

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 29.10.2009
KOM(2009)611 v konečném znění

2009/0170 (COD)

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví

SEK(2009)1478
SEK(2009)1477

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. SOUVISLOSTI

Nezávislá vyšetřování nehod jsou v úsilí o zlepšení bezpečnosti dopravy zásadní. Výsledkem analýzy okolností nehod jsou doporučení, jejichž cílem je zabránit opakovanému výskytu těchto dramatických událostí.

Ačkoliv civilní letectví existuje poměrně krátkou dobu, tradice vyšetřování nehod je v něm dobře zavedena. Závazek vyšetřovat nehody v civilním letectví je zakotven v Úmluvě o mezinárodním civilním letectví, jejíž stranou jsou všechny členské státy. Podrobné mezinárodní standardy a doporučené postupy jsou v tomto ohledu definovány v příloze 13 Chicagské úmluvy a v souvisejících pokynech.

Evropské společenství uznalo význam vyšetřování nehod a již v roce 1980 přijalo směrnici 80/1266/EHS o spolupráci a vzájemné pomoci členských států v oblasti vyšetřování leteckých nehod¹. Směrnice z roku 1980 byla následně nahrazena směrnicí 94/56/ES². Vedle toho byla v roce 2003 přijata směrnice 2003/42/ES o hlášení událostí v civilním letectví³.

Podle směrnice 94/56/ES jsou členské státy povinny zajistit, aby každá nehoda či vážný incident v civilním letectví byly předmětem vyšetřování prováděného nezávislým orgánem a jediným účelem vyšetřování bylo zabránit budoucím nehodám a neurčovat vinu či odpovědnost. Vyšetřovatelům byla udělena dodatečná práva, která jim umožňují vykonávat úkoly účinnějším způsobem, a byly vypracovány základní zásady týkající se zveřejňování zpráv a šíření bezpečnostních doporučení.

Podporou zřízení bezpečnostních systémů hlášení událostí směrnice 2003/42/ES významně přispěla k prosazování „spravedlivého posouzení“ v evropském civilním letectví. Odborníci v oblasti letectví jsou nyní povinni hlásit události, ke kterým dochází v jejich denní provozní činnosti, a byla přijata ustanovení, jejichž cílem je zajistit výměnu a šíření hlášených informací, aby bylo možné vyvodit ponaučení v oblasti bezpečnosti. Směrnice rovněž podporuje a prosazuje zřízení dobrovolných systémů hlášení.

2. POTŘEBA UČINIT ZMĚNY

Stávající systém Společenství pro vyšetřování nehod v civilním letectví a hlášení událostí nefunguje optimálně. Zejména současný regulační rámec upravující vyšetřování nehod, tj. směrnice 94/56/ES, je nyní v působnosti již 15 let a nesplňuje již požadavky Společenství a členských států. Zejména se jedná o tyto nedostatky:

¹ Směrnice Rady 80/1266/EHS ze dne 16. prosince 1980 o budoucí spolupráci a vzájemné pomoci členských států v oblasti vyšetřování leteckých nehod (Úř. věst. L 375, 31.12.1980, s. 32).

² Směrnice Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví (Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14).

³ 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).

- Ve srovnání se stavem v roce 1994 existují mezi členskými státy mnohem vyšší rozdíly v jejich vyšetřovacích kapacitách. Zejména po nedávném rozšíření EU v letech 2004 a 2007 se vyšetřovací kapacita soustřeďuje jen do několika členských států.
- Letadla a jejich systémy jsou stále více složitější, což také znamená, že vyšetřování leteckých nehod si vyžaduje mnohem rozsáhlejší odborné znalosti a zdroje, než tomu bylo před desíti lety.
- Společný letecký trh EU se za poslední desetiletí výrazně rozšířil (zahrnuje nyní 27 členských států) a je značně složitější (vyskytují se provozovatelé s více sídly, vzrůstá závislost na zajišťování údržby externími zdroji, projekce a výroba probíhají na mnohonárodní úrovni), díky čemuž vyvstávají v oblasti bezpečnostního dohledu nové úkoly.
- Nárůst objemu a prohloubení složitosti vnitřního leteckého trhu si rovněž vyžaduje zvýšenou odpovědnost Společenství za bezpečnost letectví. Institucionální a právní rámec EU se od přijetí směrnice 94/56/ES výrazně změnil. Bezpečnostní standardy jsou nyní téměř výlučně definovány na úrovni EU a v roce 2002 byla zřízena Evropská agentura pro bezpečnost letectví, která je jménem členských států odpovědná za osvědčování letadel ve Společenství⁴.
- EU a její členské státy získaly při uplatňování směrnice 94/56/ES významné praktické zkušenosti. Ty by měly být využity k posílení účinnosti stávajícího regulačního systému.

3. PODROBNÉ VYMEZENÍ PROBLÉMU

Před předložením tohoto návrhu vypracovala Komise podrobnou analýzu současné situace ve vyšetřování nehod a hlášení událostí v civilním letectví v EU, zejména prostřednictvím veřejných konzultací se zúčastněnými stranami a orgány členských států. Všichni respondenti plně či částečně souhlasili, že ve vyšetřování nehod a hlášení událostí v civilním letectví v Evropě v současnosti existují nedostatky. Zároveň však většina respondentů uvedla, že je příliš brzy na to, aby byla provedena ucelená revize směrnice 2003/42/ES, a že pozornost by měla být zaměřena na zlepšení účinnosti regulačního rámce pro vyšetřování nehod.

Komise vedle toho vycházela z výsledků externí studie o posouzení dopadů vypracované v roce 2007, která zohlednila výsledky veřejných konzultací, jakož i informace z:

- 1) podrobných dotazníků rozdaných přímo externím konzultantem řadě zúčastněných stran;
- 2) řady pohovorů vedených externím konzultantem s omezeným počtem zúčastněných stran, které tvořily reprezentativní vzorek.

⁴

Posouzení dopadů změny směrnic 94/56/ES a 2003/42/ES (Rámcová smlouva pro hodnocení ex-ante a posouzení dopadů, TREN/A1/46-2005), závěrečná zpráva, Rotterdam, 20. července 2007.

Na tomto základě Komise provedla svou vlastní studii o posouzení dopadů, která identifikovala tyto konkrétní problematické oblasti:

- 1) nedostatečnou úroveň jednotné vyšetřovací kapacity v EU;
- 2) napětí mezi bezpečnostními vyšetřováními a jinými postupy;
- 3) nejasnou úlohu Společenství v bezpečnostních vyšetřováních;
- 4) nedostatky v provádění bezpečnostních doporučení;
- 5) nedostatek společných standardů týkajících se řízení v oblasti seznamů cestujících a podpory obětem leteckých nehod a jejich rodinám.

4. MOŽNÉ POLITICKÉ VARIANTY

S cílem řešit stávající nedostatky analyzovala Komise řadu možných politických variant:

- 1) prosazování dobrovolné spolupráce;
- 2) evropskou síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví;
- 3) Evropskou radu pro bezpečnost civilního letectví.

Všechny tyto varianty byly navzájem porovnány a rovněž byly porovnány s variantou „nepřijmout žádné opatření“ jako měřítkem pro analýzu dopadu na bezpečnost, hospodářství, životní prostředí, sociální situaci atd. Z této analýzy jasně vyplynulo, že podpora dobrovolné spolupráce v kombinaci s řadou důležitých zásad zakotvených v právně závazném rámci, se kterými počítá politická varianta „evropská síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví“, by umožnila splnění cílů Společenství co nejehospodárnějším způsobem, aniž by bylo třeba překročit rámec toho, co je nezbytně nutné z hlediska proporcionality.

5. OBSAH NÁVRHU

5.1. Prosazování dobrovolné spolupráce

Předložený návrh stanoví prosazování dobrovolné spolupráce, jejíž cíle jsou zakotveny v právně závazném rámci. Vychází ze zdrojů, které jsou v členských státech již k dispozici, a ze zkušeností plynoucích ze stávající neformální spolupráce vnitrostátních orgánů pro vyšetřování bezpečnosti. Podle navrhovaného nařízení bude tato neformální spolupráce přeměněna na evropskou síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví (síť).

„Síť“ přispěje k větší jednotnosti, lepšímu provádění a prosazování právních předpisů Společenství v oblasti vyšetřování nehod v civilním letectví. Rovněž posílí vyšetřovací kapacitu EU a preventivní funkci vyšetřování nehod, a to podporou strukturovanější spolupráce mezi vnitrostátními orgány pro vyšetřování bezpečnosti, Komisí a Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví, přičemž si plně zachová své nezávislé postavení.

Aby se zabránilo vytvoření nového subjektu Společenství, nebude „sít“ právnickou osobou a její mandát, který je v navrhovaném nařízení jasně popsán, bude omezen na poradní a koordinační úkoly. „Sít“ bude subjektem usilujícím o splnění cíle obecného evropského zájmu ve smyslu čl. 108 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002 ze dne 25. června 2002 (finanční nařízení)⁵, což Společenství umožní podporovat činnost sítě každoročním grantem na základě každoročně odsouhlaseného pracovního programu.

