



**STANOVISKO Č. 02/2010**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**ze dne 28. května 2010**

**k nařízení Komise č. XXX/2010 o společných požadavcích pro poskytování letových  
navigačních služeb, pokud se týká pracovních metod a provozních postupů**

**A**

**k nařízení Komise č. XXX/2010 o dohledu nad bezpečností řízení letového provozu a  
letových navigačních služeb**

## I. Obecná ustanovení

1. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008<sup>1</sup> ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009<sup>2</sup> (dále jen „základní nařízení“) požaduje, aby Komise přijala komplexní rámec pravidel pro provádění základních požadavků na řízení letového provozu (ATM, z angl. Air Traffic Management) a letové navigační služby (ANS, z angl. Air Navigation Services). V souladu s ustanoveními čl. 8b odst. 7 musí být při tvorbě navrhovaných prováděcích pravidel použito příslušných ustanovení nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení), nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb), nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru) a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě) a souvisejících prováděcích pravidel. Návrhy nařízení, které jsou předloženy v tomto stanovisku, vycházejí především z následujících nařízení Komise:
  - a. nařízení Komise (ES) č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb<sup>3</sup> a
  - b. nařízení Komise (ES) č. 1315/2007 o dohledu nad bezpečností řízení letového provozu a změně nařízení (ES) č. 2096/2005<sup>4</sup>.
2. Oblast působnosti legislativního opatření, jehož výsledkem je toto stanovisko, je vymezena v zadání (ToR, z angl. Terms of Reference) ATM.001<sup>5</sup> „Rozšíření systému EASA na regulaci bezpečnosti řízení letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) – vypracování pravidel vztahujících se na požadavky na poskytovatele letových navigačních služeb“ a v zadání ATM.004<sup>6</sup> „Rozšíření systému EASA na regulaci bezpečnosti řízení letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) – vypracování pravidel pro příslušné orgány“ a je podrobněji rozvedena dále. Jak je ovšem objasněno v kapitole II tohoto stanoviska, legislativní opatření Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“) nebylo po obsahové a procedurální stránce v úplném souladu s výše zmíněnými zadáními. Obsah návrhů nařízení předložených v tomto stanovisku vyplývá z rozhodnutí přijatých na 33. a 34. zasedání Výboru pro jednotné nebe, která se konala ve dnech 3.–4. prosince 2009, a z dopisu<sup>7</sup>, který agentuře zaslala Evropská komise s žádostí, aby s ohledem na urychlené provedení platných pravidel pro jednotné evropské nebe (SES, z angl. Single European Sky) bylo použito „zrychleného“ postupu. Toto stanovisko se tudíž na základě těchto rozhodnutí vztahuje na provádění nařízení (ES) č. 2096/2005 a nařízení (ES) č. 1315/2007 včetně nezbytných minimálních technických aktualizací a částečně též provádění základního nařízení.

---

<sup>1</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670/EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. L 79, 19.3.2008, s. 1).

<sup>2</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009, ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51).

<sup>3</sup> Nařízení Komise (ES) č. 2096/2005 ze dne 20. prosince 2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb (Úř. věst. L 335, 21.12.2005, s. 13–30).

<sup>4</sup> Nařízení Komise (ES) č. 1315/2007 ze dne 8. listopadu 2007 o dohledu nad bezpečností řízení letového provozu a změně nařízení (ES) č. 2096/2005 (Úř. věst. L 291, 9.11.2007, s. 16–22).

<sup>5</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf).

<sup>6</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf).

<sup>7</sup> TREN F2/JP/sr D(2009) 74614.

3. Obsah tohoto stanoviska představuje pouze první fázi procesu s tím, že k úplnému provedení základního nařízení dojde během druhé fáze v návaznosti na legislativní opatření přijaté správní radou agentury<sup>8</sup>. Agentura pozmění výše zmíněná zadání tak, aby odrážela tento fázovaný postup.
4. Agentura tímto předává Komisi své stanovisko, jehož cílem je uskutečnit v první fázi v rámci „zrychleného“ postupu provedení článků 8b a 22a základního nařízení.
5. Navržená pravidla byla vytvořena se zřetelem k nařízením Evropské unie, která jsou součástí rámce předpisů pro jednotné evropské nebe, a k platným mezinárodním normám a doporučeným postupům, které uveřejňuje ICAO (tj. k přílohám dokumentů ICAO) na základě článku 37 Chicagské úmluvy. V souladu s čl. 2 odst. 2 písm. d) základního nařízení agentura pomáhá členským státům v plnění jejich závazků podle uvedené úmluvy vytvořením základny pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a zajištěním řádného zohlednění jejich ustanovení při tvorbě návrhů prováděcích pravidel.
6. Toto stanovisko bylo přijato částečně na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví<sup>9</sup> v souladu s ustanoveními článku 19 základního nařízení. Odchytky od tohoto postupu vyplývající z uplatnění „zrychleného“ postupu, který si vyžádala Komise a Výbor pro jednotné nebe (SSC), byly předloženy správní radě agentury, která v zásadě potvrdila svou podporu uplatnění tohoto postupu v tomto zvláštním případě, kdy již platí stávající právní předpisy, ovšem za předpokladu, že nedojde k žádné významné změně obsahu platných pravidel.

## II. Konzultace

7. Pevný časový rámec stanovený „zrychleným“ postupem, který ve svém dopise žádala Evropská komise a který potvrdila správní rada EASA i Výbor pro jednotné nebe (ukládající, aby první prováděcí pravidla byla přijata koncem roku 2010, což znamená, že agentura musela vydat své stanovisko do června roku 2010), agentuře neumožňoval projít všemi řádnými fázemi legislativního postupu, který vyžaduje formální konzultace zainteresovaných subjektů na základě veřejné konzultace. Kdyby byl v úplnosti dodržen legislativní postup přijatý správní radou, musela by od uveřejnění oznámení o navrhované změně (NPA, z angl. Notice of Proposed Amendment) do přijetí tohoto stanoviska uplynout minimální lhůta 6 až 7 měsíců. S ohledem na termín stanovený na základě výše uvedených rozhodnutí proto na webových stránkách agentury nebylo žádné oznámení o navrhované změně uveřejněno; vypracován a uveřejněn nebyl ani dokument komentářů a odpovědí (CRD, z angl. Comment Response Document). V tomto případě bylo vydáno pouze stanovisko, které bylo předloženo přímo Evropské komisi. Jelikož navrhovaná pravidla jsou navíc pouze prostým provedením stávajících nařízení SES, nebude agentura v tomto případě vydávat žádné/žádná rozhodnutí obsahující přijatelné prostředky prokazování shody (AMC, z angl. Acceptable Means of Compliance) či pokyny (GM, z angl. Guidance Material).
8. Aby bylo zajištěno, že všechny příslušné zainteresované subjekty budou informovány o obsahu tohoto stanoviska, agentura spolu s Evropskou komisí uspořádá tematické semináře, na nichž bude důkladně vyložen obsah a plány, s nimiž se počítá v druhé, bezprostředně navazující fázi. Agentura dále podle potřeby uspořádá zvláštní informační setkání o obsahu tohoto stanoviska pro následující orgány: Výbor pro jednotné nebe (SSC), Poradní orgán odvětví (ICB, z angl. Industry Consultation Body), poradní rada EASA (EASAAB, z angl. EASA Advisory Board), poradní skupina vnitrostátních orgánů (AGNA, z angl. Advisory Group of National Authorities) a konzultační výbor pro bezpečnostní normy (SSCC, z angl. Safety Standards Consultative Committee).

<sup>8</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů (postup při tvorbě předpisů). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>9</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a pokynů (postup při tvorbě předpisů). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

9. Agentura předloží Evropské komisi písemné závěry shrnující výsledky seminářů a informačních setkání a uveřejní je (na webových stránkách věnovaných problematice ATM a letišť<sup>10</sup>), aby je Komise ve svém legislativním návrhu mohla náležitým způsobem zohlednit.

