



STANOVISKO č. 1/2008

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 15. apríla 2008

k zmene a doplneniu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES

„Rozšírenie systému EASA na úpravu manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb (ATM/ANS)“

I. Všeobecne

1. Pri prijímaní nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002¹ o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „základné nariadenie“) zákonodarca Spoločenstva vyzval Komisiu², aby čo najskôr predložila vhodné návrhy na rozšírenie jeho rozsahu pôsobnosti na letovú prevádzku a udeľovanie preukazov spôsobilosti posádkam lietadiel. Zákonodarca Spoločenstva tiež predpokladal budúce uplatňovanie základného nariadenia a vypracovanie základných požiadaviek na základe nadväzujúcich legislatívnych návrhov pre všetky ostatné oblasti súvisiace s bezpečnosťou civilného letectva³. Komisia preto pri predkladaní svojho návrhu na prvé rozšírenie právomocí Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) na letovú prevádzku, udeľovanie preukazov spôsobilosti posádkam lietadiel a bezpečnosť lietadiel tretích krajín oznámila⁴ aj svoj zámer rozšíriť z hľadiska „celkového systémového prístupu“ postupne tieto právomoci na bezpečnosť a interoperabilitu letísk, letecké navigačné služby a manažment letovej prevádzky.
2. Základné nariadenie⁵ určuje ako jednu z úloh agentúry poskytovanie potrebnej technickej podpory pre Komisiu, ako aj vypracúvanie a prijímanie stanovísk, na základe ktorých Komisia predkladá svoje legislatívne návrhy týkajúce sa bezpečnosti civilného letectva⁶. Predkladané stanovisko bolo vypracované na takomto základe. Agentúra preto týmto predkladá Komisii svoje stanovisko, ktorého účelom je splniť záväzky týkajúce sa manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, uvedené v oznámení KOM(2005) 578 v konečnom znení z 15. novembra 2005.
3. Toto stanovisko bolo prijaté postupom, ktorý stanovila správna rada agentúry⁷, v súlade s ustanoveniami článku 19 základného nariadenia. Legislatívny program Komisie však vyžadoval, aby agentúra skrátila lehoty pre konzultácie a odpovede, ktoré sú určené v tomto postupe.
4. Toto stanovisko pozostáva z odôvodnenia, v ktorom sú vysvetlené názory agentúry na politiku podporujúcu nariadenie o bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb na úrovni Spoločenstva a ktoré navrhuje obsah zmien a doplnení základného nariadenia, ktorým by sa mala navrhovaná politika vykonávať. K tomuto stanovisku je pripojená nová príloha k základnému nariadeniu, ktorá obsahuje základné požiadavky na bezpečnosť a interoperabilitu manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a hodnotenie vplyvu právnej úpravy.

¹ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1592/2002 z 15. júla 2002 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (Ú. v. ES L 240, 7.9.2002, s. 1.), ktoré bolo nahradené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 079, 19.3.2008, s. 1).

² Článok 7 nariadenia (ES) č. 1592/2002.

³ Odôvodnenie 2 a 23 nariadenia (ES) č. 1592/2002.

⁴ Oznámenie Komisie Rade, Európskemu parlamentu, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov KOM(2005) 578 v konečnom znení z 15. novembra 2005 – Rozšírenie poslania Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva: Agenda roku 2010.

⁵ Termín „základné nariadenie“ sa odtiaľto vzťahuje na nedávno prijaté nariadenie č. 216/2008, o ktorom sa zmieňuje poznámka pod čiarou č. 1.

⁶ Článok 19 ods. 1 základného nariadenia.

⁷ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami („Postup pri tvorbe predpisov“), MB/08/2007, z 13. júna 2007.

II. Konzultácie

a. Oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení (NPA) 2007-16

5. 30. novembra 2007 bol na internetovej stránke agentúry uverejnený konzultačný dokument (NPA 2007-16)⁸, v ktorom bol navrhnutý prístup začlenenia manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb do systému EASA.
6. V tomto konzultačnom dokumente agentúra objasnila inštitucionálny rámec, ktorý bol ustanovený základným nariadením vzhľadom na právnu úpravu ďalších hľadísk bezpečnosti civilného letectva a ktorý by sa vzťahoval aj na manažment letovej prevádzky a letecké navigačné služby, ak by zákonodarca prijal navrhované rozšírenie. Agentúra v tejto súvislosti predstavila návrh základných požiadaviek, ktorými sa určia bezpečnostné ciele uložené zákonodarcom a zabezpečí transpozícia záväzkov členských štátov v rámci Medzinárodnej organizácie pre civilné letectvo (ICAO) na úrovni Spoločenstva. Tieto základné požiadavky budú potom predstavovať základ pre podrobné vykonávacie predpisy, v ktorých sa podrobnejším spôsobom odrazia záväzky regulovaných subjektov, s prihliadnutím na platné normy a odporúčané postupy organizácie ICAO.
7. V oznámení o navrhovanej zmene a doplnení boli predstavené aj odporúčania agentúry týkajúce sa základných zásad pre právnu úpravu bezpečnosti v manažmente letovej prevádzky a leteckých navigačných službách. Agentúra preto požiadala zúčastnené strany o stanovisko k viacerým otázkam, pri ktorých potrebovala vstupné údaje na určenie politiky založenej na dostatočnej zhode, na ktorej by postavila predkladané stanovisko.

b. Dokument pripomienok a odpovedí (CRD)

8. Oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení upútalo značnú pozornosť účastníkov a agentúra do uzávierky 21. januára 2008 prijala 1860 pripomienok od národných orgánov, odborných organizácií a súkromných spoločností. Všetky doručené pripomienky boli potvrdené a zaradené do dokumentu pripomienok a odpovedí, ktorý bol uverejnený na internetovej stránke agentúry 18. marca 2008. Tento dokument obsahuje zoznam všetkých osôb a organizácií, ktoré predložili pripomienky a odpovede na otázky agentúry.
9. Tieto výsledky viedli k záveru, že konzultácie poskytli agentúre pevný základ pre prípravu následných výstupov jej postupu tvorby právnych predpisov. Bolo tiež zrejmé, že tieto pripomienky ako celok odrážali zásadnú zhodu týkajúcu sa celkového systémového prístupu k právnej úprave bezpečnosti vzťahujúcej sa na všetky oblasti letectva a tým podporili zásadu využitia systému EASA na dosiahnutie tohto cieľa. Na základe týchto konzultácií preto dokument pripomienok a odpovedí predstavuje úvodné závery agentúry o tom, ako sa majú zmeniť a doplniť navrhované základné požiadavky a ako sa majú v rozšírenom základnom nariadení stanoviť základné zásady pre právnu úpravu bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb. Úvodné závery sa potom mali finalizovať týmto stanoviskom.
10. Konzultačný proces však upozornil na to, že mnoho zúčastnených strán bolo zmätených prístupom navrhnutým v oznámení o navrhovanej zmene a doplnení, keďže sa domnievali, že úloha agentúry v oblasti právnej úpravy bezpečnosti bude zakotvená v právnych predpisoch o jednotnom európskom vzdušnom priestore a nie v prenose celej právnej úpravy bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky

⁸ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202007-16.pdf.

a leteckých navigačných služieb do systému EASA. Odpovede na otázky týkajúce sa povahy právnej úpravy či poskytovania služieb pri prijímaní koncepcií prevádzky, ako aj riadenia vzdušného priestoru a tokov letovej prevádzky navyše nezabezpečili dostatočnú jasnosť, ktorá by agentúre v danej etape procesu umožnila vypracovať závery. Agentúra sa preto s cieľom podporiť svoje konečné stanovisko podujala na ďalšie posudzovanie možných alternatív v rámci hodnotenia vplyvu právnej úpravy, ktoré bude súčasťou jej stanovísk.