5.2. Závazky zakotvené v právních předpisech jako podklad

Hlavním nedostatkem politické varianty, která počítá s dobrovolnou spoluprací, je nedostatečný právní závazek působit v rámci jasně stanoveného mandátu. Rovněž se neočekává, že dobrovolná spolupráce přiměřeně vyřeší otázky, u nichž je zapotřebí právní jistota, jako je např. ochrana citlivých bezpečnostních informací, definice vzájemných práv a povinností, které v bezpečnostních vyšetřováních přísluší vnitrostátním orgánům pro vyšetřování bezpečnosti a agentuře EASA, či vypracování jednotných požadavků v souvislosti se zpracováním bezpečnostních doporučení.

Aby bylo možné vyhnout se těmto slabým stránkám, které jsou hlavní překážkou při řešení nedostatků stávajícího regulačního rámce, doplňuje navrhované nařízení dobrovolnou spoluprací o řadu závazků zakotvených v právních předpisech, které:

- zaktualizují a zmodernizují hlavní ustanovení bývalé směrnice 94/56/ES;
- posílí účinnost bezpečnostních vyšetřování provedením mezinárodních standardů a doporučených postupů, které se týkají ochrany důkazních prostředků a citlivých bezpečnostních informací, do právních předpisů Společenství, v souladu s přílohou 13 Chicagské úmluvy;
- vytvoří společné požadavky na organizaci vnitrostátních orgánů pro vyšetřování bezpečnosti a posílí nezávislý status bezpečnostních vyšetřování;
- lépe koordinují různá šetření důvodů nehod a incidentů, zejména pověřením vnitrostátních orgánů pro vyšetřování bezpečnosti, aby předem uzavřely příslušná ujednání s jinými orgány (soudními, pátracími a záchrannými), které se mohou podílet na vyšetřování nehody;
- ujasňují vzájemná práva a povinnosti Evropské agentury pro bezpečnost letectví a vnitrostátních orgánů pro vyšetřování bezpečnosti, aniž by byla ohrožena nezávislost bezpečnostních vyšetřování, přičemž jako základ se použije příloha 13 Chicagské úmluvy;
- ujasňují kritéria, na jejichž základě by orgány pro vyšetřování bezpečnosti jmenovaly pověřené zástupce pro „stát projekce“;
- vytváří společné požadavky pro letecké společnosti Společenství ohledně seznamů cestujících a ochrany údajů v nich uvedených;

⁵ Úř. věst. L 248, 16.9.2002, s. 1.

- posilují práva obětí leteckých nehod a jejich rodin;
- lépe chrání anonymitu účastníků nehody;
- posilují provádění bezpečnostních doporučení:
- vytvořením centrální databáze bezpečnostních doporučení;
- vypracováním právního požadavku, aby každý subjekt v EU, který vydává či obdrží bezpečnostní doporučení, měl postup pro zaznamenávání reakcí na vydaná bezpečnostní doporučení a postup pro sledování pokroku při provádění opatření přijatých v návaznosti na bezpečnostní doporučení.

6. SUBSIDIARITA A PROPORCIONALITA

Ačkoliv by zřízení evropské agentury pro vyšetřování nehod v civilním letectví nemělo být v dlouhodobém výhledu vyloučeno, byl by takový počín vzhledem k integrované povaze jednotného leteckého trhu v EU v této fázi předčasný. Tento návrh tudíž nemění stávající rozdělení odpovědností při vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví, které stále spočívají na příslušných orgánech členských států.

V porovnání s ostatními alternativními politickými variantami, které analyzuje posouzení dopadů připojené k tomuto návrhu, má navrhované nařízení z pohledu Společenství největší přidanou hodnotu. Je nejprůměrnější politickou variantou, která by při naprostém zachování zásady nezávislosti bezpečnostních vyšetřování významně posílila celkovou účinnost stávajícího právního rámce pro vyšetřování a prevenci nehod v civilním letectví v EU, a to podporou dobrovolné spolupráce, aniž by musely být zřízeny nové struktury na úrovni Společenství.

Návrh

NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY

o vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise⁶,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁷,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů⁸,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁹,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Měla by být zajištěna všeobecně vysoká úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě a mělo by být vyvinuto veškeré úsilí ke snížení počtu nehod a incidentů s cílem zajistit důvěru spotřebitele v leteckou dopravu.
- (2) Rychle prováděná bezpečnostní vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví zvyšují bezpečnost letectví a napomáhají zabránit výskytu těchto nehod a incidentů.
- (3) Jediným cílem bezpečnostních vyšetřování by měla být prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti.
- (4) Směrnicí Rady 94/56/ES ze dne 21. listopadu 1994, kterou se zavádějí základní zásady pro vyšetřování nehod a nahodilých událostí v civilním letectví¹⁰, je třeba nahradit, aby se zlepšila účinnost systémů vyšetřování a prevence nehod a incidentů v civilním letectví, k jejichž vytvoření ve Společenství uvedená směrnice přispěla.
- (5) Je třeba přihlédnout ke změnám v institucionálním a regulačním rámci upravujícím bezpečnost civilního letectví ve Společenství, ke kterým došlo od přijetí směrnice 94/56/ES, a zejména ke zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví.

⁶ Úř. věst. C , , s. .

⁷ Úř. věst. C , , s. .

⁸ Úř. věst. C , , s. .

⁹ Úř. věst. C , , s. .

¹⁰ Úř. věst. L 319, 12.12.1994, s. 14.

- (6) Je třeba přihlédnout k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví podepsané v Chicagu dne 7. prosince 1994, která stanoví zavedení opatření nezbytných pro bezpečný provoz letadel; zejména je třeba přihlédnout k příloze 13 této úmluvy a jejím následným změnám, jež stanoví doporučené mezinárodní standardy a postupy pro vyšetřování leteckých nehod a incidentů.
- (7) Evropská agentura pro bezpečnost letectví vykonává jménem členských států funkce a úkoly státu projekce, výroby a zápisu do rejstříku, vztahují-li se ke schválení konstrukce, jak je uvedeno v Chicagské úmluvě a v jejích přílohách, a měla by tudíž být zastoupena v bezpečnostním vyšetřování, aby přispěla k jeho účinnosti a zajistila bezpečnou konstrukci letadel, aniž by ovlivnila nezávislý status vyšetřování.
- (8) Vzhledem k narůstající odpovědnosti v oblasti bezpečnosti by se Evropská agentura pro bezpečnost letectví měla rovněž podílet na výměně údajů v rámci systémů hlášení událostí; tyto údaje by měly být přiměřeným způsobem chráněny před neoprávněným použitím či zveřejněním.
- (9) Rozsah bezpečnostních vyšetřování by měl záviset na ponaučení, které z nich lze pro zlepšení bezpečnosti letectví vyvodit, zejména s přihlédnutím k potřebě hospodárného využití zdrojů, které má Společenství pro vyšetřování k dispozici.
- (10) Bezpečnostní vyšetřování nehod a incidentů by mělo být prováděno nezávislým orgánem pro vyšetřování bezpečnosti nebo by mělo být pod jeho kontrolou, aby se předešlo konfliktu zájmů a jakémukoliv vnějšímu zásahu při určování příčin vyšetřovaných nehod a incidentů.
- (11) Kapacita orgánů členských států pro vyšetřování bezpečnosti by měla být posílena a spolupráce mezi nimi je potřebná pro zlepšení účinnosti vyšetřování a prevence nehod a incidentů v civilním letectví ve Společenství.
- (12) V evropském kontextu by měla být uznána koordinační úloha orgánů pro vyšetřování bezpečnosti zohledněním již stávající spolupráce mezi těmito orgány a zdroje, které jsou v členských státech k dispozici pro vyšetřování, by měly být využívány co nejhospodárnějším způsobem; toho by mohlo být nejlépe dosaženo zřízením evropské sítě orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví („sítě“).
- (13) Síť by měla provádět koordinační činnosti transparentně a nezávisle a měla by být aktivně podporována Společenstvím.
- (14) Cílů tohoto nařízení lze účinně dosáhnout spoluprací s evropskými třetími zeměmi, kterým by mělo být umožněno podílet se na činnosti sítě.
- (15) Členské státy by měly v souladu s platnými právními předpisy týkajícími se pravomoci orgánů příslušných pro soudní šetření, případně v úzké spolupráci s těmito orgány zajistit, aby orgány příslušné pro bezpečnostní vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví mohly provádět své úkoly za co nejlepších podmínek; cíle soudního šetření by rovněž neměly být ohroženy.
- (16) Účinné bezpečnostní vyšetřování je možné pouze tehdy, jsou-li řádně uchovány důležité důkazy.