### III. Obsah stanoviska agentury

#### a) **Společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb, pokud se týká pracovních metod a provozních postupů**

10. Nařízení SES nebyla dosud upravena v tom smyslu, aby zohlednila ustanovení základního nařízení, jak to žádá evropský legislativní orgán (článek 65a základního nařízení). Nařízení SES tak na jedné straně stále obsahují některé bezpečnostní požadavky, které se vztahují na provádění certifikačního režimu poskytovatelů letových navigačních služeb (ANSP, z angl. air navigation service providers), a na straně druhé neobjasňují vztah mezi těmito bezpečnostními požadavky a dalšími požadavky, které se přímo netýkají bezpečnosti. Dochází tak k tomu, že základní nařízení a nařízení SES se překrývají. V ideálním případě by tak mělo být upraveno nařízení SES, jak bylo vyloženo výše, což by agentuře umožnilo, aby vydala pouze prováděcí pravidlo k základnímu nařízení. Evropská komise však od agentury požaduje, aby vydala stanovisko, ve kterém provede platná nařízení bez významnějších změn, a tedy aby předložila návrhy nařízení, které se budou opírat o dvojí právní základ. Nadále tak bude moci platit pouze jedno nařízení, které bude definovat požadavky na poskytovatele letových navigačních služeb (ANSP) a orgány, a to do té doby, než bude možno situaci vyjasnit.
11. Aby bylo možné převést nařízení (ES) č. 2096/2005 do podoby prováděcích pravidel v souladu se základním nařízením a současně dodržet „zrychlený“ postup, který požadovala Komise, provedla agentura replikaci tohoto nařízení tak, že do něj s ohledem na provádění základního nařízení nově zavedla následující minimální nezbytné změny a minimální technické aktualizace:
- Doplnila pojem **příslušný orgán** (nový článek 3 návrhu prováděcího pravidla). Tato změna je nezbytná kvůli provedení článku 8b a 22a. Tento pojem zahrnuje následující příslušné orgány: vnitrostátní dozorový orgán (NSA, z angl. National Supervisory Authority) definovaný v nařízení (ES) č. 549/2004 ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009; příslušný orgán či příslušné orgány pověřené členskými státy podílejícími se na uspořádání funkčního bloku vzdušného prostoru (FAB, z angl. Functional Airspace Blocks) dohledem v rámci určitého funkčního bloku vzdušného prostoru, pokud se tento orgán nebo tyto orgány liší od NSA; a dále agentura, která je podle článku 22a základního nařízení příslušným orgánem pro celoevropské poskytovatele služeb a poskytovatele služeb, kteří sídlí na území, na něž se nevztahuje Smlouva o Evropské unii, avšak své služby poskytují na tomto území. Další údaje o úloze agentury jako příslušného orgánu jsou zahrnuty pod písmenem c).
  - Definice celoevropské služby.** Tuto definici vyžaduje další provádění článku 22a. Účelem této definice je napomoci lepší identifikaci těchto celoevropských služeb. Jedná se o služby, které jsou určeny a zajišťovány uživatelům ve většině nebo ve všech členských státech. Obrat „ve většině nebo ve všech členských státech“ bylo třeba zavést s ohledem na případy, kdy je služba svým určením sice celoevropská, přesto však nemusí být dostupná uživatelům ve všech členských státech (např. proto, že družice je v poloze, kdy její signál nepokrývá všechny členské státy).
  - Doplnila **odkazy na základní nařízení** v případech, kdy se to s ohledem na právní jistotu ukázalo jako nezbytné. Tyto navržené změny provádějí základní nařízení a jsou přímým výsledkem rozšíření systému EASA na regulaci řízení letového provozu a letových navigačních služeb.

<sup>10</sup> <http://www.easa.europa.eu/atm/>.

- iv. Odkazy na **vnitrostátní dozorové orgány (NSA)** podle ustanovení nařízení (ES) č. 549/2004 ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009 byly v případech, kde to bylo považováno za nutné, **nahrazeny** odkazy na **příslušné orgány** (např. v případě ustanovení vztahujících se na vzájemné hodnocení to za nutné považováno nebylo). Některé zainteresované subjekty zpochybnily právní základ agentury k provádění určitých úkolů ve funkci příslušného orgánu a vnesly požadavek, aby bylo pokaždé stanoveno, kdo je v daném případě příslušným orgánem (zda vnitrostátní dozorový orgán, nebo agentura). Podle stanoviska agentury to není nutno v každém jednotlivém ustanovení návrhů nařízení vždy znovu uvádět, protože by tak byly nadbytečně stanovovány úkoly a odpovědnosti, které již stanoví základní nařízení. Tak byl například v bývalém článku 6 (nyní článek 7) „Usnadnění kontroly dodržování požadavků“ termín „NSA“ nahrazen termínem „příslušný orgán“. V tomto případě je nicméně zřejmé, že inspektorům agentury zajišťuje tuto pravomoc již uplatnění článku 55 základního nařízení „Vyšetřování podniků“.
- v. Termín **„uznaná organizace“** byl **nahrazen** termínem **„kvalifikovaný subjekt“**. Tuto úpravu vyžaduje provádění článku 13 základního nařízení. Je třeba rovněž zdůraznit, že článek 3 nařízení (ES) č. 550/2004 byl pozměněn nařízením (ES) č. 1070/2009, ve kterém se termín „uznaná organizace“ nahrazuje termínem „kvalifikovaný subjekt“.
- vi. Aktualizovány byly také **body odůvodnění**, aby lépe odrážely současnou situaci, nový právní základ, základ pro prováděcí pravidla a budoucí fáze legislativní činnosti na tomto poli.
- vii. Zavedení **některých změn v procesu vzájemného hodnocení**. Proces vzájemného hodnocení byl projednáván na 34. zasedání SSC, na němž některé členské státy vnesly požadavek, aby do procesu vzájemného hodnocení byla jako jeho součást zahrnuta také agentura. Agentura proto navrhla několik velmi jednoduchých úprav bývalého článku 9 (nyní článek 10). Neexistuje navíc, jak na to poukázala i Evropská komise, žádné jednoznačné rozhodnutí o tom, zda vzájemná hodnocení budou pokračovat i po skončení prvního kola, které má být uzavřeno na konci roku 2012. Návrh z tohoto důvodu a s ohledem na tuto radu Evropské komise nahrazuje výrazy vyjadřující povinnost výrazy vyjadřujícími možnost.
- Přestože termín „vzájemné hodnocení“ a rozsah a cíle těchto vzájemných hodnocení nejsou v nařízení (ES) č. 2096/2005 stanoveny, vztahují se podle stanoviska agentury na podobné činnosti (vzájemné předávání a získávání znalostí, výměnu zkušeností s prováděním, společné závěry týkající se osvědčených provozních postupů atd.) tzv. standardizační setkání, která již probíhají v ostatních oblastech letectví (např. v oblasti letové způsobilosti, leteckého provozu či udělování průkazů způsobilosti letových posádek). Agentura má navíc v úmyslu tato standardizační setkání zavést i v oblastech ATM/ANS a letišť, aby příslušným orgánům poskytla platformu pro projednávání veškerých otázek spojených s prováděním právních předpisů, pro vzájemné předávání a získávání znalostí a rovněž pro projednávání bezpečnostních otázek společných pro celý letecký systém. Agentura je toho názoru, že tento způsob dobrovolné spolupráce nevyžaduje právní úpravu.
- viii. Zavedení **přechodných ustanovení a ustanovení, jimiž se zrušují** stávající právní předpisy. Tato opatření bylo nutno zavést, aby bylo zřejmé, že:
- všechny certifikáty poskytovatelů letových navigačních služeb, které byly vydány podle nařízení (ES) č. 2096/2005, zůstávají i nadále platné;
  - žadatelé, kteří svou žádost o udělení certifikátu ANSP podali u příslušného orgánu předtím, než navrhované nařízení vstoupilo v platnost, prokazují shodu s platnými požadavky tohoto navrhovaného nařízení, a certifikát ANSP jim proto bude vydán v souladu s tímto navrhovaným nařízením. Podle stanoviska agentury není třeba pro již podané žádosti zavádět žádné přechodné období, protože výše zmíněné změny se z hlediska žadatele netýkají prokazování shody s požadavky. V odstavci 2 jsou objasněna přechodná opatření vztahující

se na případy, ve kterých v důsledku uplatnění těchto nových právních předpisů dojde ke změně příslušného orgánu vykonávajícího funkci dohledu nad bezpečností;

- v případech, kde je pro poskytovatele letových navigačních služeb příslušným orgánem agentura (jak je tomu v případě poskytovatelů celoevropských služeb a v případě poskytovatelů služeb, kteří nemají sídlo v Evropské unii), platí ustanovení odstavce 3. Tato ustanovení jsou nezbytná pro zaručení kontinuity certifikačního procesu, který byl již ze strany orgánu či orgánů jednoho či více členských států zahájen, a pro to, aby tito žadatelé měli zajištěn hladký přechod. Agentura navrhuje umožnit pokračování tohoto certifikačního procesu ve spolupráci s agenturou a po vystavení certifikátu postoupit vykonávání dohledu agentuře;
- pokud od uveřejnění navrhovaného a přijatého nařízení uplynulo 20 dní, žadatelé, kteří podávají žádost o udělení certifikátu ANSP, použijí toto nařízení; a
- **zrušení nařízení (ES) č. 2096/2005 a nařízení (ES) č. 668/2008 a článku 6 nařízení (ES) č. 482/2008, protože tyto požadavky jsou v celém svém rozsahu zahrnuty v navrhovaném nařízení.**

12. Co se týče **odkazů na přílohy ICAO**, agentuře je známo, že od přijetí nařízení (ES) č. 668/2008 došlo v přílohách ICAO k následujícím změnám:

- příloha 2**, 10. vydání, červenec 2005, dodatky až do **č. 40** byly změněny na dodatky **č. 42**.
- příloha 3**, 16. vydání, červenec 2007, dodatky až do č. 74;
- příloha 4, 10. vydání, červenec 2001**, dodatky až do **č. 54** byly změněny na **11. vydání, červenec 2009**;
- příloha 10 díl I**, 6. vydání, červenec 2006, dodatky až do **č. 82** byly upraveny na změny **č. 84**;
- příloha 10 díl I**, 6. vydání, z října 2001, změny až do **č. 82** byly změněny na dodatky **č. 84**;
- příloha 10 díl III**, 2. vydání, červenec 2007, dodatky až do **č. 82** byly změněny na dodatky **č. 84**;
- příloha 10 díl IV**, 4. vydání, červenec 2007, dodatky až do **č. 82** byly změněny na dodatky **č. 84**;
- příloha 10 díl V**, 2. vydání, červenec 2001, dodatky až do **č. 82** byly změněny na dodatky **č. 84**;
- příloha 11**, 13. vydání, červenec 2001, dodatky až do **č. 45** byly změněny na dodatky **č. 47 B**;
- příloha 14**, díl I, **4. vydání, červenec 2004**, dodatky až do č. 9 byly změněny na **5. vydání, červenec 2009**;
- příloha 14**, díl II, **2. vydání, červenec 1995**, dodatky až do č. 3 byly změněny na **3. vydání, červenec 2009**;
- příloha 15**, 12. vydání, červenec 2004, dodatky až do **č. 34** byly změněny na dodatky **č. 35**.

13. Do tohoto stanoviska agentura tyto aktuální odkazy obsažené v návrhu nařízení dosud nezačlenila. Agentura nicméně, a to i s ohledem na to, aby pomohla členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy (viz čl. 2 odst. 2 písm. d)) základního nařízení), navrhuje provést analýzu změn vyplývajících z posledních verzí příloh, aby bylo možné vyhodnotit a posoudit dopady spojené s jejich provedením, a předložit Komisi odpovídající stanovisko k této věci.

Je třeba rovněž zdůraznit, že po provedení příslušných norem a doporučených postupů ICAO, k němuž dojde v průběhu 2. fáze, budou tyto odkazy zbytečné, a nahradí je proto odpovídající opatření Unie.

14. Je třeba rovněž zdůraznit, že článek 25 nedávno přijatého nařízení Komise o systému sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě vyžaduje změnu oddílu 2.2 a oddílu 9 přílohy I nařízení (ES) č. 2096/2005. Agentura v tomto stanovisku navrhuje zrušit nařízení (ES) č. 2096/2005 a nahradit je tímto nařízením. Agentura proto doporučuje začlenit změny, které vyžaduje nařízení o systému sledování výkonnosti, do Komisi předkládaného legislativního návrhu tohoto nařízení.
15. Vedle výše uvedených minimálních technických aktualizací a bodů, které agentura navrhuje změnit na základě odstavce 11, určila agentura po poradě s odborníky z legislativních skupin ATM.001 a ATM.004 následující oblasti, ve kterých je nutno dosáhnout zlepšení. Agentura ve spolupráci s těmito odborníky provedla předběžné posouzení těchto zlepšení z hlediska jejich vhodnosti, zralosti a možnosti jejich zavedení v rámci „zrychleného“ postupu. Na základě závěrů výše zmíněných zasedání SSC a vzhledem k tomu, že neproběhl běžný proces legislativních konzultací, však agentura tato zlepšení dosud nezačlenila do navrhovaných právních předpisů. Podle stanoviska agentury by se proto následující návrhy na zlepšení stejně jako provádění příslušných norem a doporučených postupů ICAO měly stát prioritou druhé fáze legislativního procesu:
  - i. Ustanovení **odchylek** obsažená v článku 5 navrhovaného nařízení: přestože agentura v souladu s požadavkem Evropské komise a na základě potvrzení SSC provedla platná ustanovení bývalého článku 4 nařízení (ES) č. 2096/2005, chtěla by upozornit na to, že doslovné provedení tohoto článku může působit určité problémy týkající se slučitelnosti se základním nařízením. Předně z toho důvodu, že podle ustanovení tohoto článku je certifikát omezen na vzdušný prostor spadající do pravomoci příslušného orgánu, který tento certifikát vydal. Toto ustanovení lze vykládat jako neslučitelné s článkem 11 základního nařízení. Zadruhé podle stanoviska agentury původní návrh tohoto článku nezajišťuje takový stupeň právní jistoty, který je nezbytný pro splnění cíle, jímž je jednotné uplatňování požadavků na bezpečnost letectví, jež ukládá základní nařízení. Nehledě na ustanovení, která nepřipouštějí možnost odchylky, došla agentura k závěru, že nejsou stanovena kritéria, podle nichž by bylo možné rozhodnout, jaké požadavky platí pro poskytovatele letových navigačních služeb, na něž se vztahují odchylky. Mohla by tak nastat situace, kdy různé příslušné orgány budou uplatňovat velmi odlišná kritéria, což může vést případně k situacím, kdy podobní žadatelé budou muset plnit velmi odlišné požadavky. To neznamená, že by podle agentury nebyla přípustná žádná flexibilita. Právě tuto flexibilitu se základní nařízení snaží zajistit v článku 14, který členským státům poskytuje možnost odchýlit se za určitých okolností od požadavků, ovšem způsobem zcela transparentním a pod dohledem Komise za účasti agentury a ostatních členských států. Je to zejména čl. 14 odst. 6 základního nařízení, který se zabývá přesně tímto typem situace, na niž se vztahuje článek 5 návrhu nařízení, a který by v těchto případech bylo možné použít s jednoznačnými výhodami pro bezpečnost a jednotné uplatňování požadavků.

Ustanovení čl. 8b odst. 3 základního nařízení navíc požadují, aby agentura navrhla prováděcí pravidla, ve kterých bude stanoveno, že členské státy mohou rozhodnout o tom, za jakých podmínek poskytovatelé letových informačních služeb mohou učinit prohlášení o poskytování svých služeb. Vzhledem ke „zrychlenému“ postupu nebyla agentura dosud schopna tento návrh předložit.

Agentura na základě výše uvedených skutečností provede další vyhodnocení ustanovení navrhovaného článku 5 o odchylkách s cílem dosáhnout provedení čl. 8b odst. 3 a s cílem umožnit poskytovatelům letových navigačních služeb, na něž se vztahují odchylky, nezbytnou flexibilitu a proporcionalitu. Na základě tohoto hodnocení pak agentura provede ve druhé fázi potřebné změny.

Konečně je třeba dodat, že agentura se domnívá, že některé požadavky, od kterých se lze v současnosti odchýlit, by měly být ve 2. fázi znovu posouzeny. Jsou to především požadavky uvedené v odst. 2.1, 3.2 písm. b) a 3.3 přílohy I, které podle názoru agentury představují nejen důležité bezpečnostní prvky, ale jsou zároveň natolik pružné, že je mohou splnit všichni poskytovatelé letových navigačních služeb.

- ii. Tzv. „**požadavky nesouvisející s bezpečností**“ (např. požadavky, které poskytovatelům letových navigačních služeb ukládají, aby měli vypracovaný obchodní plán) vztahující se na udělení certifikace poskytovatelům letových navigačních služeb a určení těchto s bezpečností nesouvisejících ustanovení. Na toto téma proběhly mezi odborníky z legislativních skupin rozsáhlé diskuse. Na 34. zasedání Výboru pro jednotné nebe bylo rozhodnuto, že Evropská komise předloží Výboru pro jednotné nebe návrh ke zvážení. Návrh agentury může být v závislosti na výsledku této diskuse Evropskou komisí pozměněn. Jak již bylo výše řečeno, agentura byla požádána, aby tato ustanovení zkopírovala, a zachovala tak dvojí právní základ (základní nařízení EASA a nařízení (ES) č. 550/2004).

Co se týče použití těchto ustanovení na pravomoci agentury jako orgánu příslušného pro poskytovatele celoevropských služeb a pro poskytovatele služeb se sídlem mimo území Evropské unie, názory agentury jsou uvedeny níže pod písmenem c).