c. Reakcie na dokument pripomienok a odpovedí

11. Agentúra prijala 100 reakcií od 18 účastníkov: desiatich orgánov, štyroch odborných združení, troch poskytovateľov služieb a jedného zástupcu priemyslu. To predstavuje o niečo menej ako 20 % účastníkov, ktorí pôvodne odpovedali na oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení. Tento počet odráža obvyklú mieru reakcií na dokumenty pripomienok a odpovedí agentúry. Väčšina z nich sa týkala objasnenia pripomienok vzťahujúcich sa na oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení v prípadoch, keď sa považovali za nepochopené. Agentúra analyzovala, či by takéto nesprávny výklad vyústil do potreby zmeniť predbežné závery predložené v dokumente pripomienok a odpovedí a vždy, keď tomu tak bolo, zohľadnilo sa to v tomto stanovisku. V niektorých reakciách sa podobne navrhovali zlepšenia vo vzťahu k návrhu základných požiadaviek, ktoré agentúra privítala a využila na zlepšenie svojho konečného návrhu, ktorý je tu priložený. Agentúra bola vo viacerých reakciách požadovaná, aby sa vo svojom stanovisku jasnejšie vyjadrila k určitým hľadiskám svojich návrhov. Je to najmä prípad reakcií niektorých odborných organizácií, ktoré trvali na rozhodujúcej úlohe činnosti svojich členov z hľadiska bezpečnosti. To sa v tomto dokumente a jeho prílohách urobilo v čo najväčšej možnej miere.
12. Mnoho účastníkov opätovne vyjadrilo sklamanie zo skrátenej lehoty pre konzultácie a z krátkeho času, ktorý bol k dispozícii na analýzu pomerne rozsiahleho dokumentu pripomienok a odpovedí. Agentúra môže len opätovne zdôrazniť, že zámerom tesného časového rozvrhu bolo pomôcť Komisii v plnení jej legislatívneho programu. Okrem toho trvá na skutočnosti, že cieľom plánovaného opatrenia je len presun určitých hľadísk právnej úpravy manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb z iniciatívy jednotného európskeho vzdušného priestoru do rámca EASA. Toto opatrenie je výsledkom širokej a otvorenej diskusie, ktorá viedla k záveru, že takéto opatrenie podporuje jasná väčšina účastníkov. Ako už bolo zdôraznené v oznámení o navrhovanej zmene a doplnení a v dokumente pripomienok a odpovedí, v tejto súvislosti je zámerom zabezpečiť hladký presun s využitím zavedených pravidiel a procesov vytvorených v rámci iniciatívy jednotného európskeho vzdušného priestoru. Keďže sa to uskutoční prostredníctvom legislatívnych postupov Spoločenstva a postupu tvorby právnych predpisov agentúry, účastníci budú mať dostatok príležitostí na to, aby si overili, že naozaj ide práve o to, a to pri zmene a doplnení základného nariadenia, ako aj pri prijímaní jeho vykonávacích predpisov.
13. Niekoľko účastníkov tiež predložilo všeobecné poznámky týkajúce sa skutočnosti, že počet pripomienok, ktoré agentúra označila výrazom „vzala na vedomie“ je príliš vysoký a zaujímalo sa, či to znamená, že agentúra ich pri príprave tohto stanoviska nezohľadní. Agentúra by chcela v tejto súvislosti objasniť, že odpoveď „vzala na vedomie“ použila, keď sa domnievala, že povaha pripomienky neovplyvní rozsah pôsobnosti či obsah predpokladaného stanoviska. Výraz „vzala na vedomie“ preto neznamená, že agentúra súhlasí či nesúhlasí s pripomienkou, ale len to, že nevidí rozpor medzi tým, čo plánuje urobiť a tým, čo navrhuje pripomienka.
14. Z niekoľkých reakcií napokon vyplynulo, že sa nesprávne chápe úloha regulačnej funkcie. Jeden účastník konkrétne uviedol, že manažment toku letovej prevádzky je regulačná funkcia a má preto byť regulovaná. Agentúra sa chce vyhnúť akémukoľvek

zmätku, považuje preto za užitočné objasniť, že regulačnú úlohu vníma ako úlohu, ktorá sa týka vykonávania verejných právomocí a nemožno ju preto zveriť poskytovateľom služieb, a že takéto regulačné úlohy musia preto vykonávať verejné subjekty za podmienok, ktoré ustanoví zákonodarca pri určovaní ich delegovaných právomocí. Tieto orgány sú preto regulačnými orgánmi a nie regulovanými subjektmi.

15. Agentúra na záver a po zohľadnení prijatých pripomienok týkajúcich sa oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení a reakcií na svoj dokument pripomienok a odpovedí vydáva toto stanovisko, ktoré podľa nej odráža väčšinový pohľad pokiaľ ide o podmienky, podľa ktorých bude v rámci systému EASA upravená bezpečnosť a niektoré hľadiská interoperability manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, v úzkej koordinácii a nadväznosti na rámec iniciatívy jednotného európskeho vzdušného priestoru.

III. Obsah stanoviska agentúry

Všeobecné informácie

16. Oznámenie agentúry o navrhovanej zmene a doplnení založené na jej chápaní odporúčaní skupiny na vysokej úrovni pre budúcnosť právnej úpravy leteckej dopravy, ktorú zriadil podpredseda Komisie Barrot a záverov hodnotenia vplyvov, ktoré bolo predložené v oznámení Komisie uvedenom v odseku 2 vyššie predpokladalo, že rozšírenie systému EASA na právnu úpravu bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb sa má uskutočniť s využitím systému EASA, ktorý bol ustanovený základným nariadením a ďalej popísaný v tomto oznámení o navrhovanej zmene a doplnení. Znamená to, že celkový systémový prístup by sa uplatňoval na právnu úpravu bezpečnosti a nie na právnu úpravu manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb. Celkový systémový prístup k bezpečnosti treba v tejto súvislosti chápať tak, že všetky prvky v reťazci bezpečnosti letectva, najmä rozhrania, je potrebné analyzovať centralizovaným spôsobom s cieľom určiť, aké obmedzujúce opatrenia musí každý subjekt v reťazci bezpečnosti zaviesť, aby sa znížil nielen jeho vlastný príspevok k rizikám, ale aj celková úroveň ohrozenia. Je naozaj pravda, že bezpečnejšie správanie samo osebe nepostačuje na zaistenie celkovej bezpečnosti systému.
17. To určite predstavuje výrazný odklon od logiky v pozadí koncepcie jednotného európskeho neba, ktorá súbežne rieši rôzne hľadiská právnej úpravy. Kapacita, hospodárska výkonnosť, interoperabilita systémov a zložiek manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, interoperabilita medzi vzdušnými a pozemnými službami, bezpečnosť, ochrana životného prostredia a ďalšie hľadiská úpravy sú preto dôkladne prepletené v platných predpisoch, ako aj v procese vydávania osvedčení. Táto vízia celkového systémového prístupu odráža tradičný postup v tejto oblasti, kde dokonca aj poskytovanie služieb a regulačné funkcie boli až donedávna považované za dve strany jednej mince. Jej prvotným zámerom je podpora celkového systémového prístupu na zlepšenie celkového výkonu systému manažmentu letovej prevádzky, najmä vzhľadom na kapacitu a hospodársku výkonnosť. Predstavuje to tiež určité výhody, pretože to umožňuje zahrnúť pod jedno schválenie všetky regulačné záväzky regulovaných subjektov, ako keby udeľovanie licencií leteckým prepravcom spoločne zahŕňalo bezpečnosť, finančné a poisťné záväzky a označovanie.
18. Prístup jednotného európskeho neba však prináša niektoré prekážky, keďže nie je jasný spôsob rozhodovania medzi bezpečnosťou a ostatnými cieľmi. Z tohto dôvodu teraz existuje široká zhoda v tom, že právna úprava bezpečnosti má byť oddelená od právnej úpravy hospodárskej výkonnosti. Túto zásadu pripomína 1. odporúčanie skupiny na vysokej úrovni: „... a zabezpečiť, aby sa činnosti pre právnu úpravu

bezpečnosti vykonávali oddelene od ostatných foriem právnej úpravy.“ Tento prístup možno vnímať aj ako prekážku pri odčlenení príslušných zložiek systému manažmentu letovej prevádzky, keďže konečné rozhodnutie o úrovni bezpečnosti vo vzdušnom priestore, v ktorom majú monopol, ponecháva tento systém na poskytovateľov koncových služieb v oblasti služieb riadenia letovej prevádzky. Tieto dôvody medzi iným vysvetľujú, prečo tento prístup nezostal zachovaný v ďalších oblastiach právnej úpravy leteckej dopravy, ktoré sa postupne vyvíjali smerom k celkovému systémovému prístupu k bezpečnosti, ktorý stojí v pozadí systému EASA. Potom vznikajú nezhody s regulačným systémom, ktorý sa uplatňuje na iné subjekty v bezpečnostnom reťazci manažmentu letového priestoru, ako sú užívatelia vzdušného priestoru vrátane pilotov a prevádzkovateľov a výrobcovia palubného vybavenia, ktorých dodržiavanie množstva požiadaviek manažmentu letovej prevádzky (výstroj, postupy, interoperabilita medzi palubou a pozemnými službami, výkonnosť vybavenia...) sa presadzuje s využitím systému EASA, tak, ako to vyžaduje zásada organizácie ICAO, ktorá kladie zodpovednosť na štát registrácie. Keď sa takéto zásady organizácie ICAO nedodržiavajú, môže to viesť k dvojitej právnej úprave, ako sa zistilo v súvislosti s iniciovaním jednotného európskeho neba.