- (17) Systém bezpečnosti civilního letectví je založen na zpětné vazbě a ponaučení vyvozených z nehod a incidentů, což si vyžaduje zachovávání naprosté důvěrnosti, aby bylo zajištěno, že cenné zdroje informací budou k dispozici i v budoucnosti; v této souvislosti by citlivé bezpečnostní informace neměly být používány pro účely jiné než prevence nehod a incidentů, s výjimkou situace, kdy převažuje veřejný zájem na jejich zveřejnění.
- (18) Pro prevenci nehod je důležité co nejdříve zveřejnit závěry vyšetřování nehod a incidentů.
- (19) K bezpečnostním doporučením plynoucím z vyšetřování nehod či incidentů by se vždy mělo řádně přihlídnout a v případě potřeby by měla být dále rozpracována s cílem zajistit přiměřenou prevenci nehod v civilním letectví; rovněž by tato bezpečnostní doporučení měla být zohledněna z pohledu Společenství jako celku vzhledem k tomu, že bezpečnost letectví je stále více regulována na evropské úrovni.
- (20) Ze zkušenosti vyplývá, že je někdy obtížné rychle získat spolehlivé seznamy osob na palubě letadla a že údaje obsažené v takových seznamech by měly být chráněny před neoprávněným použitím či zveřejněním.
- (21) Práva obětí leteckých nehod a jejich rodin by měla být řádně chráněna.
- (22) Zpracování osobních údajů podle tohoto nařízení by se mělo řídit směrnicí 95/46/ES.
- (23) Jelikož cílů tohoto nařízení, konkrétně vytvoření společných pravidel v oblasti vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví, nelze uspokojivě dosáhnout na úrovni členských států, a v důsledku celoevropské působnosti tohoto nařízení jich proto může být lépe dosaženo na úrovni Společenství, může Společenství přijmout opatření v souladu se zásadou subsidiarity stanovenou v článku 5 Smlouvy. Podle zásady proporcionality stanovené v uvedeném článku toto nařízení nepřekračuje to, co je nezbytné pro dosažení těchto cílů.
- (24) Opatření nezbytná pro provedení tohoto nařízení by měla být přijata v souladu s rozhodnutím Rady 1999/468/ES ze dne 28. června 1999 o postupech pro výkon prováděcích pravomocí svěřených Komisi¹¹. Komise by měla být zejména zmocněna rozhodnout o jednacím řádu a pracovním programu sítě zřízené tímto nařízením.
- (25) Směrnice 94/56/ES by proto měla být zrušena,

PŘIJALY TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Cílem tohoto nařízení je zlepšit bezpečnost letectví zajištěním vysoké úrovně účinnosti a kvality bezpečnostních vyšetřování v evropském civilním letectví, jejichž jediným účelem je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti.

¹¹ Úř. věst. L 184, 17.7.1999, s. 23.

Článek 2

Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „nehodou“ se rozumí událost spojená s provozem letadla nasazeného s úmyslem letět, která v případě letadla s posádkou nastane mezi okamžikem, kdy osoby nastoupí do letadla s úmyslem letět, a okamžikem, kdy všechny tyto osoby vystoupí, nebo v případě letadla bez posádky nastane mezi okamžikem, kdy letadlo je připraveno k pohybu za účelem letu, a okamžikem, kdy se zastaví na konci letu a primární pohonný systém je vypnut, přičemž během této doby:
 - a) byla osoba smrtelně nebo těžce zraněna následkem:
 - toho, že byla v letadle, nebo
 - přímého styku s jakoukoliv částí letadla včetně částí, které se od letadla oddělily, nebo
 - toho, že byla bezprostředně vystavena proudu výstupních spalín,s výjimkou případů, kdy ke zranění došlo přirozeným způsobem nebo způsobila-li si ho osoba sama nebo bylo-li způsobeno jinou osobou nebo jestliže šlo o černého pasažéra ukrývajícího se mimo prostory normálně používané pro cestující a posádku, nebo
 - b) letadlo utrpí škodu nebo konstrukční závadu, která nepříznivě ovlivňuje konstrukční pevnost, provozní nebo letové charakteristiky letadla a obvykle by vyžadovala rozsáhlou opravu nebo náhradu poškozené součástky,
s výjimkou poruchy nebo poškození motoru, kdy se poškození omezuje na jediný motor, jeho kryt nebo příslušenství; nebo se poškození omezuje na vrtule, koncovky křídel, antény, sondy, rozváděcí lopatky, pneumatiky, brzdy, kola, povrchové poškození podvozku, aerodynamické kryty, rozvodné desky, kryty podvozkových šachet, poškození oken, malá promáčknutí nebo proražené díry na povrchu letadla, menší škody způsobené krupobitím či srážkou s ptákem (včetně děr v krytu radarové antény); nebo
 - c) letadlo se ztratí nebo je zcela nedostupné;
- 2) „pověřeným zástupcem“ se rozumí osoba určená státem na základě své kvalifikace za účelem účasti ve vyšetřování vedeném jiným státem; určený pověřený zástupce je obvykle z orgánu pro vyšetřování bezpečnosti;
- 3) „poradcem“ se rozumí osoba jmenovaná státem na základě své kvalifikace za účelem napomáhání pověřenému zástupci státu ve vyšetřování;
- 4) „příčinami“ se rozumí činnosti, opomenutí, události, podmínky nebo jejich kombinace, které vedly k nehodě či incidentu; určení příčin neznamená přiřčení viny či určení správní, občanské či trestní odpovědnosti;

- 5) „nehodou a incidentem v civilním letectví“ se rozumí jakákoliv nehoda či incident zahrnující letadlo nevykonávající vojenské, celní, policejní či podobné služby;
- 6) „smrtelným zraněním“ se rozumí zranění, které osoba utrpí při nehodě a které má za následek smrt této osoby do 30 dní ode dne nehody;
- 7) „palubním zapisovačem letových dat“ se rozumí všechny typy záznamového zařízení instalovaného v letadle za účelem usnadnění bezpečnostních vyšetřování nehod nebo incidentů;
- 8) „incidentem“ se rozumí událost – jiná než nehoda – spojená s provozem letadla, která postihuje nebo by mohla postihnout bezpečnost provozu;
- 9) „odpovědným vyšetřovatelem“ se rozumí osoba pověřená na základě své kvalifikace organizací, vedením a kontrolou bezpečnostního vyšetřování;
- 10) „provozovatelem“ se rozumí jakákoliv právnická nebo fyzická osoba provozující jedno nebo více letadel nebo navrhující jejich provoz;
- 11) „účastníkem nehody či incidentu“ se rozumí majitel, posádka či provozovatel letadla, které je účastníkem nehody či incidentu, či jakákoliv osoba zapojená do poskytování služeb řízení letového provozu, letových informací či letištních služeb, která si je vědoma toho, že došlo k nehodě či incidentu;
- 12) „bezpečnostním vyšetřováním“ se rozumí postup vedený za účelem prevence nehody a incidentu, který zahrnuje shromažďování a analýzu informací, vypracování závěrů včetně určení příčiny či příčin a/nebo faktorů, které k nim přispívají, a případně vypracování bezpečnostních doporučení;
- 13) „bezpečnostním doporučením“ se rozumí návrh orgánu pro vyšetřování bezpečnosti, který vychází z informací vyplývajících z bezpečnostního vyšetřování či jiných zdrojů, jako např. studií bezpečnosti, a který je vypracován s úmyslem zabránit nehodám a incidentům;
- 14) „vážným incidentem“ se rozumí incident zahrnující okolnosti, které naznačují, že existovala vysoká pravděpodobnost nehody související s provozem letadla nasazeného s úmyslem letět (seznam příkladů vážných incidentů se uvádí v příloze);
- 15) „vážným zraněním“ se rozumí zranění, které osoba utrpí při nehodě a které zahrnuje jedno z následujících:
 - a) hospitalizaci po dobu delší než 48 hodin započatou do sedmi dnů od doby, kdy došlo ke zranění;
 - b) zlomeninu jakékoliv kosti (vyjma jednoduchých zlomenin prstů na ruce, prstů na noze nebo zlomeniny nosu);
 - c) tržné rány způsobující silné krvácení, poškození nervů, svalů nebo šlach;
 - d) zranění některého vnitřního orgánu;

- e) popáleniny druhého nebo třetího stupně nebo jakékoliv popáleny na více než 5 % povrchu těla;
 - f) prokázané vystavení infekčním látkám či škodlivému záření;
- 16) „podnikem“ se rozumí jakákoliv fyzická nebo právnická osoba, bez ohledu na to, zda je či není založena za účelem zisku, nebo jakýkoliv úřední subjekt, bez ohledu na to, zda má či nemá právní subjektivitu.