- iii. Zavedení **systemů řízení** podle požadavku uvedeného v kapitole 5 písm. a) bodu iii) přílohy Vb Hlavní požadavky. Záměrem spoluvůrce evropských právních předpisů (Evropského parlamentu a Evropské rady) bylo zjednodušit požadavky na systémy řízení kvality a bezpečnosti tím, že bude vznesen požadavek na vytvoření integrovaného systému řízení. Tento systém by poskytovatelům služeb a obecně všem organizacím umožňoval přizpůsobit vlastní systémy řízení své velikosti, rozsahu a složitosti služeb, které poskytují. Výhoda tohoto přístupu by spočívala v tom, že vyžaduje zavedení jednoho jediného systému řízení namísto dvou (nebo dokonce tří, spolu se systémem řízení bezpečnosti), které vyžaduje nařízení (ES) č. 2096/2005. Ve prospěch tohoto přístupu se navíc vyslovuje také příručka ICAO pro řízení bezpečnosti<sup>11</sup> a byla by díky němu také usnadněna integrace ATM/ANS do celkového systematického přístupu k regulaci bezpečnosti<sup>12</sup>. Bylo by to přínosem pro provozovatele letových navigačních služeb, kteří by tak měli možnost flexibilního provádění požadavků, zároveň by však byla zajištěna harmonizace, protože jednotlivé prvky systému řízení by byly jasně definovány. Pro různé poskytovatele letových navigačních služeb a pro různý typ služeb by tím byla rovněž umožněna existence rozdílných přijatelných prostředků prokazování shody (AMC) a pokynů (GM). Dalším bezpečnostním přínosem by bylo zjednodušení v tom smyslu, že jiné letecké organizace, jako jsou provozovatelé letišť či letecké dopravy, by měly možnost hodnotit rozhraní poskytovatelů letových navigačních

<sup>11</sup> Příručka ICAO pro řízení bezpečnosti, druhé vydání – 2009 (Doc 9859-AN/474).

<sup>12</sup> Pojem „celkový systematický přístup“ k regulaci bezpečnosti agentura zavedla ve svém oznámení o navrhované změně 2008-22. Toto oznámení navrhované změny navrhuje, aby takzvané „organizační“ požadavky na regulované letecké společnosti byly zahrnuty do jediného prováděcího pravidla, které bude platit pro všechny regulované letecké společnosti (část OR). Totéž oznámení o navrhované změně také navrhuje, aby byly do jediného prováděcího pravidla zahrnuty i odpovídající požadavky týkající se orgánů a aby toto pravidlo platilo pro všechny příslušné orgány, které nad těmito organizacemi vykonávají dohled (část AR). Tyto společné organizační požadavky, které platí pro všechny organizace (např. systém řízení, obecné personální požadavky, zařízení a vedení záznamů aj.), získaly všeobecnou platnost a jsou známy jako podčást OR.GEN. Tato zvláštní ustanovení, vztahující se na každý jednotlivý typ letecké organizace (např. na poskytovatele letových navigačních služeb, výcvikové organizace, provozovatele letecké dopravy a letišť), budou obsahovat další organizační požadavky, které budou uvedeny v dalších podčástech (např. OR.ATO, OR.OPS).



služeb, protože by mohly uplatňovat týž soubor požadavků na systém řízení. Je zřejmé, že jedním ze zjištěných a dobře známých rizik v řetězci leteckých organizací je rozhraní mezi různými organizacemi, které jsou součástí leteckého systému, a vymezení odpovědnosti v jednotlivých oblastech celkového řízení rizik.

Odborníci se zabývali různými návrhy na „zrychlený“ postup a tyto návrhy byly představeny členům legislativní skupiny ATM.001 a různým zainteresovaným subjektům. Rozhodnutí přijatá na 34. zasedání SSC však agentuře neumožnila, aby tuto změnu učinila součástí „zrychleného“ postupu. Agentura proto může pouze zdůraznit, že tato změna představuje jeden z nejdůležitějších posunů, k němuž by mělo dojít v rámci 2. fáze.

Jedinou související změnou, kterou bylo možno zahrnout do „zrychleného“ postupu, bylo doplnění vysvětlující věty v příloze I, která uvádí, že poskytovatelé letových navigačních služeb mohou rozhodnout o tom, zda budou integrovat systémy řízení kvality a bezpečnosti v rámci jediného systému řízení. Toto ustanovení nezakazuje poskytovatelům letových navigačních služeb současně integrovat i další systémy řízení (např. systém řízení ochrany).

- iv. Návrh na úpravu **bezpečnostních požadavků na posuzování a zmírňování rizik** s ohledem na změny (dříve odstavec 3.2 přílohy II nařízení 2096/2005) a požadavky na příslušné orgány vykonávající funkci dohledu nad bezpečností změn funkčních systémů (dříve články 8 a 9 nařízení (ES) č. 1315/2007):

Na základě výsledků práce Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) v oblasti schématu pro klasifikaci rizik, na základě mandátu, který jí svěřila Evropská komise, a na základě přijetí základního nařízení, kterým se systém EASA rozšiřuje na ATM/ANS, provedla agentura společně s neformální skupinou odborníků z hlavních evropských vnitrostátních dozorových orgánů a poskytovatelů letových navigačních služeb analýzu platných ustanovení nařízení (ES) č. 2096/2005 a nařízení (ES) č. 1315/2007 s ohledem na posouzení bezpečnosti změn a dohled nad bezpečností nad těmito změnami. Cílem této analýzy bylo vypracovat návrhy a doporučení pro legislativní skupiny ATM.001 a ATM.004. Hlavní závěry tohoto přezkumu jsou shrnuty níže:

- Stávající ustanovení jsou obtížně vyložitelná a v některých případech dokonce i obtížně použitelná. Termíny jako „součást“ (angl. constituent part), „věrohodná rizika související s ATM“ a používání požadované kvantitativní metodiky a přísného tabulkového třídění v případě změn týkajících se lidského činitele a postupů působily výkladové potíže, a pokud byly v jednotlivých členských uplatňovány, pak nikoli jednotným způsobem.
- Vypracována by měla být rovněž lepší kritéria, jimiž se mají řídit příslušné orgány při svém rozhodování o tom, zda přezkoumat organizací navrženou změnu, či nikoliv, protože stávající kritéria, založená spíše na nebezpečích než na rizicích, reálně znamenají, že příslušný orgán by měl přezkoumávat téměř všechny změny.
- Agentura se domnívá, že pokud by byl v oblasti regulace posuzování bezpečnosti změn a dohledu nad jejich bezpečností zaveden přístup, který by byl zaměřen více na výkon, mělo by to řadu významných přínosů. Pokud by byly zjednodušeny požadavky a s nimi spjaté povinnosti v oblasti řízení změn, pokud by byly objasněny související procesy oznamování a přezkoumávání změn na úrovni prováděcích pravidel a pokud by byly vytvořeny různé metodické postupy, jichž by se používalo v případě různých typů změn různých typů funkčních systémů v přijatelných prostředcích prokazování shody a v pokynech, byly by tyto požadavky snáze pochopitelné a použitelné. Agentura se domnívá, že k jednotnému uplatňování požadavků a ke zvýšení bezpečnosti může dojít pouze tehdy, budou-li tyto požadavky jasné a snadno vyložitelné a budou-li jasně rozděleny jednotlivé povinnosti a procesy.

- Vzhledem k tomu, že pro regulační rámec pro jednotné evropské nebe (SES) nejsou vypracovány přijatelné prostředky prokazování shody a pokyny, bylo takový systém obtížné přijmout do prvotního souboru nařízení týkajících se SES. Regulační rámec agentury EASA nicméně tuto možnost nabízí. Na základě dosavadních zkušeností s uplatňováním přijatelných prostředků prokazování shody (AMC) a pokynů (GM) v jiných oblastech letectví (například v oblasti letové způsobilosti a údržby) a na základě stávajících návrhů pro řešení alternativních AMC bude v rámci Evropské unie zaručen kýžený stupeň harmonizace, která je velmi potřebná pro rozvoj a bezpečné fungování funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB) a jednotného evropského nebe. Povede to rovněž k větší flexibilitě, protože budou umožněny normalizované postupy, které nejlépe odpovídají typu uvažované změny a provozované činnosti, aniž by bylo potřeba měnit nařízení či žádat o odchylky. Tyto postupy bude zároveň možné dále upravovat a aktualizovat tak, aby zahrnovaly i poslední osvědčené postupy.
- Agentura by na základě prvotního posouzení dopadů právních předpisů, které provedla v rámci posuzování možných alternativ zlepšení těchto ustanovení, dala přednost zjednodušení prováděcích pravidel prostřednictvím jejich zaměření na výkonnost. Prováděcí pravidla by obsahovala bezpečnostní cíle, které by bylo třeba splnit, a přijatelné způsoby prokazování shody (AMC) a pokyny (GM) by obsahovaly podrobné technické informace o tom, jak těchto bezpečnostních cílů dosáhnout. Tento postup byl již přijat v oblasti osvědčení letové způsobilosti letadel a byl by vhodnější také v oblasti ATM/ANS, která je velmi závislá na technologiích a která je založena na velmi složitých a stále složitějších integrovaných systémech země-vzduch.

Na základě výše uvedených závěrů a s cílem zvýšit kvalitu systému vypracovala neformální skupina odborníků návrh, který představila členům ATM.001 a ATM.004 a který podepřela prvotními závěry posouzení dopadů právních předpisů. Ani v tomto případě neumožnila rozhodnutí přijatá na 34. zasedání SSC agentury tuto změnu zapracovat.

