



STANOVISKO Č. 03/2010

EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ze dne 28. května 2010

k nařízení Komise (ES) č. XXX/2010, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro udělování licencí a lékařských potvrzení řídicím letového provozu

I. Obecná ustanovení

1. Nepřetržitý nárůst letecké dopravy v Evropě přináší mnohé výzvy, zejména pokud se jedná o klíčové bezpečnostní faktory letišť a ATM/ANS (uspořádání letového provozu/letová navigační služba). Je proto třeba stanovit nezbytná opatření k omezení rizik a zajistit bezpečnost prostřednictvím harmonizovaného, komplexního regulačního přístupu ve všech členských státech.
2. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹ (dále jen „základní nařízení“) ve znění nařízení (ES) č. 1108/2009² stanoví náležitý a úplný rámec pro definování a provádění společných technických požadavků a správních postupů v oblasti civilního letectví. Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES o licenci řídicího letového provozu Společenství³ se proto ruší, aniž by byla dotčena již vydaná osvědčení a dosud udělené licence jednotlivcům či organizacím v souladu s touto směrnicí. Základní nařízení opravňuje Komisi k přijetí prováděcích pravidel pro udělování osvědčení řídicím letového provozu a s nimi souvisejících schválení, která odráží současný stav v oblasti výcviku řídicích letového provozu, včetně osvědčených postupů a vědecko-technického pokroku. Základní nařízení navíc vyžaduje, aby byla zpočátku na základě ustanovení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES o licenci řídicího letového provozu Společenství vypracována prováděcí pravidla.
3. Tuto oblast tvorby předpisů vymezují referenční podmínky (ToR) ATM.003⁴ „Rozšíření systému EASA na bezpečnostní předpisy v oblasti uspořádání letového provozu (ATM) a letových navigačních služeb (ANS) – tvorba předpisů pro udílení licencí řídicím letového provozu“. Jak je vysvětleno dále v kapitole II tohoto stanoviska, obsah a postupy tvorby předpisů, kterými se řídí Evropská agentura pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“), dosud nebyly plně v souladu s uvedenými referenčními podmínkami. Obsah tohoto stanoviska je založen na rozhodnutí, které přijal Výbor pro jednotné evropské nebe ve dnech 3. – 4. prosince 2009 na svém 33. zasedání a nastínil v následném dopisu⁵ Evropské komise adresovanému agentuře, kde přesněji vymezil „zrychlený“ postup u zrychleného provádění stávajících pravidel, např. směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES o licenci řídicího letového provozu Společenství.
4. S ohledem na uvedené skutečnosti se toto stanovisko vztahuje na provádění uvedené směrnice ve vnitrostátním právu jen prostřednictvím minimálních technických úprav. Je třeba zdůraznit, že obsah tohoto stanoviska představuje pouze první krok dvoufázového procesu, nastíněného v dopise Evropské komise, přičemž celkové realizace požadavků vyplývajících ze základního nařízení a plného souladu s hlavními požadavky uvedenými v příloze Vb tohoto nařízení bude dosaženo v pozdější fázi na základě postupu při tvorbě předpisů přijatého správní radou agentury. Agentura upraví výše zmíněné referenční podmínky tak, aby lépe odrážely vícefázový postup.
5. Tuto činnost prováděla skupina pro tvorbu předpisů zřízená agenturou. Skupina pro tvorbu předpisů byla sestavena na základě postupů při tvorbě předpisů agentury tak, aby si byla vědoma složitosti úkolu, zajišťovala potřebnou odbornost a aby byly zastoupeny

¹ 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).

² 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).

³ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES ze dne 5. dubna 2006 o licenci řídicího letového provozu Společenství (Úř. věst. L 114, 27.4.2006, s. 22).

⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.003.pdf

⁵ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614 ze dne 9. prosince 2009.

jednotlivé subjekty, kterých se činnost skupiny dotýká. Agentura plnila funkci sekretariátu skupiny pro tvorbu předpisů a vypracovala znění tohoto stanoviska.