Článek 3

Oblast působnosti

1. Toto nařízení se vztahuje:
- a) na bezpečnostní vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví, ke kterým došlo na území Společenství, v souladu s mezinárodními závazky členských států;
 - b) na bezpečnostní vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví zahrnujících letadla zapsaná v rejstříku v členském státě nebo provozovaná podnikem usazeným v členském státě, ke kterým došlo mimo území Společenství, a tyto nehody či incidenty nejsou vyšetřovány jiným státem;
 - c) na bezpečnostní vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví, u nichž je členský stát podle mezinárodních bezpečnostních standardů oprávněn jmenovat pověřeného zástupce, který se účastní vyšetřování z pozice státu zápisu do rejstříku, státu provozovatele, státu projekce, státu výroby či státu poskytující informace, zařízení či odborníky na žádost státu, který vede vyšetřování;
 - d) na bezpečnostní vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví, na nichž je členskému státu, který má zvláštní zájem z důvodu případů úmrtí či vážných zranění svých občanů, povoleno státem provádějícím vyšetřování jmenovat odborníka.

Článek 4

Povinnost vést vyšetřování

1. Každá nehoda či vážný incident v civilním letectví, které zahrnují letadlo jiné než stanovené v příloze II nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹², je předmětem bezpečnostního vyšetřování.
2. Rozsah bezpečnostních vyšetřování, na která odkazuje odstavec 1, a postup, který je třeba dodržet při provádění takových bezpečnostních vyšetřování, určí orgán pro vyšetřování bezpečnosti, přičemž zohlední ponaučení, které lze z takových vyšetřování vyvodit pro účely zlepšení bezpečnosti.

¹² Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1.

3. Orgány pro vyšetřování bezpečnosti mohou rozhodnout o vyšetřování incidentů jiných, než jsou incidenty uvedené v odstavci 1, jakož i o vyšetřování nehod či vážných incidentů u jiných typů letadel v souladu s vnitrostátními právními předpisy členských států, pokud z nich chtějí vyvodit bezpečnostní ponaučení.
4. Bezpečnostní vyšetřování podle odstavců 1 a 3 se v žádném případě nezabývají určováním viny či odpovědnosti. Jsou vedena odděleně od jakýchkoliv soudních či správních postupů vedených v souvislosti s určením viny či odpovědnosti a aniž by tyto postupy byly dotčeny.

Článek 5

Orgán pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví

1. Každý členský stát zajistí, aby bezpečnostní vyšetřování byla vedena nebo kontrolována stálým orgánem pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví (dále jen „orgán pro vyšetřování bezpečnosti“), a to bez vnějšího zásahu.
2. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti je funkčně nezávislý zejména na leteckých úřadech odpovídajících za letovou způsobilost, vydávání osvědčení, letovou činnost, údržbu, udělování licencí, řízení letového provozu nebo provoz letiště a obecně na všech jiných stranách, jejichž zájmy by mohly být ve střetu s úlohou svěřenou orgánu pro vyšetřování bezpečnosti nebo by mohly ovlivnit jeho objektivnost.
3. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti při výkonu svých povinností od nikoho nevyžaduje ani nepřijímá pokyny a má neomezenou pravomoc při provádění bezpečnostních vyšetřování.
4. Činnosti, jimiž je orgán pro vyšetřování bezpečnosti pověřen, mohou být rozšířeny o sběr a analýzu údajů týkajících se letecké bezpečnosti, a to zejména k účelům prevence nehod, pokud tyto činnosti neovlivňují jeho nezávislost ani s sebou nenesou žádnou odpovědnost za záležitosti regulační, správní či normalizační.
5. Orgánu pro vyšetřování bezpečnosti jsou uděleny prostředky potřebné pro nezávislý výkon jeho odpovědností a k tomuto účelu je orgán schopen získat dostatečné zdroje. Zejména jde o následující:
 - a) vedoucí orgánu pro vyšetřování bezpečnosti je zkušený a kompetentní v oblasti bezpečnosti civilního letectví a pokud možno v oblasti bezpečnostního vyšetřování;
 - b) vyšetřovatelům je udělen status poskytující jim nezbytné záruky nezávislosti;
 - c) orgán pro vyšetřování bezpečnosti má alespoň jednoho vyšetřovatele schopného vykonávat v případě vážné letecké nehody funkci odpovědného vyšetřovatele;
 - d) orgán pro vyšetřování bezpečnosti má funkční rozpočet, ze kterého může hradit technické zkoušky a cestovní výdaje;

- e) orgán pro vyšetřování bezpečnosti má buď přímo či prostřednictvím ustanovení, na která odkazuje článek 6, k dispozici kvalifikovaný personál a přiměřené prostory, včetně kanceláří a hangárů, v nichž může uchovávat a ohledávat letadla, jejich obsah a trosky.

Článek 6

Spolupráce mezi orgány pro vyšetřování bezpečnosti

1. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti z jednoho členského státu si může vyžádat pomoc orgánu pro vyšetřování bezpečnosti z jiného členského státu. Taková pomoc je k dispozici pokud možno bezplatně.
2. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti může pověřit vyšetřováním nehody nebo incidentu jiný orgán pro vyšetřování bezpečnosti a usnadní mu jeho šetření.
3. Pro účel uplatňování odstavců 1 a 2 pomáhá orgánům pro vyšetřování bezpečnosti síť uvedená v článku 7.

Článek 7

Evropská síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví

1. Tímto se zřizuje evropská síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví (dále jen „síť“). Síť tvoří vedoucí orgánů pro vyšetřování bezpečnosti z každého členského státu či jejich zástupci.
2. Síť koordinuje a posiluje spolupráci a výměnu informací mezi orgány členských států pro vyšetřování bezpečnosti a usnadňuje spolupráci mezi nimi a Komisí a Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“), a to i zřízením řady ústředních funkcí.
3. Síť radí vnitrostátním orgánům i orgánům Společenství a může vydávat doporučení ke všem aspektům týkajícím se vývoje a provádění politiky a právních předpisů v oblasti vyšetřování nehod v civilním letectví.
4. Síť plní svůj mandát transparentně a nezávisle. Její členové nevyžadují ani nepřijímají pokyny od žádného veřejného či soukromého subjektu, který by mohl ovlivnit nezávislý status bezpečnostních vyšetřování.
5. Síť předkládá Evropskému parlamentu, Radě a Komisi výroční zprávu o svých činnostech. Zpráva se zveřejňuje.

Článek 8

Organizace činnosti sítě

1. Činnost sítě je organizována podle jejího jednacího řádu. Síť si ze svých členů zvolí předsedu, a to na dobu nejdéle pěti let. Funkční období předsedy lze prodloužit.

2. Komise a EASA jsou přizvány ke všem zasedáním sítě a jejích odborných pracovních skupin a mohou na nich být zastoupeny, pokud předseda sítě na základě kritérií uvedených v jednacím řádu nerozhodne, že taková účast by představovala střet zájmů s úkoly orgánů pro vyšetřování bezpečnosti.
3. „Sít“ je subjektem usilujícím o splnění cíle obecného evropského zájmu ve smyslu čl. 108 odst. 1 písm. b) nařízení Rady (ES, Euratom) č. 1605/2002¹³ a má nárok na podporu ve formě grantu z rozpočtu Společenství.
4. Granty, které jsou síti udělovány podle odstavce 3, jsou předmětem každoročního pracovního programu, který je zveřejňován.
5. Orgány pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví z evropských třetích zemí, které uplatňují zásady stanovené tímto nařízením, mají nárok na účast v činnosti sítě. Sít může rovněž přizvat pozorovatele z orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví ze třetích zemí a jiné odborníky, aby se účastnili jejích zasedání.
6. Orgány pro vyšetřování bezpečnosti podílející se na činnosti sítě si vyměňují veškeré informace, které mají v rámci uplatňování tohoto nařízení k dispozici, a přijímají nezbytná opatření, která zajišťují přiměřenou důvěrnost takových informací v souladu s platnými vnitrostátními právními předpisy či právními předpisy Společenství.
7. Aniž jsou dotčena ustanovení článku 287 Smlouvy, mají členové sítě, jakož i pozorovatelé i jakékoli další dotčené osoby povinnost nezveřejňovat informace, se kterými se seznámili při práci sítě či na jakýchkoliv jiných zasedáních organizovaných sítí v souladu s jejím jednacím řádem, pokud je Komise uvědomí o tom, že vyžádané stanovisko nebo vznesená otázka jsou důvěrné povahy. Komise může v takových případech rozhodnout, že takové informace obdrží pouze členové sítě.
8. Použitím ustanovení tohoto nařízení není dotčeno nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001¹⁴.
9. O jednacím řádu sítě a jejím pracovním programu se rozhoduje podle postupu, na který odkazuje článek 24. Návrh jednacího řádu a pracovního programu předloží předseda sítě Komisi.