- v. Návrh na **začlenění požadavků na organizace** (v tomto případě na poskytovatele letových navigačních služeb) **do jediného nařízení** a požadavků na příslušné orgány do jiného nařízení. Tento návrh by vyžadoval přesunutí požadavků na orgány, které jsou součástí nařízení (ES) č. 2096/2005, do téhož nařízení jako požadavky na bezpečnostní dohled nad poskytovateli letových navigačních služeb a organizacemi ATFM a ASM. Požadavky na příslušné orgány uvedené v nařízení (ES) č. 2096/2005 jsou požadavky, které se vztahují buď na členské státy, nebo na vnitrostátní dozorové orgány, jako například požadavky na certifikaci poskytovatelů letových navigačních služeb, trvalé dodržování shody a vymáhání včetně požadavků na vzájemné hodnocení, mj. též požadavky na organizace (poskytovatele letových navigačních služeb a organizace poskytující ATFM a ASM) uvedené v nařízení (ES) č. 1315/2007, zejména požadavky, které stanoví povinnost vytvořit postupy pro posuzování bezpečnosti změn funkčních systémů, oznamování bezpečnostních změn funkčních systémů, jakož i požadavky příslušných orgánů týkající se postupu v návaznosti na výsledky kontroly provedené v rámci jejich sledování shody, měly být přesunuty do nařízení pro organizace. Agentura se domnívá, že tento návrh by přispěl ke zlepšení stávajících právních předpisů, protože by vyjasnil povinnosti poskytovatelů letových navigačních služeb a příslušných orgánů, zajistil konzistentnost a usnadnil integraci do komplexní struktury právních předpisů uplatňujících celkový systematický přístup. Oblasti působnosti nařízení (ES) č. 2096/2005 a nařízení (ES) č. 1315/2007 se nicméně liší (nařízení (ES) č. 2096/2005 se vztahuje pouze na certifikaci poskytovatelů letových navigačních služeb a nařízení (ES) č. 1315/2007 se vztahuje na bezpečnostní dohled nad poskytovateli letových navigačních služeb a organizacemi poskytujícími ATFM a ASM). Byly proto obavy, že dojde-li k přesunutí ustanovení z jednoho nařízení do druhého, mohlo by to znamenat, že stávající požadavky na organizace

poskytující ATFM a ASM přestanou platit, dokud nebude vytvořen celý soubor požadavků na tyto organizace. Podle názoru agentury by tento problém bylo možné snadno vyřešit, ale i v tomto případě si rozhodnutí přijatá na vysoké úrovni vyžádala, aby agentury tuto změnu přesunula do 2. fáze.

- vi. **Návrh na úpravu požadavků na vývojové a technické pracovníky, kteří provádějí úkoly související s bezpečností provozu**, uvedených v článku 9 a v odstavci 3.3 jeho přílohy II. Článek 9 ve svém stávajícím znění vyžaduje, aby členské státy vydávaly příslušná bezpečnostní pravidla pro vývojové a technické pracovníky, kteří plní úkoly související s bezpečností provozu. Cílem agentury je stanovit na tomto poli společné požadavky v návaznosti na hodnocení vhodnosti a shody s regulačním rámcem provedené Evropskou organizací pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) s cílem vytvořit specifikace, které budou obsahovat systémy odborné způsobilosti a hodnocení odborné způsobilosti vývojových pracovníků ATS (ATSEP) a zohledňovat přitom i probíhající diskuse příslušných stran (poskytovatelů letových navigačních služeb a vývojových a technických pracovníků). Agentura za tímto účelem na základě vstupních údajů, které jí poskytlo několik odborníků z legislativních skupin, navrhla definici a požadavky platné pro poskytovatele letových navigačních služeb, které jim ukládají zavést postup pro definování úkolů souvisejících s bezpečností provozu a stanovit požadavky na odborný výcvik, jejichž náplní budou systémy odborné způsobilosti a hodnocení odborné způsobilosti příslušných vývojových pracovníků. Ani v tomto případě ovšem nebylo možné, aby agentura tuto práci dokončila v rámci „zrychleného“ postupu, a její dokončení bude muset považovat za svou prioritu ve 2. fázi. Zároveň je však třeba zdůraznit, že aniž je dotčen 17. bod odůvodnění základního nařízení, bylo podle názoru agentury záměrem zákonodárského orgánu přenést prostřednictvím tohoto základního nařízení pravomoci spojené s vytvořením bezpečnostních pravidel pro vývojové pracovníky na Evropskou unii. Agentura se dále také domnívá, že pokud by tato možnost měla platit i nadále, mohl by se úkol agentury ve druhé fázi ztížit, protože členské státy mohou pokračovat ve vytváření nových vnitrostátních požadavků, přičemž agentura, jejímž úkolem je navrhovat celoevropská pravidla, bude za tímto účelem současně provádět hodnocení stávajícího systému. S ohledem na mandát agentury bylo nicméně rozhodnuto, že v rámci 1. fáze se tato ustanovení měnit nebudou.
- vii. Podle stanoviska agentury by bylo možné stávající nařízení (ES) č. 2096/2005 zlepšit, pokud jde o **odpovědnost poskytovatelů letových navigačních služeb**, a to tím způsobem, že některé činnosti, jako je údržba určitého vybavení, budou přenechány **smluvním organizacím**. Využívají-li poskytovatelé letových navigačních služeb tzv. subdodavatelských provozujících organizací, musí podle nařízení (ES) č. 2096/2005 plnit určité požadavky, které se týkají vývojových pracovníků. Agentura je toho názoru, že stávajícím právním předpisům by prospělo, kdyby byla vypracována jasnější definice „provozujících organizací“ (současnou definici lze vykládat i v tom smyslu, že tyto organizace mohou poskytovat služby bez toho, aby byly certifikovány) a stejně tak i termínu „subdodavatelská organizace a případné odpovědnosti poskytovatelů letových navigačních služeb vůči třetím stranám (organizacím, kterou jsou ve smluvním vztahu s organizací, která je v přímém smluvním vztahu s poskytovateli letových navigačních služeb). Hodnocení a posouzení stávajících ustanovení bude provedeno v rámci 2. fáze.
16. Jak bylo vyloženo výše, agentura chápe nařízení jako první stavební kameny v rámci provádění rozšíření regulativního systému bezpečnosti letectví v Evropě na regulaci řízení letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS). Oblasti, které jsou nyní již určeny jako oblasti, ve kterých lze dosáhnout zlepšení, podle názoru agentury jednoznačně zvýší kvalitu systému a tyto oblasti by spolu s provedením příslušných pravidel ICAO SARP měly patřit mezi hlavní priority legislativní činnosti ve 2. fázi.
17. Je třeba také zdůraznit, že článek 8b základního nařízení obsahuje ustanovení, která tato navrhovaná nařízení neprovádějí. Patří mezi ně například tato ustanovení:

- i. provedení čl. 8b odst. 3 základního nařízení, jako bylo vyloženo výše;
  - ii. provedení čl. 8b odst. 4 a 5 základního nařízení. Možnosti provedení těchto ustanovení budou vyhodnoceny a posouzeny v rámci budoucího legislativního úkolu ATM.005.
  - iii. vytvoření opatření pro organizace poskytující služby spočívající ve vytváření a zpracování údajů a formátování a poskytování údajů uživatelům vzdušného prostoru pro potřeby letové navigace. Vyhodnocení a posouzení možností provedení těchto opatření na základě stávajících procesů v rámci systému EASA (dopisy o přijetí) bude podle potřeby provedeno v rámci 2. fáze.
18. Tato 2. fáze bude probíhat v souladu s legislativními postupy agentury.