6. Agentura tímto předkládá své stanovisko Komisi s cílem naplnit první fázi „zrychleného“ postupu v souladu s ustanoveními článku 8c a 22b základního nařízení.
7. Navrhovaná pravidla byla vytvořena s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2006/23/ES ze dne 5. dubna 2006 o licenci řídicího letového provozu Společenství, stejně jako s ohledem na rámec stávajících právních předpisů Společenství týkajících se jednotného evropského nebe a na platné mezinárodní normy a doporučené postupy organizace ICAO (viz přílohy) vycházející z článku 37 Chicagské úmluvy, na základě čl. 2 odst. 2 písm. d) základního nařízení, který vyzývá agenturu, aby pomáhala členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy vytvořením základny pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a zajištěním řádného zohlednění jejich ustanovení v tomto nařízení a v prováděcích pravidlech k němu.
8. V zájmu zajištění plného uplatňování výše uvedených článků základního nařízení a v zájmu dosažení plného souladu s hlavními požadavky, popsány v příloze Vb základního nařízení, vyhodnotí agentura fungování evropského systému udělování licencí řídicím letového provozu a další zlepšení potřebné z hlediska „přístupu celistvého leteckého systému“ s cílem předložit ve druhém kroku stanovisko Komisi, včetně nezbytných prováděcích opatření.
9. Přijetí tohoto stanoviska bylo zčásti založeno na postupu uvedeném správní radou agentury⁶ v souladu s ustanoveními článku 19 základního nařízení. Odchytky od tohoto postupu vyplývající z použití „zrychleného“ postupu na základě požadavků Komise a Výboru pro jednotné evropské nebe byly předloženy správní radě agentury, která podpořila zásadu použití tohoto postupu v konkrétních případech, u kterých již existuje platná právní úprava za předpokladu, že nedojde k významné změně obsahu platných předpisů.

II. Konzultace

10. Striktní časový harmonogram „zrychleného“ postupu vyžaduje, aby byl první soubor prováděcích pravidel přijat do konce roku 2010. To také znamená, že agentura musí vypracovat toto stanovisko nejpozději do června 2010, což agentuře znemožní postupovat při tvorbě předpisů běžným způsobem, zejména pokud jde o formální veřejné konzultace s dotčenými stranami. Na základě běžného postupu pro tvorbu předpisů by agentura po uskutečnění veřejné konzultace musela vydat oznámení o navrhované změně (*Notice of Proposed Amendment, NPA*), takže od vydání NPA, přes zveřejnění a vydání dokumentu komentářů a odpovědí (*Comment Response Dokument, CRD*) až po vydání stanoviska by uplynulo nejméně šest až sedm měsíců. Předkládaný návrh pravidel představuje provedení již existující směrnice ve vnitrostátním právu, aniž by bylo vydáno nějaké rozhodnutí agentury obsahující přijatelný způsob prokazování či poradenský materiál. Z těchto důvodů byl navržen „zrychlený“ postup a stanovisko vydá a zveřejní přímo Evropská komise.
11. S cílem zajistit informovanost dotčených stran o obsahu tohoto stanoviska uspořádá agentura společně s Evropskou komisí specializovanou konferenci, kde je s obsahem tohoto stanoviska důkladně seznámí. Kromě toho agentura uspořádá informativní schůzku o obsahu tohoto stanoviska alespoň s těmito institucemi: Výbor pro jednotné nebe (SSC), poradní orgán pro odvětví (ICB), poradní výbor EASA, poradní skupina národních úřadů (AGNA) a Konzultační výbor pro bezpečnostní normy (SSCC).

⁶ 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.

12. Agentura bude o výsledcích konference a informativních schůzek písemně informovat Evropskou komisi a zveřejní je prostřednictvím specializované internetové stránky ATM & Airports⁷.