19. V hodnotení vplyvu právnej úpravy, ktoré musí poskytnúť na podporu svojich stanovísk, agentúra analyzovala klady a zápory oboch možností s cieľom dospieť k pokroku v tejto diskusii. Jeho záver, uvedený v prílohe 2, podporuje rozšírenie systému EASA ako najlepšie riešenie vzhľadom na bezpečnosť a aj účinnosť právnej úpravy. Skutočne to najlacnejšie a najvhodnejšie riešenie je obmedziť vydávanie osvedčení iba na bezpečnostné hľadiská, ako odporučila skupina na vysokej úrovni pre budúcnosť právnej úpravy leteckej dopravy v Európe. Jeho nízky sociálny dosah sa navyše môže jednoducho obmedziť.
20. Táto voľba má samozrejme za následok potrebu riadne skĺbiť rozšírené základné nariadenie a jeho budúce vykonávacie predpisy s nariadeniami o jednotnom európskom nebi a ich vykonávacími predpismi. Ak by malo odvetvie dodržiavať bezpečnostné požiadavky oboch systémov vyplývajúce zo zdvojeného postupu tvorby právnych predpisov, skutočne by to preň znamenalo nárast problémov. Pri súčasnom stave však nie je možné presne určiť ustanovenia právnych predpisov o jednotnom európskom nebi, ktoré by sa po nadobudnutí účinnosti rozšíreného základného nariadenia museli zmeniť a doplniť, ani ustanovenia, ktoré by boli ovplyvnené jeho vykonávacími predpismi. Agentúra navyše nie je oprávnená predkladať návrhy týkajúce sa právnych predpisov o jednotnom európskom nebi. Vo vhodnom čase sa preto musí riadne koordinovať vypracovanie potrebných úprav. Pružným riešením by bolo, že zákonodarca deleguje Komisii právomoci na vykonanie týchto potrebných úprav podľa jednotlivých prípadov. Ďalšou možnosťou by bolo, že na konci legislatívneho obdobia sa vykoná revízia dosahu prijatia rozšíreného základného nariadenia s cieľom určiť v jeho predposlednom článku ustanovenia právnych predpisov o jednotnom európskom nebi, ktoré treba zrušiť alebo zmeniť a doplniť.
21. Agentúra v tejto súvislosti pripomína, že opakovane potvrdila, že akékoľvek budúce vykonávacie predpisy agentúry EASA budú postavené na základe ustanovení o jednotnom európskom nebi platných v danom čase, najmä transponovaných požiadaviek Eurocontrolu na regulovanie bezpečnosti. V tejto súvislosti budú vypracované prechodné mechanizmy na zabezpečenie súdržnosti schválení, ktoré už boli udelené podľa predpisov o jednotnom európskom nebi. Existuje množstvo príkladov takéhoto udeľovania pri prechode z vnútroštátnych predpisov na predpisy agentúry EASA, na základe ktorého sa zabezpečil hladký prechod bez ďalšieho zaťaženia odvetvia. Zároveň bude potrebné zabezpečiť súdržnosť medzi systémom EASA a systémom jednotného európskeho neba, s prihliadnutím na odporúčania skupiny ad hoc pre dvojité právne úpravy⁹. Naozaj je možné vytvoriť procesy, ktoré

⁹ <http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/DRAHG/DRAHG%20Report.pdf>

zabezpečia harmonizované požiadavky a postupy vydávania osvedčení s cieľom zabrániť viacnásobnému posudzovaniu zhody. Agentúra v súčasnosti pracuje na zjednodušení schválení organizácií v kontexte rozšírenia systému EASA na letovú prevádzku a vykonávania noriem a odporúčaných postupov systému riadenia bezpečnosti organizácie ICAO. Táto činnosť sa použije pri tvorbe budúcich vykonávacích predpisov pre letiská a poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb.

Bezpečnostné ciele

22. V oznámení o navrhovanej zmene a doplnení je vysvetlené, že právnymi predpismi Spoločenstva sa určia ciele, ktoré chce zákonodarca dosiahnuť prostredníctvom spoločného opatrenia na úrovni Spoločenstva. Tým sa vysvetľuje, čo musia regulované subjekty a výkonné orgány robiť, aby plnili svoje záväzky a poskytujú sa potrebné nástroje pre politickú a súdnu kontrolu ich konania. Skúsenosť v iných oblastiach leteckej dopravy ukázala, že transpozícia odkazom na normy a odporúčané postupy organizácie ICAO neposkytovala dostatočné riešenie, keďže pôvodne boli určené na zabezpečenie voľného pohybu užívateľov vzdušného priestoru. Spájajú preto bezpečnostné a ďalšie požiadavky (interoperabilitu a administratívne požiadavky) spôsobom, ktorý neumožňuje prístup k právnej úprave bezpečnosti založený na výkonnosti. Agentúra preto zastáva názor, že účelové základné požiadavky pre bezpečnosť musí zákonodarca prijať ako ďalšiu prílohu k základnému nariadeniu.

Obsah základných požiadaviek

23. V oznámení o navrhovanej zmene a doplnení bol predložený návrh základných požiadaviek, ktoré agentúra vypracovala podľa štandardného procesu, ktorý bol použitý vo všetkých predchádzajúcich prípadoch. S pomocou expertov v tejto oblasti agentúra identifikovala problematické body spojené so zabezpečením manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, potom posúdila súvisiace riziká a nakoniec vypracovala stratégie na ich obmedzenie, ktoré predstavujú navrhované základné požiadavky. Zámerom týchto základných požiadaviek je tiež poskytnúť vhodný základ na určenie vykonávacích prostriedkov, ktoré zaručia súdržnosť a kontinuitu s existujúcimi právnymi predpismi o jednotnom európskom nebi a vykonávacími predpismi. Tak ako v predošlých prípadoch, oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení ani teraz neuviedlo podrobnosti tohto procesu, príslušné údaje však môžu byť podľa potreby poskytnuté na podporu legislatívneho procesu. Pripomienky prijaté počas konzultácií boli za ten krátky čas, ktorý mala agentúra vymedzený na poskytnutie tohto stanoviska, v čo najväčšej miere využité na zlepšenie obsahu základných požiadaviek. Výsledný text je predložený v prílohe 1 spolu s vysvetlením ich obsahu a ich prepojením s normami a odporúčanými postupmi organizácie ICAO.

Povaha koncepcie prevádzky

24. Základné požiadavky v zásade a vzhľadom na to, že základné nariadenie je priamo uplatniteľné v celom rozsahu, stanovujú práva a povinnosti regulovaných subjektov. Ich súčasťou preto nemajú byť ustanovenia určené pre výkonné orgány s prenesenou právomocou, pre Komisiu a členské štáty. Primerané podmienky na vykonávanie týchto prenesených právomocí je lepšie určiť v článkoch základného nariadenia, ktoré ich priznávajú. Agentúra sa z tohto dôvodu po určení rizík spojených so zavedením koncepcií prevádzky opýtala, či je ich prijatie regulačnou funkciou alebo funkciou poskytovania služieb. Z doručených odpovedí vyplynula určitá neistota vzhľadom na vymedzenie koncepcií prevádzky a určitá odlišnosť názorov týkajúca sa vlastnej povahy príslušnej funkcie. Agentúra sa preto podujala túto otázku hlbšie preskúmať

v hodnotení vplyvu právnej úpravy, ktoré musí byť pripojené k jej stanoviskám. Výsledky tohto hodnotenia viedli k nasledovným záverom.

25. Definícia, ktorá zaznamenala najväčšiu zhodu je, že koncepcia prevádzky je kombináciou postupov, ktoré majú zaviesť užívatelia vzdušného priestoru (siahajúcich od jednoduchých „letových predpisov“ vo vzdušnom priestore s veľmi nízkou hustotou dopravy po veľmi zložité kombinácie postupov v komplexnom vzdušnom priestore), požiadaviek na vybavenie pozemných zariadení a paluby lietadiel, služieb, ktoré sa majú poskytovať a využívať (vrátane riadenia letovej prevádzky, leteckých informácií, meteorologických údajov, komunikácie, navigácie, dohľadu, atď.), postupov, ktoré majú zaviesť poskytovatelia týchto služieb a odbornej spôsobilosti zamestnancov. Využívanie každého bloku vzdušného priestoru musí byť založené na vyhradenej koncepcii prevádzky. V jednom bloku sa môže uplatňovať viacero koncepcií prevádzky. V takomto prípade sa musí zaviesť taktické riadenie tohto bloku vzdušného priestoru, ktorého cieľom je rozhodovať o uplatňovanej koncepcii prevádzky podľa jednotlivých prípadov a oznamovať užívateľom vzdušného priestoru, ktorá koncepcia sa uplatňuje v danom čase. Koncepcia prevádzky preto nie je výsledkom výskumnej činnosti vedúcej k potenciálnym možnostiam zvýšenia kapacity vzdušného priestoru. Je to formálne rozhodnutie, ktoré ovplyvňuje prevádzku vo vyhradenom bloku vzdušného priestoru. Agentúra sa preto domnieva, že táto koncepcia sa nemá zamieňať s výstupmi výskumného programu manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba, čo bol prípad niektorých prijatých pripomienok, ktoré preštudovala.
26. Ciele, ktoré má koncepcia prevádzky splniť, sa netýkajú len bezpečnosti, ale aj hospodárskej účinnosti, ochrany životného prostredia a všetkých ďalších kritérií, ktoré zákonodarca môže určiť s cieľom uspokojiť očakávania verejnosti. Súčasťou tohto rozhodnutia je preto rozhodovanie medzi protichodnými cieľmi, nemožno ho teda ponechať na strany s vlastnými záujmami. Prijímanie koncepcií prevádzky sa preto musí vykonávať v rámci prenesených výkonných právomocí a je to regulačná funkcia. Vykonávanie tejto funkcie sa musí koordinovať na úrovni organizácie ICAO a Spoločenstva, aby zabezpečilo celkovú súdržnosť a interoperabilitu z pohľadu užívateľov vzdušného priestoru aj poskytovateľov služieb. Agentúra tak dospela k záveru, že základné požiadavky pre určenie vyhradených koncepcií prevádzky nie je potrebné stanoviť. Keďže však zodpovedné príslušné orgány (či už by to bola Komisia alebo vnútroštátne orgány) musia overiť, či sa v týchto koncepciách prevádzky primerane zohľadňuje bezpečnosť, agentúra zastáva názor, že požiadavky, ktoré v prílohe oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení predpokladala na obmedzenie súvisiacich rizík sa musia začleniť do článku základného nariadenia, v ktorom sa určujú podmienky pre prenesenie takýchto právomocí. V tejto súvislosti je potrebné objasniť, že agentúra nechce mať v tejto oblasti žiadne výkonné právomoci. Domnieva sa však, že má zohrávať úlohu technického poradcu na hodnotenie bezpečnostného dosahu plánovaných koncepcií prevádzky a ich zmien. Považuje tiež za potrebné, aby sa pre dohľad nad vykonávaním prenesených právomocí v tejto oblasti príslušnými vnútroštátnymi orgánmi využil jej proces kontroly dodržiavania noriem.
27. Vyhradené koncepcie prevádzky sa po prijatí vykonávajú prostredníctvom predpisov, ktoré sa vzťahujú na užívateľov vzdušného priestoru, zamestnancov a poskytovateľov služieb, ako aj na vybavenie, systémy a zložky, ktoré musia používať. V súčasnom rámci organizácie ICAO tieto pravidlá, ktoré sa zaoberajú najmä interoperabilitou z pohľadu užívateľov vzdušného priestoru, medzi svojimi prevádzkovateľmi presadzuje štát registrácie, majú sa preto prijímať podľa systému EASA. Pokiaľ ide o zamestnancov a poskytovateľov služieb, tieto pravidlá sa zaoberajú najmä interoperabilitou z pohľadu poskytovateľov služieb a tiež súvisiacimi postupmi a požiadavkami odbornej prípravy. Keďže ich bezpečnostný obsah je zvyčajne okrajový, prijímajú sa zväčša v rámci jednotného európskeho neba, ak Komisia na základe svojich prenesených výkonných právomocí v jednotlivých prípadoch