**b) Požadavky na dohled nad bezpečností řízení letového provozu a letových navigačních služeb**

19. Jak bylo objasněno výše, agentura na základě žádosti Evropské komise o bezodkladné provedení nařízení Komise (ES) č. 1315/2007 převedla toto nařízení do podoby prováděcího pravidla podle základního nařízení s tím, že při tom učinila nezbytné změny a minimální technické aktualizace. Za nezbytné považovala následující změny:
- i. Zavedení termínu „**příslušný orgán**“ v novém článku 3. Tuto změnu vyžaduje provedení článků 8b a 22a základního nařízení. V souladu s tímto ustanovením bude dohled nad organizacemi, které mají hlavní místo podnikání v některém členském státu, vykonávat vnitrostátní dozorový orgán (NSA) tohoto členského státu (jak je uvedeno v článku 4 rámcového nařízení ve znění nařízení (ES) č. 1070/2009) nebo orgán či orgány podle ustanovení dohody uzavřené členskými státy, které se podílejí na opatřeních FAB, pakliže tato dohoda stanoví, že příslušným orgánem je jiný orgán než NSA. Dohled nad organizacemi, které nemají sídlo na území členských států, ale poskytují své služby ve vzdušném prostoru, na který se vztahuje Smlouva o Evropské unii, bude vykonávat agentura. Další vysvětlení jsou uvedena níže v písmeni c) této kapitoly.
  - ii. **Definice celoevropské služby.** Tuto definici vyžaduje provedení článku 22a. Cílem této definice je objasnit, co jsou to celoevropské služby.
  - iii. Doplnění **odkazů na příslušné články základního nařízení.** Jak již bylo vyloženo pod písmenem a), návrh nařízení bude mít dvojí právní základ. K odkazům na nařízení (ES) č. 550/2004 byly proto doplněny odkazy na příslušné články základního nařízení.
  - iv. **Odkazy na vnitrostátní dozorové orgány (NSA),** na něž odkazuje článek 4 nařízení (ES) č. 549/2004, byly **nahrazeny** odkazy na **příslušné orgány.** Jak již bylo výše řečeno, některé zainteresované subjekty vyslovily obavy ohledně právního základu pro to, aby agentura mohla vykonávat určité úkoly ve funkci příslušného orgánu, a vznesly požadavek, aby v některých ustanoveních bylo specifikováno, kdo je v daném případě příslušný orgán. Agentura je toho názoru, že v prováděcích pravidlech není taková specifikace potřebná, protože by tak byly nadbytečně stanovovány úkoly a odpovědnosti, které již stanovil spolutvůrce evropských právních předpisů tím, že přijal základní nařízení. Příkladem mohou být příkazy k zachování bezpečnosti, na něž se odkazuje v bývalém článku 12 nařízení (ES) č. 1315/2007 (článek 13 navrhovaného nařízení). V tomto případě byl termín NSA jednoduše nahrazen termínem „příslušný orgán“. Agentura se domnívá, že článek 8b základního nařízení stanoví, že agentura je rovněž oprávněna vydávat tyto příkazy k zachování bezpečnosti. Prováděcí pravidla podle ustanovení čl. 8b odst. 6 písm. f) základního nařízení by měla reálně zajistit, aby orgánům vykonávajícím funkce dohledu byly uděleny náležité pravomoci, které by jim umožňovaly reagovat na podmínky, kdy je bezpečnost ohrožena, k čemuž může při poskytování ATM/ANS docházet. Při vytváření prováděcích pravidel by dále měla být v co největší možné

míře zohledňována ustanovení nařízení Komise (ES) č. 1315/2007. Prováděcí pravidla musí agentuře jako příslušnému orgánu dávat pravomoci, a tudíž i oprávnění k tomu, aby v souvislosti s organizacemi či službami, nad nimiž vykonává dohled, mohla využívat mechanismu vydávání příkazů k zachování bezpečnosti. Základní nařízení tudíž poskytuje dostatečný právní základ, který agentuře umožňuje vydávat příkazy k zachování bezpečnosti ve smyslu článku 12 nařízení (ES) č. 1315/2007.

- v. V návaznosti na článek 13 základního nařízení byl termín „**uznaná organizace**“ nahrazen termínem „**kvalifikovaný subjekt**“.
  - vi. Aktualizovány byly také **body odůvodnění**, aby odrážely současnou situaci, provádění základního nařízení, základ pro navrhovaná prováděcí pravidla a další fáze v budoucnosti.
  - vii. Zavedení **přechodných ustanovení**, jež v případech, ve kterých je podle článku 22a základního nařízení příslušným orgánem agentura (týká se organizací poskytujících služby ve vzdušném prostoru území, na které se vztahuje Smlouva, a majících hlavní místo svého podnikání a případně též sídlo mimo toto území a dále organizací poskytujících celoevropské služby), stanoví, že funkce dohledu nad bezpečností vykonávané jedním či více dotýčnými příslušnými úřady budou po 6 měsících postoupeny agentuře. Agentura je toho názoru, že šest měsíců je doba dostatečně dlouhá na to, aby se připravila na převzetí veškeré odpovědnosti, kterou jí v základním nařízení ukládá zákonodárny orgán.
  - viii. Zavedení zrušujícího ustanovení stávajícího nařízení v podobě nového článku 17. Tímto článkem se zrušuje nařízení Komise (ES) č. 1315/2007, protože veškerá ustanovení jsou v úplnosti provedena v rámci navrženého prováděcího pravidla.
20. Výše navržené změny a minimální technické aktualizace odpovídají svým rozsahem pokynům Evropské komise a svou podporu jim na svém 33. a 34. zasedání vyslovil Výbor pro jednotné evropské nebe (SSC). Agentura v rámci procesu přezkoumávání stávajících ustanovení určila po poradě s členy legislativních skupin ATM.001 a ATM.004 některé další oblasti, které je nutno dosáhnout zlepšení. Podle stanoviska agentury by se proto následující návrhy na zlepšení stejně jako provádění příslušných norem a doporučených postupů ICAO měly stát prioritou druhé fáze legislativního procesu:
- i. Uplatnění **celkového systematického přístupu k požadavkům na orgány**. Cílem „celkového systematického přístupu“ je zjednodušení certifikace a procesů dohledu a snížení zátěže, kterou nesou osoby a organizace podléhající regulaci. Cílem celkového systematického přístupu k požadavkům na orgány je také harmonizace procesů dohledu nad osobami, organizacemi, výrobky, letadlovými částmi a zařízeními, systémy a součástmi. Součástí leteckého systému – výrobky, provozovatelé, posádky, letiště, ATM/ANS – a to jak pozemní, tak vzdušné, tvoří jedinou síť. Cílem „celkového systematického přístupu“ je vyloučení rizika nedostatečných či redundantních bezpečnostních opatření a jeho snahou je předcházet vzájemně neslučitelným požadavkům a nejednoznačně vymezené odpovědnosti. Právní předpisy musí být vykládány a uplatňovány normalizovaným způsobem. Bude tak možno využívat nejosvědčenějších postupů. Návrhy na změnu požadavků na orgány (část AR), jejichž tvorba je součástí práce agentury na prvním rozšíření systému EASA (rozšíření systému EASA na oblast leteckého provozu a udělování průkazů způsobilosti letových posádek), a stejně tak i změna navrhované podčásti AR.GEN (podčást části AR, která se vztahuje na všechny příslušné orgány vykonávající dohled nad všemi leteckými organizacemi) by měly být ve všech příslušných případech vytvářeny na základě prováděcích pravidel navrhovaných v rámci zrychleného postupu. Bude tak zajištěna jejich větší konzistentnost a mělo by dojít ke zjednodušení procesu certifikace. S ohledem na harmonizaci procesů dohledu by ve druhé fázi měly být do stejného prováděcího pravidla (část AR) začleněny i všechny požadavky na příslušné orgány, které byly původně součástí návrhů nařízení týkajících se poskytování letových navigačních služeb a udělování

licencí řídicím letového provozu. Měly by být také přizpůsobeny základním zásadám Evropské unie a uplatňovat zásady týkající se dozoru, prosazování, výměny informací mezi příslušnými orgány a vzájemného uznávání certifikátů, které jsou vytyčeny v základním nařízení, jak k tomu již dochází z podnětu agentury, která za tím účelem předložila návrh v rámci oznámení o navrhované změně 2008-22.

- ii. Do těchto požadavků by měly být začleněny rovněž zásady **státního programu pro bezpečnost**, prosazované organizací ICAO. Agentura svou práci v této oblasti již zahájila tím, že přizpůsobila ustanovení, jejichž návrhy předložila poprvé v oznámení o navrhované změně 2008-22, a přistoupila k provádění Evropského programu bezpečnosti letectví<sup>13</sup>.
- iii. Ustanovení týkající se **dohledu nad bezpečností změn** funkčních systémů (dříve článek 8 a 9 nařízení (ES) č. 1315/2007) je třeba zjednodušit, jak již bylo objasněno pod písmenem a), a začlenit do společného regulačního rámce.
- iv. Tzv. „**požadavky nesouvisející s bezpečností**“ vztahující se na udělování certifikace organizacím poskytujícím služby a na jejich identifikaci. Toto téma bylo projednáno s odborníky legislativních skupin během jejich pracovních zasedání a na zasedáních svolaných ad hoc. Na 34. zasedání Výboru pro jednotné evropské nebe bylo rozhodnuto, že Evropská komise předloží Výboru pro jednotné evropské nebe ke zvážení návrh, jak v případě „požadavků nesouvisejících s bezpečností“ postupovat.