III. Obsah stanoviska agentury

Souvislosti

13. Po dokončení tohoto úkolu spojeného s tvorbou předpisů na základě výše uvedených pokynů je třeba zohlednit následující výzvy.
14. Stávající právní nástroj má podobu směrnice, kterou je třeba „převést“ do nařízení. Tato změna právní povahy v sobě zahrnuje významnou změnu závaznosti ustanovení budoucího právního aktu. Na rozdíl od směrnic, které jsou závazné jen v případě dosažených výsledků, ponechávají však na vnitrostátních orgánech volbu formy a metody, a vyžadují proto provedení ve vnitrostátních právních systémech členských států, je nařízení závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.
15. Stávající směrnice byla schválena Evropským parlamentem a Radou na základě čl. 80 odst. 2 Smlouvy o založení Evropského společenství, zatímco právní základ nového prováděcího pravidla tvoří článek 8c základního nařízení, který Komisi opravňuje přijmout opatření s cílem změnit jiné než podstatné prvky tohoto článku formou doplnění. Cíle, oblast působnosti a obsah přenesení pravomocí jsou jednoznačně stanoveny v základním nařízení a vymezují rámec pro přijetí prováděcích předpisů na základě tohoto nařízení. Základním nařízením se navíc ustanovují společné hlavní požadavky, kterými se zavádí jednotná úroveň bezpečnosti civilního letectví, a požadavek, aby Komise přijala potřebná prováděcí pravidla s cílem zajistit jejich jednotné uplatňování.
16. Jednotné uplatňování prováděcích předpisů je klíčovým prvkem při dosažení a zachování vysoké a jednotné úrovně bezpečnosti civilního letectví v Evropě, a představuje proto klíčový faktor z hlediska dosažení cílů stanovených v základním nařízení. Pravomoci volného uvážení členských států v oblasti uplatňování společných požadavků proto nemohou být zachovány.
17. Uchování a prohloubení společného jednotného režimu udělování licencí pro řídicí letového provozu v Evropské unii tedy představuje nezbytnou součást Evropského systému řízení letového provozu. Zajištění společné jednotné úrovně bezpečnosti rovněž posílí vzájemné uznávání licencí a usnadní volný pohyb osob a služeb.

Změny provedené oproti stávající směrnici

18. Při plnění úkolu tvorby předpisů agentura doposud neprovedla žádné podstatné změny v režimu udělování licencí řídicím letového provozu a ani v oblasti požadavků pro udělování licencí. Určité změny týkající se některých ustanovení směrnice byly však nevyhnutelné v důsledku **změněného právního základu**, jak je uvedeno výše, a v důsledku jednoznačně vymezených cílů, oblasti působnosti a obsahu přenesení pravomocí vyplývajících z vyššího postavení nařízení (viz zejména čl. 8c odst. 10 základního nařízení). V těchto případech se jak agentura, tak odborníci ze skupiny pro tvorbu předpisů snažili nalézt řešení umožňující zachovat současný stav v členských státech a nepřinášet zásadní změny na úrovni požadavků.

Příklady:

- (1) Vymezení oblasti působnosti základního nařízení neumožňuje rozšířit oblast působnosti tohoto prováděcího předpisu přímo na řídicí letového provozu působící v rámci odpovědnosti poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří nabízejí své služby zejména pro provoz letadel jiné než všeobecný letový provoz (což obvykle

⁷ <http://easa.europa.eu/atm/index.html>

zahrnuje vojenské poskytovatele). Namísto toho a plně v souladu s ustanoveními základního nařízení členské státy zajistí, aby služby, které jsou poskytovány či zpřístupňovány vojenskými silami veřejnosti, zaručovaly přinejmenším stejnou úroveň bezpečnosti a dobrovolně se mohou rozhodnout uplatňovat zásady tohoto prováděcího předpisu i na vojenské síly poskytující služby veřejnosti.

- (2) Zavedení základních požadavků na systém řízení výcvikových organizací s konkrétními povinnostmi týkajícími se jmenování odpovědného vedoucího, vedení záznamů a umožnění přístupu příslušnému úřadu do zařízení s cílem vytvořit základ pro soulad s platnými hlavními požadavky a pravidly ICAO.

19. Další změny se týkaly **pravomoci volného uvážení** přidělených členským státům v rámci směrnice. V režimu základního nařízení nemohou být tyto pravomoci zachovány, protože jsou v rozporu s hlavními zásadami tohoto nařízení. Jako kompromisní řešení se namísto obecných ustanovení umožňujících členským státům nadále stanovovat vnitrostátní „varianty“ navrhuje zachování některých těchto ujednání prostřednictvím odpovídajících přechodných ujednání. Tato přechodná opatření umožní členským státům, které již mají stanoveny tyto varianty, uplatnění svých vnitrostátních právních předpisů do doby, než budou vytvořena společná pravidla, která nahradí stávající odchylky. To umožní členským státům pokračovat ve stávající praxi, aniž by tím byl narušen systém zavedený základním nařízením a aniž by se tak vytvářely odchylky od obecných pravidel přesahující rámec možností vymezený základním nařízením.

Příklady:

- (1) využívání vnitrostátních doložek;
- (2) umožnění členským státům zavést věkovou hranici pro výkon práv vyplývajících z místní doložky.