odôvodnených bezpečnostným rozmerom nerozhodne inak. Takýmito predpismi sa v prípade potreby môže určiť, aké úlohy sa prenesú na poskytovateľov služieb v súvislosti s vykonávaním a taktickou úpravou koncepcií prevádzky, ktoré uplatňujú.

Rozsah pôsobnosti a uplatniteľnosť

Vzdušný priestor

28. V oznámení o navrhovanej zmene a doplnení bolo uvedené, že právna úprava manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb prostredníctvom základného nariadenia si vyžaduje, aby bol jasne vymedzený rozsah vzdušného priestoru, v ktorom sa uplatňujú spoločné pravidlá. Agentúra zastáva názor, že okrem vzdušného priestoru, v ktorom sa uplatňujú právne predpisy o jednotnom európskom nebi, musí právna úprava bezpečnosti letovej prevádzky v rámci systému EASA zahŕňať aj celý vzdušný priestor, v ktorom sa uplatňuje Zmluva¹⁰. Tak bude možné obsiahnuť riadený aj neriadený vzdušný priestor, keďže bezpečnostné ciele majú nevyhnutne iný rozsah pôsobnosti ako riadenie kapacity. Bezpečnosť letovej prevádzky v neriadenom vzdušnom priestore zabezpečujú letové predpisy, ktoré obsahuje príloha 2 organizácie ICAO¹¹ a ktoré sú podobné predpisom používaným na zabezpečenie bezpečnosti cestnej premávky. Prinesie to výhodu harmonizácie tých platných letových predpisov týkajúcich sa bezpečnosti, ktoré sa v súčasnosti medzi jednotlivými štátmi líšia a predstavujú tak skutočné ohrozenie bezpečnosti vzhľadom na nedostatočnú interoperabilitu z pohľadu užívateľov vzdušného priestoru. V dokumente pripomienok a odpovedí už bolo uvedené, že to vôbec neznamená, že agentúra sa chce podieľať na rozhodovaní o tom, čo je a čo nie je riadený vzdušný priestor. Takéto rozhodnutia sa majú prijímať pri určovaní koncepcií prevádzky, čo bolo vysvetlené vyššie.
29. Agentúra chce v tejto súvislosti pripomenúť, že niektoré letecké navigačné služby, napríklad reťaz poskytovania leteckých informácií, ako aj komunikačné a navigačné služby, sú často k dispozícii v neriadenom vzdušnom priestore a môžu byť dokonca podmienkou bezpečného a plynulého toku dopravy. Je preto legitímne, aby sa aj na tieto služby vzťahovali spoločné bezpečnostné požiadavky.

Užívatelia vzdušného priestoru

30. V časti tohto stanoviska venovanej koncepcii prevádzky bolo vysvetlené, že leteckí dopravcovia musia dodržiavať vyhradené koncepcie prevádzky platné vo vzdušnom priestore, ktorý v danom čase využívajú. Majú sa tým na mysli požiadavky na výstroj a odbornú prípravu, ako aj povinnosť používať určité služby a vykonávať predpísané postupy. Systém EASA už zahŕňa príslušné ustanovenia, ktoré sú súdržné s ustanoveniami prílohy 6 organizácie ICAO. Agentúra preto zastáva názor, že právna úprava bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb užívateľov vzdušného priestoru sa má radšej upraviť v rámci tohto systému. Nevyžaduje si to žiadne zmeny základného nariadenia, ktorého článok o uplatniteľnosti už zahŕňa prevádzku do Spoločenstva, v rámci neho alebo zo Spoločenstva lietadlami registrovanými v členskom štáte alebo tretej krajine. Rámec jednotného európskeho neba tým navyše získa prostriedky na presadzovanie predpisov zahrnuté v základnom nariadení.

¹⁰ To sa samozrejme netýka vzdušného priestoru nad voľným morom, ktorý riadia členské štáty na základe poverenia organizácie ICAO.

¹¹ Má sa za to, že nie všetky prvky, ktoré obsahuje príloha 2 organizácie ICAO, sa priamo týkajú leteckej bezpečnosti a preto sa na ne nebude vzťahovať systém EASA.

31. V tejto súvislosti môže byť vhodné pripomenúť, že z rozsahu pôsobnosti základného nariadenia sú vylúčené len lietadlá zapojené do tzv. „štátneho poslania“ (polícia, colná správa, vojsko a podobné služby). Na druhej strane z toho vyplýva, že lietadlá vo vlastníctve štátu podliehajú spoločným pravidlám, ktoré základné nariadenie predpisuje, keď do takéhoto poslania nie sú zapojené. Inými slovami, keď fungujú vo všeobecnej letovej prevádzke, vzťahujú sa na ne rovnaké predpisy ako na užívateľov vzdušného priestoru. Tak ako iné kategórie užívateľov, aj oni majú právo prispievať k tvorbe predpisov, ktoré sa na nich vzťahujú a žiadať, aby tieto predpisy boli primerané typu a povahe ich činnosti. V odôvodnených prípadoch sa osobitné zaobchádzanie rieši pri prijímaní koncepcií prevádzky alebo tvorbe predpisov. K možným výnimkám sa pristupuje s využitím platných postupov, najmä postupov určených v článku 14 základného nariadenia.

Poskytovatelia služieb

32. Z hodnotenia rizík, ktoré vykonala agentúra vyplynulo zistenie, že poskytovanie služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb zahŕňa významné riziká, ktoré je potrebné primerane obmedziť. Skutočne sa už všeobecne uznáva, že na poskytovateľov služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb sa vzťahujú spoločné bezpečnostné požiadavky a právne predpisy o jednotnom európskom nebi už ustanovili príslušné požiadavky pre vydávanie osvedčení. Oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení preto dospelo k záveru, že na poskytovateľov takýchto služieb sa musia vzťahovať spoločné predpisy podľa systému EASA.
33. Pri tejto otázke je možno vhodné objasniť, že Zmluva neumožňuje rozlišovať medzi podnikmi na základe ich vlastníctva. Z toho vyplýva, že k poskytovateľom služieb vo vlastníctve štátu vrátane vojenskej správy nemožno pristupovať inak ako k akejkoľvek inej organizácii, súkromnej či verejnej, ktorá poskytuje rovnaké služby. V odseku 31 bolo vysvetlené, že k osobitnému zaobchádzaniu alebo výnimkám sa pristupuje v súlade s platnými postupmi.
34. Agentúra sa tiež pokúsila presnejšie určiť služby ovplyvnené touto právnou úpravou, aby zabezpečila právnu istotu. Hoci bolo zrejmé, že za regulované subjekty sa majú považovať poskytovatelia služieb letovej prevádzky, komunikácie, navigácie, dohľadu, meteorologických údajov a leteckých informácií, ktorí sú už v niektorých prípadoch súkromnými alebo verejnými subjektmi, pri poskytovateľoch podieľajúcich sa na riadení vzdušného priestoru a manažmente toku letovej prevádzky to nebolo až také jasné. Balík týkajúci sa jednotného európskeho neba síce má tieto dve posledné funkcie v rozsahu pôsobnosti, neustanovuje však spoločné (či základné) požiadavky pre ich poskytovanie, ani neukladá žiadnu povinnosť pre ich osvedčovanie. Je skutočne otázne, či sú tieto funkcie poskytovaním služieb alebo regulačnými činnosťami. Agentúra preto pred vlastným rozhodnutím požiadala o stanovisko účastníkov.
35. Prijaté odpovede naznačili, že tieto funkcie zahŕňajú regulačné hľadiská i hľadiská poskytovania služieb, a to vzhľadom na prítomnosť strategických, predtaktických a taktických prvkov. Agentúra sa potom podujala hlbšie analyzovať prijaté odpovede a posúdiť dosah daných možností v hodnotení vplyvu právnej úpravy, ktoré musí byť pripojené k jej konečnému stanovisku. Závery, ku ktorým dospela, sú nasledovné: riadenie vzdušného priestoru, ktoré znamená dočasné pridelenie vopred určených blokov alebo trás vzdušného priestoru konkrétnym civilným alebo vojenským užívateľom sa má skôr považovať za funkciu štátu, s pozitívnymi bezpečnostnými a hospodárskymi dôsledkami. Keďže manažment toku letovej prevádzky môže jednotlivým subjektom spôsobiť komerčnú ujmu (napr. zmeškané lety, preložené trasy letov, či poskytnutie väčšej kapacity v danom čase), hodnotenie vplyvu právnej

úpravy dospelo k podobnému záveru, že je lepšie považovať ho za regulačnú funkciu, aspoň pokiaľ ide o jeho ústrednú funkciu.

