zjištěno, že tyto požadavky jsou organizacemi, jakož i členskými státy a agenturou EASA plně prováděny, přičemž osoby a postupy jsou určeny na každé úrovni.

Článek 9 stanoví způsoby výměny informací mezi členskými státy, agenturou EASA a Komisí prostřednictvím evidence ECR. Stanoví mimo jiné požadavek, aby členské státy do 30 dnů předávaly údaje o událostech nahrané do svých vnitrostátních databází. Bylo zjištěno, že členské státy zavedly mechanismy pro výměnu informací s ostatními členskými státy a s agenturou EASA a pro předávání těchto informací do evidence ECR v požadovaném časovém rámci.

Tok podávání hlášení (tj. kdo podává hlášení komu a kdy) obecně dobře pochopily všechny zapojené zúčastněné strany, i když byly zjištěny některé problémy. Někdy údaje o událostech do evidence ECR nahraje jeden členský stát, aniž by to dotčeným členským státům oznámil. Obecně se však očekává, že v tomto ohledu pomůže nový software ECCAIRS 2[8], který je podrobněji popsán níže.

Kvalita a obsah hlášení událostí – článek 7

Nařízení stanoví zvláštní požadavky na standardizované procesy vkládání údajů a postupy pro kontrolu kvality. U většiny těchto ustanovení bylo zjištěno, že je organizace, členské státy a agentura EASA provádí. Zdá se však, že některé organizace nezavedly formální postup kontroly kvality, jak požaduje čl. 7 odst. 3. Vypracování společného evropského systému klasifikace rizik, jak je stanoveno v čl. 7 odst. 5, bylo navíc provedeno pouze částečně. Komise v úzké spolupráci s členskými státy a agenturou EASA vypracovala systém ve lhůtě do 15. května 2017, jak je stanoveno v čl. 7 odst. 5, avšak zbývá dokončit úkol vymezení tohoto systému v souladu s čl. 7 odst. 6 a jeho prováděcí pravidla.

Správa evropské centrální evidence – článek 8

Evidence ECR je sama o sobě významným příspěvkem EU. Uchovává všechna hlášení událostí shromážděná v EU. Členské státy a agentura EASA jsou povinny včas do evidence ECR předat veškeré informace týkající se bezpečnosti, které jsou uloženy v příslušných databázích. Vnitrostátní údaje jsou začleněny do databáze ECR a kontrolovány v souladu s kritérii kvality. Přímý přístup do databáze ECR podléhá přísným pravidlům a je omezen na příslušné úřady členských států, agenturu EASA a Komisi[9].

Provozní služby související s rozhraním ECR-ECCAIRS poskytuje od vstupu nařízení v platnost do konce roku 2020 Společné výzkumné středisko (JRC) Komise. Jak potvrdilo JRC,

[8] Evropské koordinační centrum pro systémy hlášení leteckých událostí.
[9] Články 8 a 10 nařízení (EU) č. 376/2014.

rozhraní ECR-ECCAIRS bylo denně zásobováno údaji pocházejícími z 31 přispívajících států[10], jakož i z agentury EASA.

V návaznosti na změnu strategie, po studii dopadu[11] a s ohledem na další zlepšování provádění tohoto nařízení se útvary Komise rozhodly nahradit stávající platformu ECCAIRS modernější, plně přepracovanou platformou nazvanou ECCAIRS 2 a převést od roku 2020 správu sady ECCAIRS z JRC na agenturu EASA.

Požadavek stanovený v čl. 8 odst. 2, tedy aby členské státy pravidelně aktualizovaly databázi ECR, byl všemi členskými státy plně proveden. Stejně je tomu i v případě požadavků na agenturu EASA stanovených v odstavci 3, kdy k předávání údajů do databáze ECR dochází automaticky. Agentura EASA má kromě toho s Komisí uzavřenou dohodu o předávání údajů z vnitřního systému podávání hlášení (IORS) do databáze ECR, aby byla zajištěna plná shoda a plné pokrytí.

Přístup k informacím uloženým v databázi ECR – články 10, 11 a 12

Články 10, 11 a 12 stanoví pravidla přístupu k informacím uloženým v databázi ECR. Tato ustanovení v plném rozsahu provádí Komise, která je odpovědná za zpracování údajů uložených v databázi ECR, a členské státy (tzv. kontaktní místa), které Komisi pomáhají v souvislosti s žádostmi o informace uložené v databázi ECR.

Od vstupu nařízení v platnost do 31. prosince 2019 bylo podáno celkem 86 žádostí o informace na základě článku 11 nařízení, z nichž bylo z různých důvodů šest zamítnuto.