20. K dalším pravomocem uvážení členských států je třeba přistupovat odlišnou metodikou. Pokud jde o **možnosti odchylek**, které opravňují k použití ustanovení o pružnosti čl. 14 odst. 6 a 7 základního nařízení, neexistuje žádná jiná zákonná možnost odchylky od daných požadavků než prostřednictvím těchto ustanovení. Uplatňování ustanovení článku 14 umožňuje členským státům se v řádně odůvodněných případech odchýlit od norem stanovených v prováděcích pravidlech, pokud je přitom zajištěno zachování stejné míry ochrany, vzájemné uznávání a rovněž uplatňování stejných opatření v podobných případech jinými členskými státy. To se týká možností odchylek s ohledem na požadavky na vzdělání a minimální věk.

Příklady:

- (1) Pokud jde o pravomoci členských států odchýlit se od předepsaných požadavků v oblasti vzdělání, navrhuje agentura, aby byl požadavek týkající se vzdělání pozměněn a zobecněn tak, aby nebylo třeba vytvářet zvláštní postupy v případě, že příslušná osoba nesplňuje v plné míře požadavky na vzdělání, které by se lišily od obecných možností odchylek poskytovaných základním nařízením.
- (2) Možnost povolit snížení minimální věkové hranice je složitější problém, protože tato odchylka v rámci stávajícího režimu směrnice může rovněž ovlivnit vzájemné uznávání licencí. Agentura zastává názor, že možnost snížení minimální věkové hranice pro získání licence je dána členským státům automaticky v základním nařízením, pokud jsou splněny podmínky pro použití ustanovení o pružnosti. Jak je však uvedeno výše, ustanovení o pružnosti základního nařízení výslovně předpokládají vzájemné uznání všech licencí vydaných v souladu s platnými obecnými pravidly, což je zásada, která se vztahuje rovněž na licence vydané na základě ustanovení o pružnosti. Zachování možnosti odmítnout vzájemné uznávání licencí vydaných na základě ustanovení o pružnosti s cílem umožnit snížení věkové hranice by proto nebylo z právního či technického hlediska možné ani odůvodněné. S ohledem na uvedené skutečnosti i na omezený mandát k provádění jen minimálních technických úprav navrhuje agentura pro účely článku 29 v souvislosti

s čl. 8 odst. 3 písm. a) dvě varianty, přičemž v obou případech jednoznačně upřednostňuje variantu A, která nabízí z technického i z právního hlediska spolehlivé řešení a zároveň zajišťuje soulad s příslušnými požadavky organizace ICAO.

21. Bylo třeba provést jisté **redakční úpravy** s cílem usnadnit přímou použitelnost ustanovení bez potřeby přijímat vnitrostátní prováděcí pravidla 1), sjednotit terminologii prováděcích pravidel s terminologií základního nařízení 2), nebo harmonizovat v celém textu použité odkazy s ohledem na dobu platnosti 3).

Příklady:

- (1) Nařízení stanoví, že se žádost o licenci předkládá příslušnému úřadu formou a způsobem stanoveným tímto úřadem – tyto procedurální požadavky se nenacházejí ve směrnici, která pouze stanoví cíle, kterých má být dosaženo prostřednictvím vnitrostátních prováděcích pravidel.
- (2) Používání pojmu „výcviková organizace“ namísto pojmu „poskytovatel výcviku“ v zájmu sjednocení terminologie s terminologií základního nařízení; používání pojmu „příslušný úřad“ na místo „vnitrostátní dozorové orgány“, protože v případě některých přesně vymezených úkolů musí převzít úlohu vnitrostátních orgánů agentura, což vyžaduje použití obecnějšího pojmu.
- (3) Harmonizace odkazů na dobu platnosti, přičemž se upřednostňuje používání výpočtů v letech namísto v měsících.

22. Bylo třeba provést **minimální technické úpravy** v zájmu dosažení souladu s požadavky stanovenými v článku 8c odst. 11 základního nařízení a s ohledem na současný vývoj, včetně osvědčených postupů a vědeckého a technického pokroku, v oblasti výcviku řídicích letového provozu. Mezi tyto změny patří nezbytná úprava odkazů 1) a další vyjasnění, o jejichž potřebě rozhodli odborníci ze skupiny pro tvorbu předpisů 2), 3).