36. Agentúra na základe toho dospela k záveru, že strategické alebo ústredné prvky týchto funkcií, ktoré sa z mnohých hľadísk blížia povahe koncepcie prevádzky, majú regulačný charakter a preto o nich majú rozhodovať príslušné orgány s prenesenou právomocou, Európska komisia alebo regionálne či miestne príslušné orgány s prihliadnutím na potrebnú primeranú subsidiaritu. Súvisiace bezpečnostné požiadavky sa potom zavedú v podmienkach prenesenia týchto právomocí. Agentúra tiež dospela k záveru, že poskytovatelia služieb môžu nakladať s taktickými prvkami riadenia vzdušného priestoru a manažmentu toku letovej prevádzky, pokiaľ to nemá za následok konflikt záujmov a príslušný orgán rozhodne v tomto zmysle. Takýmto poskytovateľom služieb je preto potrebné uložiť primerané základné požiadavky.
37. Agentúra teda zastáva stanovisko, že spoločné bezpečnostné predpisy sa vzťahujú na každú organizáciu, ktorá sa podieľa na poskytovaní služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb určených v rámci jednotného európskeho neba.

Systemy a zložky

38. Z hodnotenia rizík, ktoré vykonala agentúra vyplynulo zistenie, že vývoj, údržba a fungovanie systémov a zložiek prispievajúcich k poskytovaniu služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb zahŕňa významné riziká, ktoré je potrebné primerane obmedziť. Túto skutočnosť potvrdzujú normy a odporúčané postupy organizácie ICAO a právne predpisy o jednotnom európskom nebi, ktoré ustanovujú požiadavky pre vydávanie osvedčení. Agentúra preto dospela k záveru, že na takéto systémy a zložky sa musia vzťahovať spoločné predpisy podľa systému EASA. Potreba právnej úpravy sa však má určiť pri tvorbe príslušných vykonávacích predpisov na základe jednotlivých prípadov, aby sa zabránilo nadmernej regulácii. Pri prijímaní takéhoto rozhodnutia by sa zásada proporcionality overila vykonaním hodnotenia vplyvu právnej úpravy.

Personál

39. Členské štáty už prostredníctvom svojich záväzkov v rámci organizácie ICAO a následne aj podľa právnych predpisov o jednotnom európskom nebi uznali, že na riadiacich letovej prevádzky¹² sa musia vzťahovať spoločné požiadavky týkajúce sa teoretických znalostí, praktických zručností, jazykovej spôsobilosti a zdravotnej spôsobilosti. Zámerom týchto požiadaviek je zabezpečiť, aby popri absolvovaní potrebnej odbornej prípravy, čo je požiadavka pre všetky povolania, mali aj primeranú fyzickú/zdravotnú spôsobilosť a dostatočnú súčasnú prax. Potreba spĺňať takéto požiadavky, ktoré obmedzujú slobodu týchto osôb vykonávať toto povolanie a môžu ich dokonca prinútiť opustiť vlastné zamestnanie, keď tieto podmienky už nespĺňajú, viedla agentúru k záveru, že títo zamestnanci pôsobia v regulovanom povolaní a preto sa na nich vzťahuje rozšírené základné nariadenie. Agentúra by tiež chcela objasniť, že nevidí dôvod pre zaradenie zamestnancov zodpovedných za riadenie odbavovacej plochy letiska medzi regulované povolania, ako to niektorí účastníci navrhovali počas konzultácií týkajúcich sa oznámenia o navrhovanej zmene a doplnení.
40. Pri tvorbe základných požiadaviek agentúra určite zistila, že je potrebné, aby požiadavky týkajúce sa primeranej odbornej prípravy a spôsobilostí spĺňali aj ďalšie

¹² Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/23/ES z 5. apríla 2006 o preukaze spôsobilosti Spoločenstva pre riadiaceho letovej prevádzky (Text s významom pre EHP) (Ú. v. EÚ L 114, 27.4.2006, s.22).

kategórie zamestnancov, nie však v takom rozsahu, ktorý by viedol k rovnakému stupňu regulácie ich povolania ako u riadiacich letovej prevádzky. Dospela preto k záveru, že spoločné bezpečnostné požiadavky sa musia vzťahovať aj na ďalších zamestnancov, napríklad na technikov služieb letovej prevádzky, a preto sa o nich musí zmeniť rozšírené základné nariadenie. Za splnenie požiadaviek týkajúcich sa odbornej spôsobilosti a zdravotnej spôsobilosti však zvyčajne zodpovedajú organizácie, ktoré ich zamestnávajú. Týka sa to zamestnancov, ktorých činnosti môžu mať vplyv na bezpečnosť letovej prevádzky prostredníctvom ich účasti na poskytovaní služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, ako aj na vývoji, výrobe, údržbe a prevádzke príslušných systémov a zložiek.

Organizácie

41. Pri tvorbe základných požiadaviek agentúra určila bezpečnostné riziká spojené s vývojom, výrobou, údržbou a prevádzkou systémov a zložiek siete manažmentu letovej prevádzky v Európe. Hoci sa všeobecne uznáva, že obmedzenie týchto rizík je nakoniec zodpovednosťou poskytovateľov služieb, ktorí tieto systémy a zložky používajú, nezmenšuje to zodpovednosť organizácií, ktoré sú priamo zapojené do ich vývoja, výroby, údržby a prevádzkových úloh. Agentúra preto dospela k záveru, že tieto organizácie budú zahrnuté do rozšíreného základného nariadenia a môže sa od nich v primeraných prípadoch požadovať preukázanie spôsobilosti, ak sa tak rozhodne vo vykonávacích predpisoch založených na riadnom hodnotení vplyvu právnej úpravy.
42. To neznamená, že tieto organizácie majú byť systematicky priamo regulované s cieľom sňať zodpovednosť z užívateľov systémov a zložiek. Poskytne to však právny základ pre povolenie urobiť tak v primeraných prípadoch. Pravdepodobne to bude prípad globálnych navigačných satelitných systémov a zložitých komunikačných sietí satelitov a pozemných zariadení. Môže sa to tiež vzťahovať na niektoré služby s pridanou hodnotou v oblasti leteckých informácií, najmä na elektronické navigačné databázy, pri ktorých v súčasnosti neexistuje žiadny právny základ umožňujúci ich reguláciu. Ako už bolo vysvetlené aj v stanovisku k právnej úprave bezpečnosti letísk, umožnilo by to uplatniť procesy, ktoré po desaťročia preukazujú svoju účinnosť v oblasti letovej spôsobilosti, podobné systému európskych technických normalizačných príkazov, ktorý sa využíva pre súčasti lietadiel, a tým uľahčilo činnosť malých poskytovateľov služieb a znížilo náklady na zložky, ktoré je možné normalizovať. A napokon by to umožnilo aj vypracovanie zjednodušených postupov vydávania osvedčení pre pozemné a palubné systémy a zložky.

Vykonávacie prostriedky

43. Táto kapitola sa zaoberá prostriedkami, ktoré sa majú použiť na vykonávanie základných požiadaviek. Podrobne vysvetľuje, ako sa má preukazovať zhoda so základnými požiadavkami, objasňuje, ktoré vykonávacie predpisy má Komisia vydať s cieľom určiť, čo musia regulované subjekty urobiť na zabezpečenie tejto zhody a určuje, ktoré orgány majú byť zodpovedné za dohľad a osvedčovanie takejto zhody. Dôvody pre toto objasňovanie sú podrobnejšie uvedené v oznámení o navrhovanej zmene a doplnení.