Článek 9

Účast agentury EASA na bezpečnostních vyšetřováních

1. Orgány členských států pro vyšetřování bezpečnosti vyzvou agenturu EASA, aby byla v rámci svých pravomocí zastoupena a účastnila se:
 - a) jakéhokoli bezpečnostního vyšetřování prováděného na území členského státu; orgán pro vyšetřování bezpečnosti, který zodpovídá za

¹³ Úř. věst. L 248, 16.9.2002, s. 1.

¹⁴ Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

vyšetřování, agentuře EASA v souladu s odstavcem 2 předá informace, jež má k dispozici,

- b) jako odborník jakéhokoliv bezpečnostního vyšetřování prováděného ve třetí zemi, v jehož případě byl orgán členského státu pro vyšetřování bezpečnosti vyzván, aby určil pověřeného zástupce; pověřený zástupce předá v souladu s odstavcem 2 agentuře EASA informace, které má k dispozici.

2. Díky právům agentury EASA uvedeným v odstavci 1 má agentura nárok na účast na všech aspektech vyšetřování pod kontrolou odpovědného vyšetřovatele, a zejména má nárok:

- a) navštívit místo nehody a ohledat letadlo, jeho obsah a trosky;
- b) navrhnout témata, ve kterých je třeba provést šetření, a získat informace od svědků, jak je uvedeno v čl. 15 odst. 1 písm. a), za předpokladu, že svědek souhlasí s tím, aby jeho výroky byly zveřejněny;
- c) získat co nejdříve plný přístup k veškerým příslušným důkazům a kopie všech souvisejících dokumentů, včetně informací z palubních zapisovačů letových dat, kromě důvěrných informací, na které odkazuje čl. 15 odst. 1 písm. b) a c);
- d) účastnit se na odečtu údajů z palubních zapisovačů letových dat, kromě hlasových či obrazových záznamových zařízení z pilotní kabiny;
- e) účastnit se vyšetřovacích činností probíhajících mimo místo události, jako jsou například ohledání součástí, testy a simulace, technické instruktáže a jednání o pokroku ve vyšetřování, s výjimkou situací, kdy tyto činnosti souvisí s určením příčin nehody či formulací bezpečnostních doporučení;
- f) podávat připomínky k návrhu závěrečné zprávy o bezpečnostním vyšetřování; její připomínky mohou být na žádost zařazeny do závěrečné zprávy.

3. Agentura EASA podporuje vyšetřování, kterého je oprávněna se zúčastnit, a to poskytováním informací, odborníků a vybavení požadovaných orgánem pro vyšetřování bezpečnosti, který zodpovídá za vyšetřování podle odst. 1 písm. a), nebo pověřeným zástupcem podle odst. 1 písm. b).

Článek 10

Účast státu projekce v bezpečnostních vyšetřováních

Pověření zástupci státu projekce v rámci oblasti působnosti přílohy 13 Úmluvy o mezinárodním civilním letectví jsou jmenováni orgánem pro vyšetřování bezpečnosti členského státu, na jehož území se nachází hlavní místo podnikání držitele typového osvědčení letadla či pohonné jednotky.

Článek 11

Povinnost oznamovat nehody a vážné incidenty

1. Všichni účastníci nehody či incidentu bez prodlení oznámí příslušnému orgánu pro vyšetřování bezpečnosti skutečnost, že došlo k nehodě či vážnému incidentu, na které se vztahuje oblast působnosti tohoto nařízení.
2. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti bez prodlení oznámí Komisi, agentuře EASA a dotčenému členskému státu všechny nehody a vážné incidenty, které mu byly oznámeny.

Článek 12

Status bezpečnostních vyšetřovatelů

1. Odpovědný vyšetřovatel je poté, co ho jmenuje orgán pro vyšetřování bezpečnosti, a bez ohledu na jakékoliv soudní šetření odpovědný za zajištění bezpečného nakládání s veškerým důkazním materiálem a bezpečné opatrování letadla, jeho obsahu a trosk. Odpovědný vyšetřovatel má pravomoc k tomu, aby převzal kontrolu nad místem nehody a přijal opatření nezbytná ke splnění požadavků bezpečnostního vyšetřování.
2. Vyšetřovatelé jmenovaní orgánem pro vyšetřování bezpečnosti jsou zejména oprávněni:
 - a) mít neomezený a nerušený přístup na místo nehody nebo incidentu, jakož i k letadlu, jeho obsahu či troskám;
 - b) zajistit okamžité vypracování seznamu důkazů a kontrolované odstraňování trosk nebo součástí pro účely ohledání nebo analýzy;
 - c) mít okamžitý přístup k palubnímu zapisovači letových dat a k veškerým ostatním záznamům a mít kontrolu nad jejich obsahem;
 - d) mít okamžitý přístup k výsledkům ohledání těl obětí nebo testům provedeným na vzorcích odebraných z těl obětí;
 - e) mít okamžitý přístup k výsledkům ohledání osob zapojených do provozu letadla nebo k výsledkům zkoušek provedených na vzorcích odejmutých u těchto osob;
 - f) předvolat a dotázat svědky a požadovat po nich, aby dodali či předložili informace či důkazy důležité pro bezpečnostní vyšetřování;
 - g) mít volný přístup k veškerým významným informacím nebo záznamům vlastníka, provozovatele nebo výrobce letadla a orgánů odpovědných za civilní letectví, poskytování služeb letové navigace či provoz letiště.
3. Odpovědný vyšetřovatel rozšíří oprávnění uvedená v odstavci 2 na všechny své odborníky a poradce, jakož i na pověřené zástupce, jejich odborníky a poradce, a to v rozsahu nezbytném k jejich účinné účasti na bezpečnostním vyšetřování. Tímto

nejdou ovlivněna práva vyšetřovatelů a odborníků určených orgánem odpovědným za soudní šetření.

Článek 13

Koordinace šetření

1. Je-li ustaveno soudní šetření nehody, zajistí odpovědný vyšetřovatel opatrování palubních zapisovačů letových dat a veškerého důkazního materiálu tak, že si vyžádá, aby úředník soudního orgánu doprovázel palubní zapisovače letových dat či materiál až do místa, kde budou pročitány či zpracovávány. Pokud ohledání či analýza takového materiálu ho může upravit, změnit či zničit, bude předem vyžadováno povolení soudních orgánů.
2. Pokud orgán pro vyšetřování bezpečnosti má v průběhu bezpečnostního vyšetřování podezření, že při nehodě či incidentu došlo k protiprávnímu činu, odpovědný vyšetřovatel o tom okamžitě informuje soudní orgány, na jejichž žádost je kontrola nad místem nehody převedena na ně. S výhradou článků 15 a 16 jsou příslušné informace shromážděné během bezpečnostního vyšetřování rovněž předány těmto orgánům na jejich žádost. Tím není dotčeno právo orgánu pro vyšetřování bezpečnosti pokračovat v bezpečnostním vyšetřování v koordinaci s orgány, na něž byla kontrola nad místem nehody převedena.
3. Aby byla zajištěna řádná koordinace šetření důvodů nehod a incidentů, spolupracují orgány pro vyšetřování bezpečnosti s ostatními orgány, zejména na základě předem uzavřených ujednání se soudními orgány, orgány civilního letectví, pátracími a záchrannými orgány a jinými orgány, které se mohou podílet na vyšetřování nehod.

Článek 14

Uchovávání důkazů

1. Až do příjezdu bezpečnostních vyšetřovatelů nesmí nikdo měnit stav místa nehody ani z něj odebírat žádné vzorky či přemísťovat letadlo, jeho obsah či jeho trosky či z nich odebírat vzorky, ani s nimi nesmí hýbat či je odstranit, s výjimkou případů, kdy je toho zapotřebí z bezpečnostních důvodů či za účelem poskytnutí pomoci zraněným osobám.
2. Jakákoliv zúčastněná osoba podnikne všechny nezbytné kroky k uchování dokumentů, materiálu a záznamů souvisejících s událostí, zejména za účelem zabránit vymazání záznamů konverzací a výstrah po letu.