Příklady:

- (1) Úprava odkazu na poslední vydání Specifikací Eurocontrolu pro společnou hlavní náplň vstupního výcviku řídicího letového provozu v příslušné příloze;
- (2) na řídicí letového provozu ve výcviku by se měl vztahovat požadavek na jazykovou doložku s cílem harmonizace rozdílných vnitrostátních postupů v této oblasti;
- (3) prodloužení platnosti lékařských potvrzení by se mělo vyjasnit zavedením lhůty pro prodloužení platnosti v délce 45 dní, která nemá vliv na datum zahájení/skončení platnosti.

23. Mají být rovněž provedeny další potřebné **změny struktury**. Na základě výše uvedených pokynů nemá tento návrh prováděcích pravidel horizontální strukturu, jaká se předpokládá pro prováděcí pravidla základního nařízení a obsahuje všechna ustanovení související s udělováním licencí řídicím letového provozu v jednom právním předpisu. Navržené znění je nyní rozděleno do kapitol a článků. S cílem usnadnit uplatňování a pozdější začlenění těchto ustanovení do horizontální struktury prováděcích pravidel jsou věnovány samostatné kapitoly lékařským potvrzením řídicích letového provozu, požadavkům vztahujícím se na výcvikové organizace a požadavkům na příslušné úřady. V rámci každé kapitoly jsou jednotlivé požadavky seskupeny podle předmětu 1), 2).

Příklady:

- (1) Výsady a podmínky týkající se licence řídicího letového provozu ve výcviku jsou zahrnuty do jednoho článku;
- (2) ustanovení týkající se platnosti kvalifikací a doložek ke kvalifikaci jsou nyní rozdělena do dvou ustanovení a nachází se v příslušných článcích.

Příprava druhé fáze

24. Směrnice, jak plyne z její právní povahy, ponechává uplatňování požadavků na členských státech na rozdíl od nařízení, které má být přímo použitelné a mít přímý vliv na právní

řád členských států. V důsledku „zrychleného“ postupu a omezeného mandátu, který agentuře umožňuje provést pouze minimální technické úpravy, nebylo možné vyřešit všechny problémy, požadavky a postupy, které v současnosti ve směrnici chybí v porovnání s požadavky stanovenými v základním nařízení.

25. Bylo dohodnuto, že tyto problémy lze v plné míře řešit a vyřešit až během druhé fáze tvorby prováděcích pravidel pro udělování licencí řídicím letového provozu, jejichž cílem je úplná realizace požadavků vyplývajících ze základního nařízení a dosažení plného souladu s hlavními požadavky uvedenými v příloze Vb tohoto nařízení.
26. Na základě posouzení, které vypracovala agentura společně s odborníky ze skupiny pro tvorbu předpisů, byla už v této fázi vymezena řada oblastí, v nichž jsou z výše uvedených důvodů zapotřebí další legislativní opatření, včetně vypracování dalších požadavků na posílení stávajících ustanovení. Vybrané oblasti by měly zahrnovat následné požadavky, zároveň by se však na ně neměly omezovat:
 - harmonizace platných požadavků na věkovou hranici, vzdělanostní kvalifikaci a jazykové požadavky;
 - přezkum požadavků v oblasti výcviku, stejně jako školících programů s cílem dosáhnout plného souladu s hlavními požadavky a vytvořit prováděcí pravidla a přijatelné prostředky shody související s výcvikem řídicích letového provozu;
 - vytvoření podrobných a upravených pravidel určených k posouzení odborné způsobilosti pro instruktory a hodnotitele, které zohledňují druh poskytovaného výcviku nebo prováděného posouzení s cílem dosažení shody s hlavními požadavky, stejně jako s postupy platnými pro vydání osvědčení;
 - vytvoření prováděcích předpisů a přijatelných prostředků shody týkající se lékařských potvrzení řídicím letového provozu;
 - zavedení podrobnějších ustanovení týkajících se snížené zdravotní způsobilosti a použití psychoaktivních látek nebo léků;
 - konečné zavedení dodatečných kvalifikací a doložek ke kvalifikacím;
 - zavedení vzorů pro licence a osvědčení;
 - začlenění požadavků na příslušné úřady a výcvikové organizace do příslušných částí struktury horizontálního předpisu navrhovaného agenturou v NPA 2008-22⁸;
 - vypracování požadavků a kritérií pro schvalování hodnotitelů, v případě potřeby i zkoušejících;
 - zpřísnění požadavků na systém řízení v souladu s návrhem uvedeným v dokumentu NPA a uplatňování požadavků ICAO na řízení bezpečnosti organizace uvedené v příloze 1;
 - vymezení práv výcvikových organizací s ohledem na schvalování a změny výcvikových kursů, plánů výcviku a systémů odborné způsobilosti;
 - vytvoření požadavků na syntetická výcviková zařízení.