Užívatelia vzdušného priestoru

44. Základné nariadenie už ustanovuje základ pre uloženie požiadaviek týkajúcich sa využívania vzdušného priestoru všetkým leteckým dopravcom bez ohľadu na to, či sú občanmi EÚ alebo nie. Takéto pravidlá, ktoré sú v súlade so zásadami organizácie ICAO, sa skutočne všeobecne ukladajú prostredníctvom prevádzkových predpisov, ktoré prijíma štát registrácie alebo štát prevádzkovateľa s cieľom zohľadniť koncepcie prevádzky prijaté ďalšími zmluvnými štátmi pre využívanie ich vzdušného priestoru. Zákonodarca tiež rozhodol, že zahraniční prevádzkovatelia budú musieť vo vzdušnom

priestore členských štátov dodržiavať požiadavky Spoločenstva, čo dáva možnosť uložiť im potrebné pravidlá pre dodržiavanie požiadaviek týkajúcich sa vzdušného priestoru.

45. Predpisy, ktoré vyžadujú, aby leteckí dopravcovia vykonávali primerané opatrenia na obmedzenie rizík vo svojej prevádzke, spadajú do systému EASA a preto už patria do pôsobnosti základného nariadenia. Ďalšie prvky sa vzťahujú na vykonávanie koncepcií prevádzky a interoperability z pohľadu užívateľov vzdušného priestoru. Agentúra ich vypracuje tak, aby boli v súlade s koncepciami prevádzky, o ktorých sa rozhodlo v rámci jednotného európskeho neba a budú začlenené do predpisov platných pre leteckých dopravcov rozhodnutím Komisie prijatým v súlade s postupom komitológie. Rozšírené základné nariadenie tak musí Komisii priznať potrebné právomoci.
46. Týmito predpismi sa stanovujú postupy, ktoré majú leteckí dopravcovia vykonávať vo vzdušnom priestore, ktorý využívajú, ako aj vybavenie a služby, ktoré v tomto bloku vzdušného priestoru musia využívať. Tieto predpisy budú musieť byť primerané typu a zložitosti prevádzky a súvisiacim rizikám. Ich prijatie v súlade so systémom EASA si bude vyžadovať riadne konzultácie a hodnotenie vplyvu.
47. V týchto predpisoch sa tiež budú musieť objasniť tie oblasti subsidiarity, v ktorých členské štáty možno budú musieť vypracovať dodatočné predpisy na riešenie miestnych osobitostí. V takom prípade budú mať nárok vydať vlastné miestne predpisy, podliehajúce kontrole Spoločenstva, ktorá overí ich súdržnosť s celkovou koncepciou prevádzky.
48. Podľa systému EASA sa overovanie zhody s vyššie uvedenými predpismi dosahuje prostredníctvom procesu osvedčovania (vydanie osvedčenia alebo povolenia) len pri komerčných prevádzkovateľoch. To nemusí postačovať pokiaľ ide o dodržiavanie požiadaviek týkajúcich sa manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, ktoré musia spĺňať nekomerční prevádzkovatelia, ako sú napríklad povinnosť mať potrebné vybavenie pre znížené minimá vertikálnych rozstupov a schopnosť posádky fungovať v takomto prostredí. V rozšírenom základnom nariadení preto budú musieť byť začlenené ďalšie požiadavky týkajúce sa osvedčovania.
49. Príslušnými orgánmi pre vykonávanie prevádzkových predpisov sú národné letecké úrady, pokiaľ ide o prevádzkovateľov so sídlom¹³ na ich území, a agentúra, pokiaľ ide o zahraničných prevádzkovateľov. Z dôvodu jednoduchosti a s cieľom vyhnúť sa zmätku a možným medzerám v predpisoch agentúra zastáva názor, že rovnaké rozdelenie úloh sa má uplatňovať aj na overovanie dodržiavania predpisov predpokladaných v predošlom odseku.

Poskytovatelia služieb

50. Situácia poskytovateľov služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb je v mnohých ohľadoch veľmi podobná situácii komerčných leteckých dopravcov. Aby mohli poskytovať svoje služby, musia preukázať dodržiavanie bezpečnostných požiadaviek a získať povolenie (ustanovenie alebo výber príslušným poskytovateľom služieb letovej prevádzky). Kým zámerom prvej povinnosti je zabezpečiť, aby poskytovatelia mali prostriedky na plnenie svojich povinností v oblasti bezpečnosti, druhá povinnosť sa viac týka regulácie trhu. Oba procesy môžu byť oddelené, ale nikto nemôže poskytovať služby bez splnenia oboch súborov podmienok. Kým finančná spôsobilosť sa vo svete leteckej dopravy vníma

¹³ V tejto súvislosti sa pod pojmom sídlo rozumie zvyčajný pobyt fyzickej osoby alebo hlavné miesto výkonu činnosti právnickej osoby.

ako podmienka pre vstup na trh, s cieľom ochrániť spotrebiteľov v prípade nehody alebo úpadku, zdá sa, že v rámci jednotného európskeho neba bola vnímaná ako podmienka pre splnenie bezpečnostných povinností. Agentúra z toho vyvodzuje záver, že predpisy platné pre schvaľovanie poskytovateľov služieb majú spadať do systému EASA, keďže ich prvotným cieľom je obmedzenie bezpečnostných rizík, kým povoľovanie má podľa potreby naďalej zostať upravované systémom jednotného európskeho neba alebo na vnútroštátnej úrovni. Súvisiace predpisy má prijať Komisia v súlade s postupom komitológie. Rozšírené základné nariadenie potom musí Komisii priznať potrebné právomoci.

51. Viackrát už bolo povedané, že takéto predpisy EASA sa musia vypracovať na základe existujúcich prvkov, ktoré doposiaľ vznikli v rámci systému jednotného európskeho neba, a že na zorganizovanie plynulého prechodu sa ustanovia náležité prechodné režimy vrátane udeľovania súčasných schválení. Ich prijatie v súlade so systémom EASA si bude vyžadovať riadne konzultácie a hodnotenie vplyvu. Keď tieto predpisy nadobudnú účinnosť, majú viesť k zrušeniu príslušných ustanovení v rámci jednotného európskeho neba, aby sa zabránilo dvojitej právnej úprave. Komisii sa majú priznať potrebné právomoci na príslušnú zmenu a doplnenie právnych predpisov o jednotnom európskom nebi a ich vykonávacích predpisov, ako bolo uvedené v odseku 20 vyššie.
52. Podľa súčasných právnych predpisov o jednotnom európskom nebi sa overovanie zhody vykonáva prostredníctvom osvedčovania. Agentúra s týmto prístupom súhlasí. V súlade s už stanovenými zásadami jednotného európskeho neba a svojou vlastnou činnosťou v oblasti lepšej právnej úpravy sa tiež domnieva, že viacnásobnému osvedčovaniu je potrebné sa vyhnúť, aby poskytovateľ služieb mohol poskytovať viacero služieb podľa jedného schválenia a jedného systému riadenia. Jej zámerom je rozšíriť túto zásadu aj na poskytovanie letiskových služieb a služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb s cieľom znížiť regulačné náklady. Agentúra však považuje úplný proces osvedčovania za neprimeraný pre služby, ktoré sú menej citlivé na bezpečnosť, napríklad letové informačné služby a riadenie odbavovacej plochy. Zastáva preto názor, že pri letových informačných službách a riadení odbavovacej plochy sa má vyžadovať len vyhlásenie o dodržiavaní platných bezpečnostných požiadaviek a príslušných vykonávacích predpisov.
53. V súlade so zásadami, na ktorých je postavený systém EASA, sú príslušnými orgánmi zodpovednými za vydávanie vyššie uvedených osvedčení národné úrady, pokiaľ ide o prevádzkovateľov so sídlom na ich území, a agentúra, pokiaľ ide o zahraničné organizácie poskytujúce služby v európskom vzdušnom priestore.
54. Niektoré úlohy spojené s osvedčovaním však možno lepšie vykonávať centrálnne z dôvodu jednotnosti či účinnosti, najmä v oblastiach, ktoré si vyžadujú zriedkavé odborné znalosti. To môže byť prípad služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb pokrývajúcich viaceré členské štáty, napr. v oblasti leteckých informácií a navigačných či komunikačných sietí, pričom vývoj vo výskumnom programe manažmentu letovej prevádzky v rámci jednotného európskeho neba pravdepodobne povedie k budovaniu väčšieho množstva celoeurópskych služieb. Potom by mohlo byť otáznе žiadať členský štát, v ktorom má poskytovateľ služby hlavné miesto výkonu podnikania, aby bol jediným príslušným orgánom. Agentúra preto zastáva názor, že jej má byť priznaná právomoc vydávať osvedčenia a dohliadať na poskytovateľov služieb, ktorí svoje služby poskytujú vo viac ako troch členských štátoch. Tým sa vylúči jednoduché cezhraničné poskytovanie služieb letovej prevádzky a nemalo by to mať vplyv na funkčné bloky vzdušného priestoru, pokiaľ to neznamená, že v týchto blokoch poskytuje služby jediný poskytovateľ.