Analýza událostí a návazná opatření – články 13 a 14

Podobně jako požadavky na podávání hlášení byly některé požadavky na analýzu zavedeny již před vstupem nařízení v platnost jako součást požadavků na řízení bezpečnosti. Ustanovení nařízení, jak je rovněž uvedeno v poradenském materiálu k nařízení[12], nejsou určena k vytvoření dalšího požadavku na analýzu vedle požadavků na řízení bezpečnosti, ale slouží k účelu posílení potřeby provádění analytických postupů. Celková situace se proto s výjimkou zavedení přísných lhůt příliš nezměnila.

Pokud jde o přísné lhůty, žádné důkazy nenasvědčují tomu, že by třicetidenní lhůta pro předběžnou analýzu událostí, kterou stanoví čl. 13 odst. 4 a 5, nebyla obecně dodržována. Mnoho zúčastněných stran z odvětví však uvedlo, že tato 30denní lhůta pro poskytnutí předběžné analýzy událostí příslušnému orgánu je příliš krátká. Kromě toho nařízení také organizacím stanoví lhůtu tří měsíců od původního hlášení pro předložení jejich závěrečné

[10] Členské státy EU (do 1. února 2020 včetně Spojeného království), Norsko, Island a Švýcarsko.

[11] Bearing Point, „Impact Assessment of ECCAIRS transition from JRC to EASA“ (Posouzení dopadů přechodu ECCAIRS z JRC na EASA), 12. června 2017.

[12] Evropská komise, „Guidance Material - Regulation (EU) No 376/2014 and its implementing rules“ (Poradenský materiál – nařízení (EU) č. 376/2014 a jeho prováděcí pravidla) (2015) https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/safety/doc/guidancematerial376.pdf

analýzy. Nařízení však umožňuje případné prodloužení této lhůty, je-li to řádně odůvodněno[13].

Na úrovni členských států vyžaduje nařízení sledování analýzy prováděné organizacemi, na které dohlížejí, jakož i provádění vlastní analýzy událostí, které jim byly přímo ohlášeny. Očekává se, že na základě své analýzy stanoví veškerá vhodná nápravná nebo preventivní opatření nezbytná ke zlepšení bezpečnosti letectví a že použijí informace získané z analýzy hlášení událostí k určení nápravných opatření. Podobně jako organizace mají všechny příslušné úřady v členských státech zavedeny postupy pro analýzu událostí. Existují však rozdíly v tom, do jaké míry se analýzy provádějí, a v hloubce těchto analýz. Hlavními důvody jsou obavy ohledně jasnosti požadavků na analýzu na vnitrostátní úrovni, jakož i nedostatek zdrojů. Navíc některé státy konstatovaly jistou míru „nerovnováhy“ mezi požadavky na analýzu stanovenými v nařízení a mírou detailu obsaženou v požadavcích na hlášení, shromažďování, zpracování a uchovávání událostí. Tato nerovnováha vede k vysoké pracovní zátěži související se shromažďováním a zpracováváním hlášení událostí a ponechává jen málo času na analýzu a návazná opatření.

Na úrovni EU existují dva proudy analýzy: analýza událostí agenturou EASA pro události, které jí byly přímo hlášeny organizacemi, pro něž EASA působí jako příslušný úřad (na základě událostí uložených ve vlastní databázi agentury) a společná analýza prováděná společně s členskými státy. Výsledkem těchto analýz je zveřejnění přehledů EASA Annual Safety Reviews a vypracování portfolií bezpečnostních rizik (SRP), která se používají při zveřejňování Evropského plánu pro bezpečnost letectví (EPAS).

Přehled EASA Annual Safety Review vypracovává oddělení pro bezpečnostní zpravodajství a výkonnost (Safety Intelligence and Performance Department) agentury EASA a je založen na údajích obsažených jak ve vlastní databázi událostí agentury EASA, tak v databázi ECR. Jako součást svého procesu řízení rizik agentura rovněž definuje a provádí vhodná opatření, která jsou předmětem průběžného sledování.

Agentura EASA pracuje s řadou spolupracujících partnerů prostřednictvím dvou hlavních platforem: sítě analytiků bezpečnosti letectví[14] a skupin pro společnou analýzu[15]. Síť analytiků bezpečnosti letectví je zřízena nařízením (EU) č. 376/2014 a propojuje údaje z různých členských států, aby získala obecnější představu o bezpečnostních hrozbách, kterým EU jako celek čelí. Skupiny pro společnou analýzu jsou skupiny odborníků zřízené agenturou

---

13 Ustanovení čl. 13 odst. 4 nařízení (EU) č. 376/2014.

14 Síť analytiků bezpečnosti letectví zahrnuje agenturu EASA, Evropskou komisi, členské státy agentury EASA a pozorovatele. Původně byla vytvořena v roce 2011 jako dobrovolná síť na podporu analýzy údajů o bezpečnosti pro Evropský plán bezpečnosti letectví, který je předchůdcem plánu EPAS. Provádění nařízení (EU) č. 376/2014 formalizovalo úlohu sítě analytiků bezpečnosti letectví a zdůraznilo význam analýzy bezpečnosti při podpoře plánu EPAS a zlepšování bezpečnosti letectví v Evropě. Síť analytiků bezpečnosti letectví se v současné době schází dvakrát ročně a *ad hoc*, kdykoli je to potřeba. Zdroj: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management.