⁸ V tomto NPA se navrhuje, aby byly „organizační“ požadavky na regulované organizace v oblasti letectví zahrnuty do jediného prováděcího pravidla platného pro všechny regulované organizace v oblasti letectví (část OR). Tyto společné organizační požadavky, které jsou platné pro všechny organizace (např. systém řízení, obecné personální požadavky, přístup k zařízením, uchovávání záznamů), jsou v obecné formě obsaženy v hlavě nazvané OR.GEN. Konkrétní ustanovení pro jednotlivé druhy organizací v oblasti letectví (např. organizace poskytovatelů letových navigačních služeb, výcvikových organizací, leteckých provozovatelů, provozovatelů letišť) budou obsahovat další organizační požadavky v dalších hlavách (např. OR.ATO, OR.OPS). Navrhovaná ustanovení pro řízení bezpečnosti jsou obsažena v části OR hlava OR.GEN oddíl 2 OR.GEN.200. Agentura v současnosti zkoumá připomínky, které obdržela během veřejných konzultací týkajících se tohoto oznámení o navrhované změně. Příslušný dokument komentářů a odpovědí a revidované znění budou zveřejněny zanedlouho.

27. Za tímto účelem agentura navrhuje provést vyhodnocení evropského systému udělování licencí řídicím letového provozu a další zlepšení potřebná z hlediska „přístupu celistvého leteckého systému“ s cílem předložit ve druhém kroku stanovisko Komisi, včetně nezbytných prováděcích opatření.
28. Uvedené stanovisko by mělo rovněž řešit ty oblasti, kde nebylo nyní v rámci zrychleného postupu možné zavedení společných pravidel nahrazujících rozdílná vnitrostátní ustanovení, a kde proto agentura navrhuje, aby byly přechodně zachovány vnitrostátní právní předpisy členských států, pokud je to možné (další podrobnosti viz též bod 19).

Obsah

Kapitola 1 – Základní zásady

29. Tato kapitola obsahuje základní zásady, které jsou platné v celém tomto nařízení. V článcích 1 a 2 jsou vymezeny **cíle, předmět a oblast působnosti** nařízení. Předmět má objasnit, čím se tento akt zabývá, oblast působnosti popisuje kategorie situací, skutečností nebo právních norem a osob, na které se tento akt vztahuje. Tato kapitola rovněž obsahuje seznam definic a definici příslušného úřadu. Terminologii používanou v těchto článcích bylo třeba sjednotit s novou terminologií Lisabonské smlouvy. Oblast působnosti a předmět tohoto prováděcího pravidla závisí na oblasti působnosti a předmětu základního nařízení, a nemohou být proto rozšířeny za hranice působnosti a předmětu právního aktu, z něhož vyplývá přenesená pravomoc.
30. Vymezení oblasti působnosti základního nařízení neumožňuje rozšířit oblast působnosti tohoto prováděcího předpisu přímo na řídicí letového provozu působící v rámci odpovědnosti poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří nabízejí své služby zejména pro provoz letadel jiné než všeobecný letový provoz (což obvykle zahrnuje vojenské poskytovatele). Namísto toho a plně v souladu s ustanoveními základního nařízení členské státy zajistí, aby služby, které jsou poskytovány či zpřístupňovány vojenskými silami veřejnosti, zaručovaly alespoň rovnocennou úroveň bezpečnosti (odstavec 3). Je třeba zdůraznit, že v důsledku jasného vyloučení vojenského personálu z oblasti působnosti základního nařízení není prostřednictvím tohoto prováděcího pravidla možné rozšířit platnost společných pravidel na vojenský personál. Jako kompromisní návrh proto EASA navrhuje, aby bylo ve vlastním textu nařízení a i v bodech odůvodnění uvedeno, že členské státy se mohou rozhodnout uplatňovat zásady tohoto nařízení (to je zásady civilních předpisů) na vojenské poskytovatele služeb v oblasti řízení letového provozu dobrovolně, pokud chtějí zachovat rovnocennou úroveň bezpečnosti (odstavec 4).
31. Terminologie je sjednocena s terminologií základního nařízení. I když se liší, použití pojmu „veřejný“ („služby, které jsou poskytovány či zpřístupňovány veřejnosti“) je považováno za dostatečně široké na to, aby zajišťovalo rovnocennou úroveň bezpečnosti. Je třeba připomenout, že pojem „účinný“ byl změněn na pojem „rovnocenný“ s cílem se co nejvíce přiblížit znění směrnice. V zájmu usnadnění výkladu jsou rovněž mezi body odůvodnění začleněna vysvětlení záměru normodárce.
32. Článek 3 obsahuje **definice**, v nichž byly provedeny pouze redakční úpravy s cílem zajistit jejich soulad s terminologií používanou základním nařízením a s cílem omezit je na nezbytné složky definice, tj. přenesení normativních a následně opakovaných prvků např. v definici „kvalifikace“. Pokud jde o druhou fázi, je třeba konstatovat, že základní nařízení používá v souvislosti s instruktory a hodnotiteli pojem „osvědčení“, avšak zavedení tohoto pojmu nebylo možné předvídat v rámci „zrychleného“ postupu. Je také třeba konstatovat, že oblast působnosti „doložky instruktora“, která se má nazývat osvědčením, je značně omezená v porovnání s předpoklady základního nařízení.
33. Článek 4 zavádí a definuje pojem **příslušného úřadu**. Označení vnitrostátní dozorové orgány, které používá směrnice, bylo nahrazeno označením příslušné úřady. Důvodem pro tuto změnu je potřeba širšího přístupu a širší terminologie, protože v některých přesně vymezených případech se příslušným úřadem stává agentura. Toto sdílení