Článek 15

Ochrana citlivých bezpečnostních informací

1. Aniž by byla dotčena směrnice Evropského parlamentu a Rady 95/46/ES¹⁵, následující záznamy nesmí být zpřístupněny či použity pro účely jiné než bezpečnostní vyšetřování:
 - a) veškeré důkazy svědků a ostatní svědecká prohlášení, záznamy a poznámky učiněné či přijaté orgánem pro vyšetřování bezpečnosti v průběhu bezpečnostního vyšetřování, s výjimkou situace, kdy svědek souhlasí s tím, aby jeho prohlášení byla zveřejněna;
 - b) záznamy odhalující totožnost osob, které poskytly důkazy v rámci bezpečnostního vyšetřování;
 - c) informace shromážděné orgánem pro vyšetřování bezpečnosti, které se týkají účastníků nehody či incidentu a které jsou obzvláště citlivé a soukromé povahy, včetně informací týkajících se jejich zdravotního stavu;
 - d) materiál, který byl dodán dodatečně v průběhu vyšetřování, jako například poznámky, návrhy, stanoviska vypracovaná vyšetřovateli a názory vyjádřené při analýze informací, včetně informací z palubních zapisovačů letových dat;
 - e) informace a důkazy poskytnuté zahraničními vyšetřovateli v souladu s ustanoveními mezinárodních standardů a doporučenými postupy pro vyšetřování leteckých nehod a incidentů, pokud tak požaduje zahraniční orgán pro vyšetřování bezpečnosti;
 - f) návrh závěrečných zpráv.
2. Aniž by byla dotčena směrnice 95/46/ES, následující záznamy nesmí být zpřístupněny či použity pro účely jiné než bezpečnostní vyšetřování nebo jiné účely, jejichž cílem je zlepšení bezpečnosti letectví:
 - a) všechna sdělení mezi osobami, které byly zapojeny do provozu letadla;
 - b) záznamy a přepisy záznamů z útvarů řízení letového provozu;
 - c) průvodní dopisy k zaslaným bezpečnostním doporučením od orgánů pro vyšetřování bezpečnosti adresátovi, pokud tak požaduje orgán pro vyšetřování bezpečnosti, který doporučení vydává;
 - d) hlášení událostí podaná podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES¹⁶.

Orgán odpovědný za správu soudnictví v členském státu však může rozhodnout, že výhody zveřejnění záznamů uvedených v odstavcích 1 a 2 pro jakékoliv jiné právně povolené účely převažují nad nepříznivým vnitrostátním i mezinárodním dopadem, který tento krok může mít na dané či jakékoliv budoucí vyšetřování a na řízení bezpečnosti civilního letectví, a že převažuje veřejný zájem na jejich zveřejnění.

¹⁵ Úř. věst. L 281, 23.11.1995, s. 31.

¹⁶ Úř. věst. L 167, 4.7.2003, s. 23.

3. Agentura EASA se podílí na výměně a analýze informací upravených směrnicí 2003/42/ES a má přístup online ke všem informacím uvedeným v centrální evidenci zřízené podle nařízení Komise (ES) č. 1321/2007¹⁷. Tento přístup se vztahuje na informace, které přímo identifikují provozovatele a letadlo, jež je předmětem hlášení o události. Agentura EASA zajistí důvěrnost těchto informací a omezí jejich používání na míru nezbytně nutnou k plnění jejich bezpečnostních závazků.

Článek 16

Použití záznamů

1. S výjimkou souhlasu všech dotčených členů posádky se hlasové či obrazové záznamy z pilotní kabiny a jejich přepis nezpřístupňují ani nepoužívají pro účely jiné než bezpečnostní vyšetřování.
2. Záznamy z palubních zapisovačů letových dat se nezpřístupňují ani nepoužívají pro účely jiné než bezpečnostní vyšetřování, s výjimkou případů, kdy takové záznamy jsou:
 - a) použity výhradně pro účely letové způsobilosti nebo údržby nebo
 - b) zbaveny informací umožňujících jejich identifikaci nebo
 - c) zpřístupněny zabezpečenými postupy.

Článek 17

Zveřejnění informací

Informace, na které se vztahují články 15 a 16, jsou zařazeny do závěrečné zprávy z bezpečnostního vyšetřování pouze tehdy, jsou-li důležité pro analýzu nehody či incidentu. Informace nebo součásti informací, které pro analýzu nemají význam, se nezveřejňují.

Článek 18

Sdělování informací

1. Zaměstnanci orgánu pro vyšetřování bezpečnosti či jakýkoliv jiný odborník nebo poradce vyzvaný k účasti či podílu na bezpečnostním vyšetřování je vázán povinností zachovávat profesní tajemství podle příslušných použitelných právních předpisů.
2. Vedoucí orgánu pro vyšetřování bezpečnosti odpovědného za bezpečnostní vyšetřování sděluje informace důležité pro prevenci nehod či vážných incidentů orgánům odpovědným za bezpečnost civilního letectví, osobám odpovědným za výrobu či údržbu letadla či jeho vybavení a jednotlivcům či právním subjektům odpovědným za provoz letadla či výškolení zaměstnanců.

¹⁷ Úř. věst. L 294, 13.11.2007, s. 3.

3. Vedoucí orgánu pro vyšetřování bezpečnosti je oprávněn informovat oběti a jejich rodiny či sdružení nebo zveřejňovat veškeré informace o konkrétních zjištěních a postupech bezpečnostního vyšetřování i možných předběžných závěrech a/nebo doporučeních za předpokladu, že neohrozí cíle vyšetřování.

Článek 19

Zpráva o vyšetřování

1. Z každého bezpečnostního vyšetřování je sepsána zpráva v podobě odpovídající druhu a vážnosti nehody či incidentu. Ve zprávě se uvede, že jediným cílem bezpečnostního vyšetřování je prevence budoucích nehod a incidentů bez určování viny či odpovědnosti. Zpráva případně obsahuje bezpečnostní doporučení.
2. Ve zprávě je zaručena anonymita účastníků nehody či incidentu.
3. Před zveřejněním zprávy si orgán pro vyšetřování bezpečnosti vyžádá postřehy od dotčených podniků, které jsou v souvislosti s obsahem konzultací vázány povinností zachovávat profesní tajemství. Při vyžádání uvedených postřehů dodržuje orgán pro vyšetřování bezpečnosti použitelné mezinárodní standardy a doporučené postupy pro vyšetřování leteckých nehod a incidentů.
4. Předtím než orgán pro vyšetřování bezpečnosti zveřejní zprávu, nesmí nikdo bez předchozího písemného souhlasu vedoucího dotčeného orgánu pro vyšetřování bezpečnosti žádné jiné osobě zveřejnit jakékoliv informace uvedené ve zprávě nebo povolit jejich zveřejnění.
5. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti zveřejní závěrečnou zprávu o nehodě v co nejkratší době, pokud možno nejpozději do dvanácti měsíců ode dne nehody.
6. Pokud zprávu nelze zveřejnit během dvanácti měsíců, zveřejňuje orgán pro vyšetřování bezpečnosti prozatímní zprávu alespoň u příležitosti každého výročí nehody, v níž uvede podrobné informace o pokroku dosaženém při vyšetřování a o všech vznesených bezpečnostních otázkách.
7. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti zašle Komisi a agentuře EASA co nejdříve kopii zpráv a bezpečnostních doporučení, pokud nejsou veřejně k dispozici v elektronické formě, v takovém případě orgán pro vyšetřování bezpečnosti Komisi a agenturu EASA pouze vyrozumí odpovídajícím způsobem.

Článek 20

Bezpečnostní doporučení

1. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti doporučí dotčeným podnikům, včetně podniků v jiných členských státech či třetích zemích, v jakékoliv fázi bezpečnostního vyšetřování datovaným průvodním dopisem nezbytná preventivní opatření, která by podle jeho názoru měla být ihned provedena.

2. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti rovněž může vydat bezpečnostní doporučení na základě studií či analýz řady vyšetřování či na základě jiných činností prováděných v souladu s čl. 5 odst. 4.
3. Bezpečnostní doporučení v žádném případě nevytvářejí presumpci viny či odpovědnosti za nehodu či incident.

Článek 21

Kroky následující po bezpečnostních doporučeních a databáze bezpečnostních doporučení

1. Příjemce bezpečnostních doporučení potvrdí, že je přijal, a do 90 dnů od přijetí průvodního dopisu informuje orgán pro vyšetřování bezpečnosti, který doporučení vydal, o opatřeních, jehož hodlá přijmout, a případně o době potřebné k jejich provedení.
2. Orgán pro vyšetřování bezpečnosti informuje příjemce do 60 dnů od přijetí odpovědi o tom, zda považuje odpověď za uspokojivou, a svůj postoj odůvodní.
3. Každý orgán pro vyšetřování bezpečnosti zavede postupy k záznamu odpovědí na vydaná bezpečnostní doporučení.
4. Každý subjekt, který obdrží bezpečnostní doporučení, včetně orgánů odpovědných za bezpečnost civilního letectví v členském státu i na úrovni Společenství, zavede postupy ke sledování pokroku při provádění opatření přijatých v návaznosti na obdržena bezpečnostní doporučení.
5. Orgány pro vyšetřování bezpečnosti zaznamenají v centrální evidenci zřízené podle nařízení (ES) č. 1321/2007 všechna bezpečnostní doporučení vydaná v souladu s čl. 20 odst. 1 a 2, jakož i odpovědi na ně. Orgány pro vyšetřování bezpečnosti obdobně zaznamenají v centrální evidenci všechna bezpečnostní doporučení přijatá ze třetích zemí.