15 Skupiny pro společnou analýzu se skládají ze skupin zúčastněných stran z odvětví regulačních partnerů agentury EASA. Každá skupina pro společnou analýzu se schází až třikrát ročně. V současnosti existuje šest různých skupin pro společnou analýzu: 1) letištní a pozemní odbavování; 2) uspořádání letového provozu; 3) balóny; 4) letouny obchodní letecké dopravy; 5) všeobecné letectví; 6) lidské činitele. Zdroj: https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/safety-management/safety-risk-management

EASA, které jsou odpovědné za analyzování bezpečnosti evropského letectví pro konkrétní oblasti letectví. Přezkoumávají dostupné bezpečnostní informace, zajišťují hloubkové analýzy bezpečnosti a zjišťují nově vznikající problémy. Sledují rovněž úroveň bezpečnosti své oblasti a poskytují zpětnou vazbu o účinnosti přijatých opatření. Oba systémy se vzájemně doplňují, protože poskytují analýzu na různých úrovních a přispívají do portfolií bezpečnostních rizik a k bezpečnostním opatřením, která mohou být přijata do plánu EPAS.

Lze tedy říci, že provádění nařízení hrálo významnou úlohu při posilování kapacity pro analýzu událostí v celé Unii, a tudíž i při určování vhodných zmírňujících opatření v případě potřeby. Přestože byl zaznamenán značný pokrok, analytický proces je jeden z těch, kterým by prospělo větší úsilí na úrovni členských států a další technologický vývoj.

Ochrana důvěrnosti a vhodné používání informací a ochrana zdroje informací – články 15 a 16

Bylo podrobně analyzováno provádění ustanovení nařízení týkajících se „spravedlivého posouzení“ a ochrany a vhodného používání zdroje informací. I když bylo zjištěno, že všechny členské státy a většina organizací zavedly postupy pro zajištění anonymizace hlášení událostí, problém se sledovatelností – tj. možností odvodit osoby dotčené v hlášení událostí na základě okolností uvedených v hlášení – trvá, a to zejména v menších organizacích s méně zaměstnanci.

Ustanovení čl. 16 odst. 11 stanoví povinnost organizací přijmout interní předpisy pro „spravedlivé posouzení“[16]. Dostupné informace nejsou průkazné v tom smyslu, zda tento požadavek plně provedly všechny organizace.

Nejvýznamnější nedostatek při provádění tohoto nařízení byl zjištěn ve vztahu k povinnosti stanovené v čl. 16 odst. 12, aby členské státy určily subjekt odpovědný za provádění zásad „spravedlivého posouzení“. Na základě přezkumů zpráv o fungování „subjektů pro spravedlivé posouzení“ předložených členskými státy v souladu s čl. 16 odst. 13 a dodatečných informací získaných od občanů zjistila Komise, že „subjekt pro spravedlivé posouzení“ odpovědný za provádění čl. 16 odst. 6, 9 a 11 neurčilo jedenáct členských států. V důsledku toho zahájila Komise řízení ve věci nesplnění povinnosti a zaslala členským státům, které nesplnily povinnosti, deset výzev a jedno odůvodněné stanovisko.[17] Členským státům, které ve svých zprávách uvedly, že určily „subjekt pro spravedlivé posouzení“, ale u kterých jsou stále pochybnosti o tom, zda má tento subjekt pravomoci k plnění funkce stanovené v nařízení, rozeslala Komise rovněž řadu projektů EU Pilot.

Na druhé straně se ale na odvětvové úrovni společně dohodli evropští sociální partneři, členové výboru pro kolektivní vyjednávání v civilním letectví (CANSO, ETF, ATCEUC) na

[16] „Spravedlivým posouzením“ se rozumí přístup, podle nějž nejsou klíčoví pracovníci nebo jiné osoby trestáni za činnosti, opomenutí nebo přijatá rozhodnutí, která odpovídají jejich zkušenostem a výcviku, ale podle nějž se netoleruje hrubá nedbalost, úmyslné přestupky a činy směřující k destrukci. Ustanovení čl. 2 bodu 12 nařízení (EU) č. 376/2014.