činnosti je vysvětleno v článku o jednotném používání pojmu „příslušný úřad“ v celém textu návrhu prováděcího pravidla. Je rovněž třeba zdůraznit, že tato změna formulace se nedotýká statusu a ani neohroží trvání stávajících vnitrostátních dozorových orgánů. V zájmu usnadnění výkladu byl rovněž doplněn příslušný bod odůvodnění.

Kapitola 2 – Zásady udělování licencí

34. Cílem této kapitoly je stanovit a provést rozdělení podle předmětu **základních zásad** platných pro udělování licencí řídicím letového provozu.
35. Z článku 5 vyplývá, že příslušné úřady vytvořily postupy a formuláře žádostí pro vyřizování žádostí. K žádostem se připojí doklad o odborné způsobilosti žadatele. Další důležitou zásadou, kterou je třeba zdůraznit, je, že licence a osvědčení musí obsahovat všechny důležité informace související s právy udělenými tímto dokumentem. Kromě toho, stejně jako dříve, v zájmu usnadnění volného pohybu řídicích letového provozu zůstává licence vlastnictvím osoby, které byla udělena, a v tomto článku jsou dále vymezeny případy, kdy je platnost licence pozastavena nebo zrušena.
36. Cílem nově zaváděného článku 6 je pouze posílit hlavní základní zásadu udělování licencí a ustanovuje, že práva udělená licencí vždy závisí na platnosti kvalifikací, doložek a lékařských potvrzení.