Článek 22

Dostupnost seznamů cestujících

1. Letecké společnosti Společenství a letecké společnosti s odlety z letiště, které se nachází na území členského státu, na nějž se vztahuje Smlouva, zavedou postupy umožňující vypracování seznamu všech osob na palubě letadla během jedné hodiny od okamžiku, kdy byla oznámena nehoda tohoto letadla.
2. Seznam je k dispozici orgánu pro vyšetřování bezpečnosti odpovědnému za vyšetřování, orgánu určenému každým členským státem pro styk s rodinami cestujících a v případě potřeby zdravotním jednotkám, které mohou potřebovat informace k poskytnutí péče obětem.
3. Seznam není veřejně dostupný, dokud příslušné orgány neinformovaly rodiny všech cestujících. Členské státy mohou rozhodnout o zachování důvěrnosti seznamu.
4. Zpracováním údajů obsažených v seznamu není dotčena směrnice 95/46/ES.

Článek 23

Pomoc obětem leteckých nehod a jejich rodinám

1. Členské státy zajistí, aby byl na vnitrostátní úrovni vypracován plán pro pomoc obětem nehod v civilním letectví a jejich rodinám.
2. Členský stát či třetí země, v jejichž případě je nehoda, k níž došlo na území Společenství, předmětem zvláštního zájmu z důvodu případů úmrtí či vážných zranění jejich občanů, jsou oprávněny jmenovat odborníka, který má právo:
 - a) navštívit místo nehody,
 - b) mít přístup k příslušným věcným informacím, jejichž zveřejnění orgán pro vyšetřování bezpečnosti odpovědný za vyšetřování schválil, a informacím o pokroku dosaženém při vyšetřování,
 - c) obdržet kopii závěrečné zprávy.
3. Odborník jmenovaný v souladu s odstavcem 2 může být v závislosti na platných právních předpisech nápomocen při identifikaci obětí a při jednáních s přeživšími pocházejícími z jeho státu.

Článek 24

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použijí se články 3 a 7 rozhodnutí 1999/468/ES s ohledem na článek 8 zmíněného rozhodnutí.

Článek 25

Sankce

Členské státy stanoví pravidla pro sankce, které se použijí při porušení ustanovení tohoto nařízení. Stanovené sankce jsou účinné, přiměřené a odrazující a zejména umožňují postih jakékoliv osoby, která v rozporu s tímto nařízením:

- zveřejní informace chráněné tímto nařízením;
- klade překážky činnosti orgánu pro vyšetřování bezpečnosti, zejména tím, že zabraňuje výkonu povinností vyšetřovatelů či odmítá poskytnout užitečné záznamy, materiál, informace a dokumenty, ukrývá je, mění je nebo je ničí;
- neinformuje příslušné orgány o tom, že došlo k nehodě či incidentu, a to přestože si je této skutečnosti vědoma.

Článek 26

Zrušení

Směrnice Rady č. 94/56/ES se zrušuje.

Článek 27

Vstup v platnost

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

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

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament
předseda*

*Za Radu
předseda*

PŘÍLOHA

SEZNAM PŘÍKLADŮ VÁŽNÝCH INCIDENTŮ

Uvedené incidenty jsou typickými příklady incidentů, které s velkou pravděpodobností představují vážné incidenty. Seznam není vyčerpávající a slouží pouze jako vodítko k definici „vážného incidentu“.

- Situace, v níž které málem došlo ke srážce a která vyžaduje úhybný manévr zabraňující srážce nebo nebezpečné situaci nebo při které by byl úhybný manévr býval vhodný.
- Řízený let do terénu, kterému bylo zabráněno na poslední chvíli.
- Přerušený vzlet na uzavřené nebo obsazené vzletové dráze.
- Vzlety z uzavřené nebo obsazené vzletové dráhy s kritickým odstupem od překážky (překážek).
- Přistání nebo pokus o přistání na uzavřené nebo obsazené přistávací dráze.
- Hrubá selhání ve snaze dosáhnout předpokládaného výkonu při vzletu nebo počátečním stoupání.
- Požár a kouř v kabině pro cestující nebo v prostorách pro náklad nebo požár motorů, i když byl tento požár zlikvidován hasicími prostředky.
- Události vyžadující nouzové použití kyslíku letovou posádkou.
- Konstrukční porucha letadla nebo rozpadnutí motoru, včetně poruch s destrukcí turbínového motoru, neposuzované jako nehoda.
- Mnohočetné poruchy funkcí jednoho nebo více systémů letadla, které vážně ohrožují provoz letadla.
- Ztráta zdravotní způsobilosti letové posádky během letu.
- Množství paliva vyžadující vyhlášení nouzové situace pilotem.
- Incidenty při vzletu či přistání. Incidenty jako například krátké nebo dlouhé přistání nebo vybočení ze vzletové či přistávací dráhy.
- Systémové poruchy, jevy vyvolané počasím, let mimo schválenou letovou křivku nebo jiné události, které by bývaly mohly způsobit potíže při řízení letadla.
- Porucha více než jednoho systému v zálohovém systému, který je povinný pro řízení letu a navigaci.

LEGISLATIVNÍ FINANČNÍ VÝKAZ

1. NÁZEV NÁVRHU:

Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví

2. RÁMEC ABM / ABB

06: Energetika a doprava

06 02: Vnitrostátní, letecká a námořní doprava

3. ROZPOČTOVÉ LINIE

3.1. Rozpočtové linie (provozní linie a související linie na technickou a administrativní pomoc) (dříve linie B.A) včetně okruhů:

06 02 03: Činnosti na podporu evropské dopravní politiky a práv cestujících

3.2. Doba trvání akce a finančního dopadu:

Zahájení: 2010 Ukončení není stanoveno.

3.3. Rozpočtové charakteristiky:

Rozpočtová linie	Druh výdajů		Nové	Příspěvek ESVO	Příspěvky od kandidátských zemí	Okruh ve finančním výhledu
06 02 03	Nepov.	Rozl.	NE	NE	NE	Č. [1a]

4. SHRUTÍ ZDROJŮ

4.1. Finanční zdroje

4.1.1. Shrnutí prostředků na závazky (PZ) a prostředků na platby (PP)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh výdajů	Oddíl č.		Rok n	n+1	n+2	n+3	n+4	n + 5 a násl.	Celkem
-------------	----------	--	----------	-----	-----	-----	-----	---------------------	--------

Provozní výdaje¹⁸

Prostředky na závazky (PZ)	8.1.	a	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Prostředky na platby (PP)		b	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Administrativní výdaje jako součást referenční částky¹⁹

Technická a administrativní pomoc (NP)	8.2.4.	c							
--	--------	---	--	--	--	--	--	--	--

CELKOVÁ REFERENČNÍ ČÁSTKA

Prostředky na závazky		a+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
Prostředky na platby		b+c	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

Administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky²⁰

Lidské zdroje a související výdaje (NP)	8.2.5.	d							
Administrativní náklady, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů, nezahrnuté do referenční částky (NP)	8.2.6.	e							

Celkové orientační finanční náklady zásahu

PZ CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		a+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
PP CELKEM včetně nákladů na lidské zdroje		b+c +d +e	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6

¹⁸ Výdaje, které nespadají pod kapitolu xx 01 příslušné hlavy xx.

¹⁹ Výdaje v rámci článku xx 01 04 hlavy xx.

²⁰ Výdaje v rámci kapitoly xx 01 kromě článků xx 01 04 nebo xx 01 05.

Spoluúčast

Pokud financování návrhu předpokládá spoluúčast členských států či jiných subjektů (uved'te, o které se jedná), je třeba v níže uvedené tabulce vyplnit odhadovanou výši finanční spoluúčasti (pokud se předpokládá finanční spoluúčast jiných subjektů, lze doplnit další řádky):

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Spolufinancující subjekt		Rok n	n+1	n+2	n+3	n+4	n + 5 a násl.	Celkem
Všechny členské státy (celkem)	f	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	3,6
PZ CELKEM včetně spolufinancování	a+c +d +e +f	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2	7,2

4.1.2. Soulad s finančním plánem

- ☒ Návrh je v souladu se stávajícím finančním plánem.
- ☐ Návrh si vyžádá změnu plánu a úpravu příslušného okruhu finančního výhledu.
- ☐ Návrh může vyžadovat použití ustanovení interinstitucionální dohody²¹ (tj. nástroje pro flexibilitu nebo revizi finančního výhledu).

4.1.3. Finanční dopady na straně příjmů

- ☒ Návrh nemá žádné finanční dopady na příjmy
- ☐ Návrh má finanční dopady na příjmy s následujícím účinkem:

v milionech EUR (zaokrouhleno na 1 desetinné místo)

Rozpočtová linie	Příjem	Před akcí [Rok n-1]	Situace po akci					
			[Rok n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5] ²²
	a) Příjmy v absolutním vyjádření							
	b) Změna v příjmech	Δ						

²¹ Viz body 19 a 24 interinstitucionální dohody.

²² V případě potřeby, např. potrvá-li akce déle než 6 let, je třeba doplnit další sloupce.