[17] Odůvodněné stanovisko bylo uzavřeno, jelikož dotčený stát předložil důkazy o tom, že subjekt pro spravedlivé posouzení s nezbytnými pravomocemi k výkonu své funkce podle čl. 16 odst. 12 nařízení byl určen. Zbytek případů je dosud v jednání.

sadě nástrojů pro spravedlivé posuzování na úrovni uspořádání letového provozu – „ATM Just Culture Tool Box“[18]. Jejím cílem jsou zaměstnanci a manažeři v organizacích poskytujících uspořádání letového provozu / letové navigační služby a stanoví hlavní zásady pro uplatňování spravedlivého posouzení a podporování zdravé a otevřené kultury podávání hlášení.

3. PŘÍSPĚVEK KE SNÍŽENÍ POČTU LETECKÝCH NEHOD A SOUVISEJÍCÍCH ÚMRTÍ

Obecným cílem nařízení je přispět ke snížení počtu leteckých nehod a úmrtí prostřednictvím proaktivního přístupu vyplývajícího z konkrétních cílů podrobně uvedených v předchozích oddílech.

Ukázalo se, že je obtížné měřit, kvantitativně i kvalitativně, do jaké míry nařízení přímo přispělo ke skutečnému poklesu počtu nehod a úmrtí v civilním letectví.

Údaje zaznamenané agenturou EASA ukazují, že v letech 2010 až 2018[19] se počet nehod, do nichž jsou zapojeni evropští provozovatelé, v průměru snížil. Pokles je ještě patrnější, když je uveden do souvislosti s trvalým nárůstem letecké dopravy ve stejném období. Míra nehod se od roku 2014 neustále snižovala a míra vážných incidentů se po vrcholu v roce 2016 stabilizovala.

Analýza hypotetického srovnávacího scénáře, tj. scénáře, kdy by nebylo přijato nařízení, naznačuje, že v případě neexistence tohoto nařízení by míra nehod v civilním letectví v Evropě po třetím čtvrtletí roku 2015 (poté, co nařízení vstoupilo v platnost) vykazovala stálou tendenci. Po vstupu nařízení v platnost došlo ke snížení míry nehod z 3,5 nehody na jeden milion letů na 1,3 nehody na jeden milion letů po zásahu.

Neprokázalo se však, že by bylo možné s jistotou provést předpověď se zpětnou platností, pokud jde o situaci v oblasti bezpečnosti a počet nehod a jiných událostí souvisejících s bezpečností, k nimž by došlo v případě neexistence nařízení. Je také třeba poznamenat, že různé prvky systému bezpečnosti letectví – zaměřené na prevenci nehod a závažných incidentů – jsou úzce propojeny, a proto by bylo velmi obtížné vytknout účinek pouze jednoho z jeho rysů – tj. hlášení událostí, analýzu těchto hlášení a navazujících opatření.

Nicméně vzhledem k tomu, že nařízení přispělo ke zvýšení počtu hlášení událostí uložených v databázi ECR, což mohlo následně přispět ke zlepšení povědomí o bezpečnosti a identifikaci bezpečnostních hrozeb, lze konstatovat, že nařízení pravděpodobně ke snížení celkového počtu nehod určitou měrou přispělo.

4. ZÁVĚR

[18] https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?mode=dsw&docId=11897&langId=en

[19] EASA, „Annual Safety Review 2020“ (2020) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/easa_asr_2020.pdf;
EASA, „Annual Safety Review 2019“ (2019) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/Annual%20Safety%20Review%202019.pdf;
EASA, „Annual Safety Review 2018“ (2018) https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/218639_EASA_ASR_MAIN_REPORT_2018.pdf.

Všechny subjekty nařízení (EU) č. 376/2014 – tj. Komise, agentura EASA, členské státy a organizace EU – toto nařízení celkově provedly. Byly však zjištěny určité nedostatky při provádění některých ustanovení nařízení. Významná část členských států zejména neurčila v souladu s nařízením „subjekt pro spravedlivé posouzení“, což vedlo k tomu, že Komise zahájila řízení o nesplnění povinnosti.

Na druhé straně úspěšné provádění požadavků nařízení na zřízení systémů povinného a dobrovolného hlášení událostí vedlo od vstupu nařízení v platnost k výraznému nárůstu počtu shromážděných událostí. Výsledkem provádění ustanovení o zřízení a správě evropské centrální evidence je navíc komplexní databáze obsahující hlášení událostí od všech členských států EU. Vyšší počet hlášení událostí k analýze pak následně umožnil určit potenciální bezpečnostní hrozby, zejména na úrovni členských států a agentury EASA. V důsledku uvedeného lze dojít k závěru, že nařízení od svého vstupu v platnost do určité míry přispělo ke snížení počtu nehod a souvisejících úmrtí v EU.