Systémy a zložky

55. Ako už bolo uvedené vyššie, agentúra zastáva názor, že na systémy a zložky manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, definované v právnych predpisoch o jednotnom európskom nebi, sa musia vzťahovať spoločné bezpečnostné požiadavky. Navyše sa zdá, že súčasný rámec jednotného európskeho neba nie je dostatočne jasný vzhľadom na požiadavky, ktoré musia tieto systémy a zložky spĺňať. Predovšetkým neurčuje, na základe akých kritérií sa vydávajú vyhlásenia (overovanie systémov a zhoda alebo udržateľné používanie zložiek). Agentúra sa preto domnieva, že je potrebné vydať ďalšie vykonávacie predpisy podľa systému EASA, ktoré príslušným konštruktérom, výrobcom, organizáciám údržby a prevádzkovateľom poskytnú potrebnú právnu istotu. Tieto predpisy sa budú zaoberať len požiadavkami na bezpečnosť a interoperabilitu medzi vzdušnými a pozemnými službami. Budú preto doplnené primeranými požiadavkami týkajúcimi sa výkonnosti a vzájomnej interoperability pozemných služieb. Tieto posledné požiadavky sú odvodené z koncepcie prevádzky a vydávajú ich príslušné zodpovedné organizácie, či už je to Komisia, príslušné vnútroštátne orgány, alebo samotný poskytovateľ služieb letovej prevádzky.
56. Pokiaľ ide o overovanie dodržiavania základných požiadaviek a príslušných vykonávacích predpisov, agentúra potvrdzuje procesy, ktoré sa zaviedli právnymi predpismi o jednotnom európskom nebi a nemieni navrhnúť ich zmenu len kvôli zmene samotnej. Vlastné vyhlásenie o dodržiavaní predpisov, možno podporené overovaním určenými orgánmi, je dobre zavedeným procesom v rámci celkového prístupu Spoločenstva k osvedčovaniu. Keďže sa však treba vyhnúť zámene s termínom oprávnený subjekt, ktorý sa v systéme EASA používa v inom význame, agentúra považuje za potrebné ustanoviť takéto orgány vrátane ich právomocí v základnom nariadení a určiť tam podmienky ich akreditácie.
57. V odseku 42 bolo navyše uvedené, že v budúcnosti môže byť užitočné počítať pri niektorých systémoch a zložkách s vyhradenými režimami osvedčovania s cieľom uľahčiť zavedenie integrovaných režimov osvedčovania pre tie systémy a zložky, ktoré zahŕňajú pozemné aj palubné prvky. Táto možnosť sa môže využiť aj na podporu vývoja normalizovaných systémov a zložiek, podobných článkom európskeho technického normalizačného príkazu. A napokon to môže byť spôsob na zníženie zodpovednosti užívateľov systémov a zložiek pokiaľ ide o zložité prvky, pri ktorých sú odborné znalosti potrebné pre overovanie zriedkavé. Neznamená to, že takéto samostatné osvedčovanie by úplne odstránilo zodpovednosť užívateľov, keďže by na nich zostalo nastavenie prevádzkových špecifikácií a zabezpečenie ich integrácie. Agentúra preto zastáva názor, že v rozšírenom základnom nariadení musí byť ustanovený právny základ, ktorý v prípade potreby umožní takéto osvedčovanie. Rozhodovať o tom sa bude podľa jednotlivých prípadov pri prijímaní príslušných vykonávacích predpisov, po náležitých konzultáciách a hodnotení vplyvu právnej úpravy.
58. Bez ohľadu na to, či sa na systémy a zložky bude vzťahovať vydávanie vlastných vyhlásení alebo vyhradený režim osvedčovania, pri tvorbe vykonávacích predpisov a postupov posudzovania zhody sa bude dbať na to, aby sa zabránilo prekrývaniu alebo zdvojení postupov právnej úpravy. Potrebnú koordináciu zabezpečí Komisia, ktorej bude v tejto oblasti patriť konečné rozhodnutie.

Personál

59. V odseku 39 tohto dokumentu sa uvádza, že prostredníctvom právnych predpisov sa dohodlo, že riadiaci letovej prevádzky musia byť držiteľmi povolenia a náležitého hodnotenia potvrdzujúceho dodržiavanie bezpečnostných ustanovení. V tomto zmysle už bola prijatá smernica. Ak má byť takáto smernica v súlade so systémom EASA, má

sa zmeniť na nariadenie Komisie, aby sa zabezpečila spoločná jednotná úroveň bezpečnosti, ktorú požaduje základné nariadenie a nie minimálna úroveň bezpečnosti, ktorá sa stanovuje smernicami Spoločenstva¹⁴. Predstavuje to aj tú výhodu, že následný predpis sa môže upraviť na úrovni výkonnej moci bez zdĺhavých legislatívnych postupov. Je preto zrejmé, že Komisii sa musia priznať právomoci na prijatie príslušného vykonávacieho predpisu.

60. Pokiaľ ide o overovanie dodržiavania predpisov, agentúra súhlasí s tým, že najlepšou možnosťou je pokračovať v súčasnom režime udeľovania povolení. V súlade so zdieľaním úloh stanovených v systéme EASA majú za vydávanie týchto povolení naďalej zodpovedať príslušné orgány menované na vnútroštátnej úrovni.
61. Pokiaľ ide o ďalších zamestnancov zapojených do poskytovania služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, v odseku 40 sa uvádza, že poskytovatelia služieb musia zabezpečiť, aby zamestnanci určení do funkcií citlivých na bezpečnosť, ako sú strojná technika, dodávka energie, kontrola a sledovanie systému v reálnom čase, letecké informácie a uvoľnenie do prevádzky údržby zložiek, mali potrebnú spôsobilosť a dostávali náležitú úvodnú a priebežnú odbornú prípravu. Príslušné požiadavky sa preto začlenia do predpisov, ktoré sa prijímajú na vykonávanie rozšíreného základného nariadenia. Môžu byť súčasťou vykonávacích predpisov vzťahujúcich sa na poskytovateľov služieb alebo organizácie údržby, ak sa bude považovať za vhodné ponechať overovanie zhody na zamestnávateľov. Môžu však tiež byť súčasťou vyhradených pravidiel, ak sa pri niektorých takýchto zamestnancoch počíta so zavedením osobitných režimov osvedčovania. Agentúra si samozrejme uvedomuje prebiehajúcu diskusiu o udeľovaní povolení v tejto oblasti. Domnieva sa však, že má skôr sociálnu ako bezpečnostnú povahu a rozhodnutie by radšej ponechala na zákonodarcu.

Organizácie

62. Právnymi predpismi už bolo ustanovené, že organizácia, ktorá sa podieľa na odbornej príprave riadiacich letovej prevádzky musí mať osvedčenie. Príslušné podmienky obsahuje smernica o preukaze spôsobilosti Spoločenstva pre riadiaceho letovej prevádzky. Z dôvodov uvedených vyššie agentúra zastáva názor, že príslušné požiadavky sa musia preniesť do vykonávacieho predpisu agentúry a Komisii sa majú priznať príslušné právomoci. Agentúra sa domnieva, že v rámci týchto predpisov sa má zabezpečiť, aby osvedčovanie týmto organizáciám poskytlo výsadu samostatne organizovať skúšky a vydávať potvrdenia o zhode na základe ktorých príslušné orgány môžu vydať povolenia, tak ako je to v súčasnosti v prípade organizácií pre výcvik v oblasti údržby podľa systému EASA.
63. V odsekoch 41 a 42 bolo uvedené, že možno by bolo vhodné regulovať určité organizácie pôsobiace v oblasti vývoja, výroby, údržby alebo prevádzky systémov a zložiek manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb. Takéto rozhodnutie sa má prijať podľa jednotlivých prípadov pri prijímaní príslušných vykonávacích predpisov. Komisii sa preto musia priznať potrebné právomoci.
64. V súlade so zdieľaním úloh ustanoveným v systéme EASA príslušný orgán pre osvedčenie organizácie pre odbornú prípravu riadiacich letovej prevádzky alebo organizácie pôsobiacej v oblasti vývoja, výroby, údržby alebo prevádzky systémov a zložiek manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb musí byť

¹⁴ Treba pripomenúť, že smernice sú legislatívnymi nástrojmi, ktoré slúžia na zabezpečenie aproximácie vnútroštátnych postupov uložením minimálnych noriem. Pri prijímaní základného nariadenia sa zákonodarcovia domnievali, že takýto prístup nepostačuje na riešenie potrieb vnútorného trhu leteckej dopravy a rozhodol sa uprednostniť spoločné normy jednotne presadzované vo všetkých členských štátoch.

orgán členského štátu, v ktorom má takáto organizácia hlavné miesto výkonu podnikania, alebo agentúra, pokiaľ ide o zahraničnú organizáciu.