4.2. Lidské zdroje – pracovníci na plný úvazek (včetně úředníků, dočasných zaměstnanců a externích pracovníků) – viz podrobnosti v bodě 8.2.1.

Roční potřeba	Rok n	n+1	n+2	n+3	n+4	n + 5 a násl.
Celkový objem lidských zdrojů						

5. CHARAKTERISTIKY A CÍLE

5.1. Potřeba, která má být uspokojena v krátkodobém nebo dlouhodobém horizontu

„Evropská síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví“, která má být zřízena podle navrhovaného nařízení, bude odpovídat za usnadnění, koordinaci a posílení praktické spolupráce mezi členskými státy navzájem a mezi členskými státy, Komisí a Evropskou agenturou pro bezpečnost letectví při prevenci a vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví.

5.2. Přidaná hodnota zásahu ze strany Společenství, provázanost návrhu s dalšími finančními nástroji a možná synergie

Tento návrh reaguje na doporučení odborné skupiny, která Komisi poskytuje poradenství při stanovování strategie ve věci nehod v odvětví dopravy, a je v souladu dopravní politikou Společenství stanovenou ve sdělení Komise „Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent – Přezkum Bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“.

V porovnání s ostatními alternativními politickými variantami, které analyzuje posouzení dopadů připojené k tomuto návrhu, má navrhované nařízení z pohledu Společenství největší přidanou hodnotu. Je nejprůměrnější politickou variantou, která by při naprostém zachování zásady nezávislosti bezpečnostních vyšetřování významně posílila celkovou účinnost stávajícího právního rámce pro vyšetřování nehod v civilním letectví v EU, a to podporou dobrovolné spolupráce, aniž by musely být zřízeny nové struktury na úrovni Společenství.

5.3. Cíle, očekávané výsledky a související ukazatele návrhu v kontextu rámce ABM

Cílem tohoto návrhu je posílit rámec Společenství pro vyšetřování a prevenci nehod a incidentů v civilním letectví. Toho bude dosaženo nahrazením a aktualizací stávajících právních předpisů a prosazováním dobrovolné spolupráce mezi členskými státy v této oblasti.

Posledně jmenovaný cíl, který má zásadní rozpočtový dopad, bude zahrnovat podporu Společenství síti vnitrostátních orgánů členských států odpovědných za vyšetřování nehod a incidentů v civilním letectví. Podpora se bude poskytovat prostřednictvím každoročního grantu udělovaného síti, který se použije na provedení řady opatření dohodnutých s Komisí v každoročním pracovním programu.

Činnosti sítě, které jsou v rámci tohoto návrhu podporovány, budou zahrnovat zejména koordinaci činností odborné přípravy určené pro vnitrostátní vyšetřovatele a vypracování mechanismů pro sdílení vyšetřovacích zdrojů mezi členskými státy.

5.4. Způsob provádění (orientační)

☐ ***Centralizované řízení***

- ☐ přímo ze strany Komise
- ☐ nepřímo na základě pověření pro:
 - ☐ výkonné agentury
 - ☐ subjekty, které Společenství zřídila, uvedené v článku 185 finančního nařízení
 - ☐ vnitrostátní veřejné subjekty / subjekty pověřené veřejnou službou

☒ ***Sdílené nebo decentralizované řízení***

- ☒ spolu s členskými státy
- ☐ spolu se třetími zeměmi

☐ ***Společné řízení s mezinárodními organizacemi (uved'te s kterými)***

Příslušné poznámky:

6. MONITOROVÁNÍ A HODNOCENÍ

6.1. Monitorovací systém

„Evropská síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví“ Komisi předloží výroční zprávu o provádění odsouhlaseného pracovního programu.

6.2. Hodnocení

6.2.1. Hodnocení předem (ex-ante)

Hodnocení ex-ante bylo provedeno v rámci zprávy o posouzení dopadů.

6.2.2. Opatření přijatá po průběžném / následném hodnocení (ex post) (na základě podobných zkušeností z minulosti)

6.2.3. Podmínky a periodičita budoucího hodnocení

Evropská síť orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví Komisi předloží výroční zprávu o provádění odsouhlaseného pracovního programu.

7. OPATŘENÍ PROTI PODVODŮM

Smlouvy o grantech na podporu evropské sítě orgánů pro vyšetřování bezpečnosti civilního letectví výslovně uvedou, že Evropský účetní dvůr a agentura OLAF mohou v případě potřeby provádět kontroly na místě u příjemců finančních prostředků a subjektů odpovědných za přidělování těchto prostředků.

8. PODROBNOSTI O ZDROJÍCH

8.1. Cíle návrhu z hlediska jejich finanční náročnosti

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

(Je třeba uvést cílové okruhy, akce a výstupy)	Druh výstupu	Prům. nákl.	Rok n		Rok n+1		Rok n+2		Rok n+3		Rok n+4		Rok n+5 a násl.		CELKEM	
			Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem	Počet výstupů	Náklady celkem
OPERATIVNÍ CÍL Č. 1 ²³ Podpora vnitrostátním orgánům členských států pro vyšetřování nehod v civilním letectví																
Akce 1: Spolufinancování sekretariátu, který koordinuje činnosti vnitrostátních orgánů pro vyšetřování nehod v civilním letectví																
- Výstup 1	Smlouva o grantech		1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6
NÁKLADY CELKEM			1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	1	0,6	6	3,6

²³ Jak je popsáno v bodě 5.3.

8.2. Administrativní výdaje

8.2.1. Počet a druh lidských zdrojů

Pracovní místa		Zaměstnanci využití k řízení akce ze stávajících a/nebo dodatečných zdrojů (počet pracovních míst/plných pracovních úvazků)					
		Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci ²⁴ (XX 01 01)	A*/AD						
	B*, C*/AST						
Zaměstnanci financovaní ²⁵ podle čl. XX 01 02							
Ostatní zaměstnanci ²⁶ financovaní podle čl. XX 01 04/05							
CELKEM							

8.2.2. Popis úkolů, které vyplývají z akce

8.2.3. Původ lidských zdrojů (statutární pracovní místa)

- ☐ Pracovní místa vyčleněná v současnosti na řízení programu, který má být nahrazen nebo prodloužen
- ☐ Pracovní místa předběžně vyčleněná v rámci procesu RSP / PNR na rok n
- ☐ Pracovní místa, o něž je třeba požádat v příštím procesu RSP / PNR
- ☐ Pracovní místa, jež mají být obsazena převedením stávajících zdrojů v rámci řídicího útvaru (interní přeobsazování)
- ☐ Pracovní místa požadovaná pro rok n, avšak neplánovaná v procesu RSP / PNR dotyčného roku

²⁴ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

²⁵ Tyto náklady NEJSOU zahrnuty v referenční částce.

²⁶ Tyto náklady jsou zahrnuty do referenční částky.

8.2.4. Další administrativní výdaje zahrnuté v referenční části (XX 01 04/05 – Výdaje na správu a řízení)

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Rozpočtová linie (číslo a okruh)	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKE M
1 Technická a administrativní pomoc (včetně souvisejících personálních nákladů)							
Výkonné agentury ²⁷							
Další technická a administrativní pomoc							
- interní (intra muros)							
- externí (extra muros)							
Technická a administrativní pomoc celkem							

8.2.5. Finanční náklady na lidské zdroje a související náklady nezahrnuté v referenční části

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

Druh lidských zdrojů	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.
Úředníci nebo dočasní zaměstnanci (XX 01 01)						
Zaměstnanci financovaní podle čl. XX 01 02 (pomocní pracovníci, přidělení národní odborníci, smluvní zaměstnanci, atd.) (upřesněte rozpočtovou linii)						
Náklady na lidské zdroje a související náklady celkem (nezahrnuté do referenční částky)						

²⁷

Měl by být uveden odkaz na konkrétní legislativní finanční výkaz dotyčných výkonných agentur.

Výpočet – *Úředníci a dočasní zaměstnanci*

Výpočet – *Zaměstnanci financovaní podle článku XX 01 02*

8.2.6. Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky

v milionech EUR (zaokrouhleno na 3 desetinná místa)

	Rok n	Rok n+1	Rok n+2	Rok n+3	Rok n+4	Rok n+5 a násl.	CELKE M
XX 01 02 11 01 – Služební cesty							
XX 01 02 11 02 – Schůze a konference							
XX 01 02 11 03 – Výbory ²⁸							
XX 01 02 11 04 – Studie a konzultace							
XX 01 02 11 05 - Informační systémy							
2 Ostatní výdaje na řízení celkem (XX 01 02 11)							
3 Ostatní výdaje administrativního charakteru (upřesněte i s odkazem na rozpočtovou linii)							
Administrativní výdaje celkem, kromě nákladů na lidské zdroje a souvisejících nákladů (NEZAHRNUTÉ do referenční částky)							

²⁸ Uved'te přesně druh výboru a skupinu, do níž náleží.

Výpočet - *Další administrativní výdaje nezahrnuté do referenční částky*