Potřeba sjednotit v maximální možné míře terminologii vztahující se na pojmenování opatření příslušných orgánů, aby bylo možné v případě zjištění nebezpečných podmínek bez neoprávněných prodlev reagovat. V navrhovaném článku 13 návrhu nařízení k tomuto stanovisku (dříve článek 12 nařízení (ES) č. 1315/2007) se užívá termínu „příkazy k zachování bezpečnosti“, zatímco EASA používá ve svém oznámení o navrhované změně EASA NPA 2008-22 termínu organizace ICAO „povinné bezpečnostní sdělení“. Používání termínu „příkaz k zachování bezpečnosti“ agentura navrhla v oznámení o navrhované změně EASA NPA 2009-0<sup>14</sup> s odkazem na opatření, která agentura může vydávat v případech, kdy řeší retroaktivní požadavky na letovou způsobilost vztahující se na provoz (zvyšování úrovně bezpečnosti) a nařizuje provést opatření k nápravě nedostatků zjištěných u prvků, které jsou součástí údajů o provozní způsobilosti letadla. Posouzení toho, jaké termíny je v jednotlivých případech vhodné použít, bude provedeno v průběhu 2. fáze.

21. Jak již bylo zmíněno, výše zmíněné návrhy spolu s provedením příslušných pravidel ICAO SARP by se ve druhé fázi měly stát pro agenturu hlavní prioritou. Východiskem v této druhé fázi budou pro agenturu navržená nařízení.

**c) Agentura jako příslušný orgán v souladu s článkem 22a základního nařízení a podrobnější objasnění návrhů prováděcích pravidel podle článku 3**

22. Spolutvůrce evropských právních předpisů se při přijímání balíčku SES II a stejně tak i při schvalování rozšíření působnosti agentury na ATM/ANS držel zásady oddělení regulace bezpečnosti od provozních funkcí (povinnost vztahující se na poskytovatele letových navigačních služeb žádající o certifikaci a na certifikáty standardně vydávané vnitrostátními dozorovými orgány). Není tedy pochyb o tom, že vnitrostátní dozorový orgán, který byl jmenován či zřízen určitým členským státem, je příslušným orgánem oprávněným provádět certifikaci a vykonávat dohled nad poskytovateli letových navigačních služeb, jejichž hlavní místo podnikání a případně též sídlo se nacházejí v témže členském státě. Je to logické i z důvodů subsidiarity a geografické blízkosti.

<sup>13</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf).  
[http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/g/doc/About\\_EASA/Manag\\_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/About_EASA/Manag_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf).

<sup>14</sup> [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf)

Podle ustanovení čl. 3 písm. a) to platí i pro navrhovaná prováděcí pravidla k tomuto stanovisku.

23. V balíčku SES I byl dále zaveden pojem funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB) zahrnujících vzdušný prostor více než jednoho členského státu. S ohledem na funkční bloky vzdušného prostoru zahrnující vzdušný prostor spadající do pravomoci více než jednoho členského státu stanovil spoluvůrce evropských právních předpisů, že dotyčné členské státy spolu uzavřou dohodu o dozoru nad poskytovateli letových navigačních služeb poskytujících služby vztahující se na příslušný FAB. Toto ustanovení bylo znovu potvrzeno přijetím balíčku SES II. Existuje celá řada řešení, jak dosáhnout provedení této zásady; lze například jmenovat jediný vnitrostátní dozorový orgán, který bude vykonávat bezpečnostní dohled nad všemi poskytovateli letových navigačních služeb poskytujících služby v určitém FAB; přidržel se ve vztahu k různým poskytovatelům letových navigačních služeb v daném FAB zásady územní pravomoci nebo jmenovat více vnitrostátních dozorových orgánů s tím, že každý z nich bude odpovídat za jiný typ služby. Prováděcí pravidla navržená agenturou by neměla omezovat stávající ustanovení SES, která členskými státy dávají možnosti, aby si použitelná opatření pro bezpečnostní dohled nad poskytovateli letových navigačních služeb v určitém FAB samy zvolily. Navržený čl. 3 písm. b) proto odkazuje na tuto dohodu mezi členskými státy zahrnutými v určitém funkčním bloku vzdušného prostoru, protože podle nařízení (ES) č. 550/2004 by tato dohoda mezi členskými státy mohla rovněž obsahovat jednoznačné rozdělení odpovědnosti za jednotlivé úkoly v oblasti dozoru.
24. Nařízení (ES) č. 550/2004 připouští certifikaci poskytovatelů letových navigačních služeb poskytujících „souborné“ služby (např. poskytovatel traťových služeb v oblasti řízení letového provozu, který poskytuje rovněž letištní služby v oblasti řízení letového provozu z řídicí věže (TWR ATC), FIS, komunikace, navigace a další ANS), ale rovněž poskytovatelů, kteří poskytují „nesouborné“ služby (např. provozovatel letiště, který sám přímo v daném místě poskytuje služby v oblasti řízení z řídicí věže, či poskytovatel, který poskytuje služby výlučně v oblasti radionavigační signalizace). Této možnosti bylo již široce využito: Zpráva Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) o provádění SES<sup>15</sup> vydaná v červnu 2009 dokládá 212 certifikovaných poskytovatelů letových navigačních služeb, což je počet, který je mnohem vyšší než počet členských států EU. Tak vysoký počet by samozřejmě nebyl možný bez toho, aby některé letové navigační služby byly vyňaty ze souboru služeb, které poskytuje hlavní vnitrostátní poskytovatel řízení letového provozu (ATCP). Významné inovace ATM/ANS může v budoucnu přinést SESAR a NEXTGEN, a to zejména na poli výměny digitálních informací a obecně pocíťované potřeby komunikační sítě. Zejména SESAR má využívat nejen pohyblivá datová spojení v krátkých přenosových vzdálenostech, ale také orbitální družicové mobilní komunikace. Nic přitom nebrání tomu, aby poskytovatel satelitních komunikací poskytoval služby ve vzdušném prostoru území, na něž se vztahuje Smlouva o Evropské unii, avšak své sídlo měl mimo území členských států. Představit si lze i jiné případy, například pokud jde o projektanty nástrojových postupů či poskytovatele dat pro systémy řízení letu.
25. Ustanovení čl. 22a písm. b) základního nařízení požadují, aby agentura nesla odpovědnost za vydávání certifikátů a oprávnění organizacím, které nemají sídlo na území, na něž se vztahují ustanovení Smlouvy o Evropské unii, ale poskytují své služby ve vzdušném prostoru území, na něž se vztahuje Smlouva o Evropské unii. Agentura proto bude pro tyto organizace v těchto případech příslušným orgánem vydávajícím certifikáty. Navržená prováděcí pravidla budou v souladu s výše uvedeným, čímž je odůvodněn čl. 3 písm. c) navržených prováděcích pravidel.
26. Evropská komise ve svém sdělení z listopadu 2008<sup>16</sup>, v němž oznámila druhé rozšíření působnosti agentury, konstatovala, že s tím, jak se rozvíjejí nové technologie, se objevují

<sup>15</sup> [http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport\\_WEB.pdf](http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf).

<sup>16</sup> <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2005:0578:FIN:CS:DOC>.

noví poskytovatelé služeb, kteří svou činnost provozují v rámci celého kontinentu nebo i za jeho hranicemi. Příkladem je již v současnosti uskupení poskytovatelů EGNOS<sup>17</sup> a budoucí provozovatel systému Galileo<sup>18</sup> na poli družicové navigace, EAD<sup>19</sup> či komunikační služby, jako je ARINC a SITA<sup>20</sup>. Společná evropská pravidla by měla zajistit, že certifikace těchto nových typů organizací bude úspěšná a proběhne konzistentním a koordinovaným způsobem.

27. Spolutvůrce evropských právních předpisů rozhodl (čl. 22a písm. c) základního nařízení), že agentura bude vydávat a obnovovat certifikáty organizací poskytujících celoevropské služby v oblasti ATM/ANS. Navržený čl. 3 písm. d) pouze odráží na úrovni prováděcích pravidel rozhodnutí, které již dříve přijal spolutvůrce evropských právních předpisů.
28. Jak bylo již výše zmíněno, je otázkou, zda by se měl certifikát vydaný agenturou vztahovat pouze na tzv. bezpečnostní požadavky platné pro celoevropské poskytovatele letových navigačních služeb, nebo na „veškeré“ požadavky (tzn. jak na požadavky „bezpečnostní“, tak požadavky označované jako „požadavky nesouvisející s bezpečností“ či na ustanovení, která nemají „přímý vliv na bezpečnost“) související s certifikací. Přestože bylo rozhodnuto o tom, že Evropská komise předloží Výboru pro jednotné evropské nebe k posouzení návrh týkající se problému s certifikačními požadavky, které nesouvisejí s bezpečností, podle názoru agentury by měl být jeden poskytovatel letových navigačních služeb držitelem jen jednoho certifikátu, který bude prokazovat shodu se všemi platnými zákonnými požadavky, a to z následujících důvodů:
  - Rozdělení úlohy orgánu vykonávajícího dohled mezi agenturu a jeden vnitrostátní dozorný orgán povede ke zdvojení procesu certifikace či k nejasnému rozdělení odpovědnosti, což zatíží regulované organizace.
  - Tato zátěž bude v rozporu s čl. 2.2 písm. c) základního nařízení, který požaduje, aby agentura prosazovala efektivitu nákladů na procesy regulace a certifikace a předcházela jejich zdvojování na vnitrostátní a evropské úrovni.
  - Základní nařízení nechápe certifikaci jen jako certifikaci bezpečnosti (pojmem certifikace ve smyslu definice podle článku 3 základního nařízení se rozumí „každá forma uznání, že výrobek, letadlová část nebo zařízení, organizace nebo osoba jsou v souladu s použitelnými požadavky, včetně ustanovení tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu, a vydání odpovídajícího osvědčení potvrzujícího tento soulad“).
  - Článek 22a základního nařízení žádným způsobem neomezuje rozsah a obsah certifikátů vydávaných agenturou, a agentura proto musí zohlednit veškeré platné požadavky.
  - Rozdělení „bezpečnostních“ požadavků a požadavků „nesouvisejících s bezpečností“ je do určité míry arbitrární a vyžadovalo by důkladnou konzultaci.
29. Agentura je toho názoru, že rozdělení odpovědnosti za dohled nad aspekty certifikace určité organizace podle toho, zda souvisí, či nesouvisí s bezpečností, mezi různé příslušné orgány, by bylo v rozporu se záměrem spolutvůrce evropských právních předpisů a nepředstavuje zákonný požadavek. Takové rozhodnutí by navíc bylo považováno za rozhodnutí odporující cílům základního nařízení, které požadují centralizaci činnosti v oblasti certifikace a dohledu určitých poskytovatelů služeb.
30. Závěrem budiž řečeno, že Evropská komise, jak již bylo vyloženo výše, předloží konečný legislativní návrh řešení otázky tzv. ustanovení „nesouvisejících s bezpečností“.