IV. Subsidiarita

65. Základným nariadením prijatým v roku 2002 sa kompetencie v oblasti osvedčovania letovej spôsobilosti a environmentálneho osvedčovania z členských štátov presunuli na Spoločenstvo najmä s cieľom udržať vysokú jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva. Jeho prvé rozšírenie na letovú prevádzku, udeľovanie preukazov spôsobilosti posádkam lietadiel a lietadlá tretích krajín bolo prijaté 20. februára 2008¹⁵. Zákonodarca tiež očakával jeho postupné rozšírenie na všetky ostatné oblasti súvisiace s nariadením o bezpečnosti civilného letectva v záujme zaistenia celkového systémového prístupu k bezpečnosti letectva, ktorý je jediným prostriedkom na zabránenie vzniku bezpečnostných medzier a nesúdržných, potenciálne konfliktných požiadaviek.
66. Myšlienka, že vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti v manažmente letovej prevádzky a poskytovaní leteckých navigačných služieb možno dosiahnuť len prostredníctvom spoločného opatrenia na celoeurópskej úrovni nie je nová a európske štáty začali na vytvorení spoločných pravidiel v tejto oblasti už dávno spolupracovať v rámci iniciatívy EUROCONTROL. Pri zriaďovaní systému EASA sa však už potvrdilo, že žiadny dobrovoľný medzivládny prístup nedokáže dosiahnuť zamýšľanú jednotnosť. Prvý krok k skutočne centralizovanému systému s rozhodovacími právomocami pod záštitou Spoločenstva sa preto uskutočnil pri prijímaní balíka predpisov o jednotnom európskom nebi. Zákonodarca tak potvrdil, že dosiahnutie jeho cieľov v tejto oblasti je dôvodom na opatrenie Spoločenstva.
67. V takto zriadenom systéme sa však mieša bezpečnosť s ďalšími hľadiskami právnej úpravy a nezabezpečuje sa celkový systémový prístup k právnej úprave bezpečnosti, ktorý zákonodarca požadoval pri prijímaní základného nariadenia. Z odpovedí na oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení NPA 2007-16 skutočne vyplynulo, že obrovská väčšina účastníkov bola popri zdôrazňovaní potreby súdržnosti a kontinuity s doposiaľ zavedenými postupmi jednotného európskeho neba presvedčená o výhodách presunu právnej úpravy bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb do systému EASA s jednotným vykonávaním spoločných pravidiel pod dohľadom centralizovaného nezávislého orgánu. Navrhované opatrenie sa preto zameriava na ďalšie zjednodušenie činnosti Spoločenstva v tejto oblasti bez vplyvu na jej zlučiteľnosť so zásadou subsidiarity.
68. Proces obmedzenia rizík, ktorý sa dodržiaval pri tvorbe základných požiadaviek navyše zabezpečuje, že spoločné opatrenie bude primerané bezpečnostným cieľom a neprevýši rámec nevyhnutný na ich dosiahnutie. Systém EASA s možnosťou kombinovania tzv. tvrdých a mäkkých právnych noriem okrem toho poskytuje dobrú odpoveď na potrebu subsidiarity a proporcionality pri právnej úprave bezpečnosti manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb. Dodržiavanie týchto zásad sa samozrejme musí zabezpečiť aj pri vypracovaní príslušných vykonávacích predpisov.
69. Záverom sa preto vyslovuje domnienka, že tento návrh je v súlade so zásadami subsidiarity a proporcionality uvedenými v článku 5 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva.

¹⁵ Nariadenie (ES) č. 216/2008 (základné nariadenie).

V. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy

70. Hodnotenie vplyvu opatrení navrhovaných v tomto stanovisku bolo vykonané s cieľom zabrániť duplicitě s prácou Komisie, ktorá je tiež povinná vypracovať vlastné hodnotenie vplyvu. Pripojené hodnotenie vplyvu právnej úpravy preukazuje, že navrhované opatrenia zabezpečujú najlepšie možné riešenie, pri existencii viacerých alternatívnych možností, s prihliadnutím na ich možný bezpečnostný, hospodársky, environmentálny a sociálny dosah, ako aj ich zlučiteľnosť s medzinárodnými a inými platnými leteckými právnymi predpismi. Žiadny významný dosah na životné prostredie nebol zistený.
71. Hodnotenie vplyvu ďalej dokazuje, že dodatočné zdroje potrebné na úrovni agentúry na vykonávanie súvisiacich úloh sú minimálne. Tieto zdroje zahŕňajú 21 prevádzkových zamestnancov, najmä pre tvorbu predpisov a kontrolu normalizácie. S prihliadnutím na nepriame administratívne pracovné miesta potrebné na podporu týchto dodatočných zamestnancov možno celkový počet zamestnancov, ktorých agentúra potrebuje na vykonávanie svojich úloh v oblasti právnej úpravy manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb, vyčísliť na 25 pracovných miest s celkovými nákladmi menej ako 4 milióny EUR ročne. Nepredpokladá sa, že úlohy týkajúce sa osvedčovania by mali významný krátkodobý vplyv, ten však môže narásť s budúcim vývojom smerom k celoeurópskym systémom. Príslušné zdroje však budú vyvažované poplatkami žiadateľov a nebudú predstavovať ďalšie zaťaženie rozpočtu Spoločenstva.
72. Agentúra sa preto domnieva, že rozšírenie rozsahu pôsobnosti základného nariadenia, ktoré sa predpokladá v tomto stanovisku, bude mať na prevádzkovateľov a občanov Spoločenstva celkový pozitívny dosah.

VI. Záver

73. Súhrnne agentúra zastáva názor, že právna úprava bezpečnosti a interoperability vzdušných a pozemných služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb sa uskutoční pod záštitou systému EASA. Preto:
- základné nariadenie sa má zmeniť a doplniť tak, aby zabezpečilo vhodný právny základ,
 - právne predpisy Spoločenstva sa majú vzťahovať na všetok vzdušný priestor, na ktorý sa vzťahujú právne predpisy o jednotnom európskom nebi, ako aj na neriadený vzdušný priestor nad územím členských štátov, kde sa uplatňuje Zmluva,
 - vyhradené spoločné základné požiadavky, ktoré obmedzujú všetky bezpečnostné riziká týkajúce sa využívania vzdušného priestoru, sa musia zaviesť ako ďalšia príloha základného nariadenia,
 - využívanie každého bloku vzdušného priestoru sa má riadiť koncepciou prevádzky určenou na obmedzenie rizika zrážky medzi lietadlami a zrážky lietadiel so zemou,
 - užívatelia vzdušného priestoru majú dodržiavať predpisy vydané na vykonávanie koncepcií prevádzky platných vo vzdušnom priestore, v ktorom pôsobia a využívať služby nariadené pre využívanie tohto vzdušného priestoru,
 - organizácie a zamestnanci podieľajúci sa na zabezpečení manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb majú zodpovedať za vykonávanie platných základných požiadaviek,
 - riadiaci letovej prevádzky a organizácie zapojené do ich odbornej prípravy majú podliehať osvedčovaniu,

- systémy a zložky používané na zabezpečenie manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb majú spĺňať náležité bezpečnostné požiadavky, ak je to odôvodnené ich rozhodujúcou úlohou z hľadiska bezpečnosti,
 - Komisii sa majú priznať právomoci prijímať vykonávacie predpisy stanovujúce podrobné požiadavky, ktoré musia uvedené organizácie, zamestnanci a systémy a zložky splniť, a v prípade potreby aj príslušné postupy osvedčovania,
 - takéto vykonávacie predpisy majú byť úmerné úrovni zložitosti upravovanej činnosti alebo rozhodujúcej úlohe príslušného systému a zložky z hľadiska bezpečnosti; majú byť najprv založené na príslušných ustanoveniach právnych predpisov o jednotnom európskom nebi a predpisov prijatých na ich vykonávanie, aby sa zabezpečil plynulý prechod,
 - dohľad nad dodržiavaním základných požiadaviek a príslušných vykonávacích predpisov zo strany organizácií majú vykonávať príslušné orgány členských štátov, s výnimkou dohľadu nad organizáciami so sídlom v tretích krajinách alebo poskytujúcimi služby vo vzdušnom priestore viac ako troch členských štátov, ktorý má vykonávať agentúra,
 - tvorbu predpisov, bezpečnostnú analýzu a kontrolu normalizácie príslušných orgánov má vykonávať agentúra,
 - poskytovatelia manažmentu letového priestoru a leteckých navigačných služieb majú prijať a zaviesť úplný systém riadenia bezpečnosti a majú mať príslušné osvedčenia, okrem organizácií poskytujúcich len letové informačné služby alebo služby riadenia odbavovacej plochy, ktoré majú len predložiť vyhlásenie o svojej spôsobilosti,
 - kým overovanie zhody systémov a zložiek má byť súčasťou osvedčovania poskytovateľov manažmentu letovej prevádzky a letových navigačných služieb, zariadenia rozhodujúce z hľadiska bezpečnosti môžu podliehať vyhradeným postupom osvedčovania, ktorých súčasťou môže byť preukázanie spôsobilosti ich konštruktéra a výrobcu, ak to stanovujú vykonávacie predpisy na základe náležitého posúdenia bezpečnostného a hospodárskeho prínosu takého postupu.
74. Agentúra zastáva názor, že opísaná politika je najlepším prostriedkom právnej úpravy bezpečnosti a interoperability vzdušných a pozemných služieb manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb na území členských štátov. Vyjadruje väčšinu názorov vyslovených všetkými stranami, ktoré sa zapojili do konzultácií organizovaných na jej prípravu. Navrhovaná politika tiež organizuje vyvážené zdieľanie právomocí, ktoré je v súlade s inštitucionálnymi štruktúrami Spoločenstva, pričom centralizáciu obmedzuje len na tie úlohy, ktoré môže lepšie vykonať Komisia alebo agentúra. Agentúra preto odporúča, aby Komisia začala legislatívny postup založený na tomto stanovisku a zodpovedajúcim spôsobom zmenila a doplnila súčasné právne predpisy platné pre jednotné európske nebo, aby sa zabránilo dvojitej právnej úprave a konfliktným požiadavkám.

Kolín 15. apríla 2008

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