---

<sup>17</sup> EGNOS: European Geostationary Navigation and Overlay Service (Evropská služba pro pokrytí geostacionární navigací).

<sup>18</sup> Galileo je evropský družicový navigační systém.

<sup>19</sup> EAD: European Information Database (Evropská informační databáze).

<sup>20</sup> ARINC (Aeronautical Radio Inc) a SITA (Société internationale des Télécommunications aéronautiques) uvádějí na trh komunikační služby určené pro letectví.



**IV. Posouzení dopadů právních předpisů**

31. Účelem posouzení dopadů právních předpisů (RIA, z angl. Regulatory Impact Assessment) je posoudit dopady a důsledky navrhovaných pravidel a požadavků. Cílem tohoto posouzení by tedy bylo zajistit podporu procesu tvorby rozhodnutí (např. který právní předpis ze všech možných alternativ právních předpisů má menší celkový dopad na regulované osoby či organizace) v rámci provádění základního nařízení.
32. Účel a metodika RIA byly objasněny v několika dokumentech, tj. posouzení dopadů právních předpisů (RIA) týkající se rozšíření pravomocí Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) ve vztahu k letišťům a řízení letového provozu / leteckým navigačním službám (ATM/ANS).
33. Z důvodů, které byly vyloženy v kapitole III, obsahuje nynější stanovisko soubor prováděcích pravidel, která byla převzata z nařízení týkajících se jednotného evropského nebe (SES); zejména nařízení (ES) č. 2096/2005 a nařízení (ES) č. 1315/2007. Navrhované změny v obsahu zmíněných nařízení neopravňují provedení důkladnější analýzy v rámci RIA. Navrhované minimální změny, které provádějí základní nařízení, jsou změny, které neopravňují žádné další alternativy či možnosti, které by měly být předmětem dalšího studia.
34. RIA proto nebylo provedeno. Agentura by přesto chtěla zdůraznit, že existují určité významné údaje týkající se těmito změnami dotčeného obyvatelstva, které jsou v kontextu tohoto nového souboru pravidel zajímavé. Tyto údaje lze najít ve zprávě Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) o provádění legislativy SES<sup>21</sup>, z níž vyplývá, že v členských státech Evropské unie, v Norsku a ve Švýcarsku působí v oblasti ATM/ANS velký počet organizací a osob.
35. Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) ve své zprávě z roku 2008<sup>22</sup> zdůraznila, že existuje několik celoevropských problémů, které vyžadují zásah na evropské úrovni:
  - chybějící opatření pro dohled vnitrostátních dozorových orgánů nad uspořádáním toku letového provozu (ATFM, z angl. Air Traffic Flow Management), především v případě prvků ATFM provozovaných centrální jednotkou uspořádání toku letového provozu (CFMU, z angl. Central Flow Management Unit);
  - chybějící formalizace opatření v oblasti dohledu nad bezpečností v přeshraničních situacích;
  - nedostatečné provedení dohledu nad bezpečností změn ze strany vnitrostátních dozorových orgánů, které je důležité s ohledem na schvalování nových systémů a změn stávajících systémů;
  - chybějící specifikace donucovacích opatření v případech porušení nařízení týkajících se SES ze strany certifikovaných poskytovatelů, jak je vyžadují příslušná nařízení týkající se SES;
  - Obecně pak existují obavy týkající se zdvojování právních předpisů, utváření právní kultury a dostupnosti zdrojů, především kvalifikovaného auditujícího personálu.
36. Evropská organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) ve své zprávě z roku 2009 zdůraznila, že z údajů o stavu tohoto průmyslu z hlediska výskytu nehod vyplývá, že hlavní rizika se daří odhalovat a úspěšně zmírňovat. V řadě případů je však stávající úroveň zdrojů a odborných znalostí pracovníků taková, že nestačí k plnění jejich povinností týkajících se bezpečnosti v takové míře, aby mohli přispět ke zlepšení bezpečnosti.
37. Přestože lze učinit závěr, že v oblasti ATM/ANS nehrozí žádná bezprostřední rizika, přetrvávají v řadě aspektů problémy, které je třeba řešit. Zlepšení je stále žádoucí

<sup>21</sup> [www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport\\_WEB.pdf](http://www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf).

<sup>22</sup> [http://www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport\\_WEB.pdf](http://www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf).

v oblasti dohledu, sledování a vynucování a nepodařilo se dosáhnout jednotného provádění bezpečnostních opatření v oblasti ATM/ANS. Konstatováno to bylo již v posouzení dopadů právních předpisů (RIA) na rozšíření systému EASA na regulaci řízení letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) a tato analýza potvrzuje, že je zde třeba podniknout opatření. Jejich cílem musí být zejména jasné právní předpisy a jejich jednotné provádění a dohled. Agentura se touto otázkou bude dále zabývat ve druhé fázi provádění, kdy bude také provedeno další hodnocení.

## V. Závěry

38. Agentura vypracovala toto stanovisko jako odpověď na žádost Evropské komise a Výboru pro jednotné evropské nebe (SSC), aby v první fázi provedla rozšíření regulativního systému bezpečnosti letectví v Evropě na regulaci řízení letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS) v rámci tzv. „zrychleného“ postupu. Agentura při tom pečlivě dbala i dalších rad, které během tohoto procesu obdržela od Komise, SSC a správní rady EASA a od všech zainteresovaných subjektů.
39. Agentura je pevně přesvědčena, že tento „zrychlený“ postup se na fungování regulativního systému bezpečnosti brzy příznivě projeví, a to mj. tím, že:
  - agentura bude moci vytvářet nezbytné přijatelné prostředky prokazování shody a specifikace pro vydání osvědčení, jejichž používání usnadňuje dosažení shody s pravidly a poskytuje nezbytnou proporcionalitu a subsidiaritu. To s sebou rovněž nese možnost využívání osvědčených průmyslových postupů;
  - nově zavedená pravidla agentuře umožní, aby zahájila své normalizační inspekce, jejichž účelem je zajistit bezpečné a jednotné uplatňování společných pravidel a pomáhat orgánům v jejich úloze vykonavatelů bezpečnostního dohledu;
  - agentura bude příslušným orgánem pro plnění úkolů, které jí ukládá zákon – pro celoevropské a neevropské poskytovatele letových navigačních služeb a dále též pro neevropské organizace pro výcvik řídicích letového provozu v činnosti (ATCO);
  - v této oblasti budou použitelné také další prvky systému bezpečnosti letectví v Evropě – jako jsou mezinárodní dohody o spolupráci či donucovací opatření stanovená v BR;
  - agentura bude mít možnost přispět prostřednictvím různých regulačních opatření k provádění SES II, a to zejména prostřednictvím podpory opatření týkajících se funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB), dohledu nad bezpečností řídicích funkcí sítě ATM a poskytovat nezbytnou podporu snazšímu provádění programu SESAR.
40. Agentura doporučuje, aby Komise zahájila exekutivní proces za účelem přijetí návrhů prováděcích pravidel na základě tohoto stanoviska a provedla v souladu s ním úpravu stávajících právních předpisů vztahujících se na jednotné evropské nebe, a zabránila tak zdvojení právních předpisů a zavedení vzájemně sporných požadavků.

V Kolíně nad Rýnem dne 28. května 2010

P. GOUDOU  
výkonný ředitel