Kapitola 3 – Licence, kvalifikace a doložky

37. Cílem této kapitoly je objasnit práva a podmínky spojené s licencemi, kvalifikacemi a doložkami, a zároveň začlenit příslušné požadavky (například lhůty platnosti) do oblastí, k nimž se vztahují.
38. V článku 7 jsou obsažena práva (odstavec 1) udělená **licencí řídicího letového provozu ve výcviku** a podmínky (odstavec 2) platné pro získání této licence, které dříve tvořily obsah článků 4 a 5 směrnice.
39. V oblasti požadavků pro získání licence řídicího letového provozu ve výcviku se nezavádí žádné významné změny. Avšak přístup k požadované úrovni minimálního vzdělání je třeba přezkoumat s cílem vyloučit možnost, kterou členským státům uděluje směrnice, a sice rozhodovat o případných odchylkách. Vzhledem k tomu že rozdílné přístupy a postupy v jednotlivých členských státech by narušily očekávaný účinek společných pravidel, navrhuje se zevšeobecnění požadavků na vzdělání tak, aby nebylo třeba zavádět zvláštní postupy pro konkrétní případy, zároveň však aby byl ponechán prostor pro zhodnocení, zda je žadatel schopen úspěšně dokončit výcvik.
40. V odstavci 3 byly provedeny určité technické a redakční změny s cílem objasnit, že do licence řídicího letového provozu ve výcviku je třeba rovněž zahrnout jazykovou doložku, stejně jako skutečnost, že obrat „případně“ se vztahuje ke kvalifikaci v souvislosti s doložkou ke kvalifikaci a nejedná se o možnost volby pro poskytovatele služeb.
41. V článku 8 jsou obsažena práva (odstavec 1) udělená **licencí řídicího letového provozu** a podmínky (odstavec 3) platné pro získání této licence. Nové ustanovení vložené do odstavce 2 řeší situaci, kdy řídicí letového provozu musí podstoupit další výcvik ať už proto, že se stěhuje do jiné země, nebo v důsledku změny útvaru, kde je zaměstnán/zaměstnána. Je důležité, aby v těchto případech byla zohledněna stávající licence řídicího letového provozu „zaučujícího se“ řídicího letového provozu, která přirozeně zahrnuje práva licence řídicího letového provozu ve výcviku.
42. V oblasti požadavků pro získání licence řídicího letového provozu se nezavádí žádné významné změny. Požadavky na minimální věk však byly třeba přizpůsobit filosofii a zásadám základního nařízení, z něhož vyplývající povinnosti mají vyšší právní závaznost. Podle základního nařízení mají členské státy možnost odchýlit se od požadavků stanovených v prováděcích ustanoveních, a sice podle postupu popsaného v čl. 14 odst. 6 a 7 základního nařízení, tzv. „ustanovení o pružnosti“. Ten už nyní umožňuje členským státům se v řádně odůvodněných případech odchýlit od této normy, pokud je přitom zajištěno zachování stejné míry ochrany, vzájemné uznávání a rovněž uplatňování

stejných opatření v podobných případech jiným členským státem. Není proto zapotřebí (a není to ani z právního hlediska možné), aby toto prováděcí pravidlo zavádělo nový postup pro řešení odchylek od tohoto konkrétního požadavku. Agentura chce rovněž zdůraznit, že minimální věk – 21 let – uchazeče o licenci řídicího letového provozu je normou stanovenou organizací ICAO, která je jen potvrzením skutečnosti, že případné odchylky musí být řádně odůvodněny a že je třeba zmírnit případné dopady na bezpečnost. Navzdory těmto důvodům navrhuje nyní agentura v zájmu překonání problémů vyplývajících z protichůdných mandátů dvě možnosti k dalšímu uvážení. Variantu A pododstavec a) tvoří pouze jediná věta obsahující konkrétní věkovou hranici 21 let odpovídající příslušnému požadavku ICAO bez možnosti odchylky. Varianta B však obsahuje možnost odchylky od věkové hranice převzaté ze znění směrnice.

43. Pokud jde o důsledky odchýlení se od minimální věkové hranice předepsané organizací ICAO, je třeba zdůraznit další procedurální otázky. Použití ustanovení o pružnosti v základním nařízení umožňující automatickou odchylku předpokládá vzájemné uznání případné odchylky v případě, že je odůvodněná a schválená, což samo o sobě představuje odlišný přístup v porovnání s přístupem uplatňovaným ve směrnici, kde členské státy mají právo neuznat držitele licencí s nižším věkem (viz čl. 15 odst. 1 o vzájemném uznávání licencí řídicího letového provozu). V zájmu překonání problémů vyplývajících z protichůdných mandátů nyní agentura navrhuje dvě možnosti k dalšímu uvážení. Varianta A, jak ji předkládá návrh znění článku 29, tvoří pouze jediný odstavec, v němž je podpořena zásada vzájemného uznávání bez dalších omezení. Varianta B však navíc ponechává členským státům možnost omezení s ohledem na řídicí letového provozu, kteří dosud nedosáhli minimální věkové hranice 21 let. S cílem nenarušit zásadu vzájemného uznávání je toto omezení formulováno poněkud odlišně a omezuje výkon pravomocí na ten členský stát, který licenci vydal.
44. Jak vyplývá z uvedených vysvětlení, v obou případech agentura jednoznačně upřednostňuje varianty A, které nabízejí z technického i z právního hlediska spolehlivé řešení a zároveň zajišťují soulad s příslušnými požadavky organizace ICAO.
45. Článek 9 obsahuje popis **kvalifikací**, které zůstávají beze změny, a do odstavce 2 tohoto článku jsou navíc v zájmu soudržnosti a kvůli snadnější a přehlednější orientaci v textu připojeny závazné lhůty platnosti těchto kvalifikací.
46. Článek 10 obsahuje popis **doložek ke kvalifikacím**, které zůstávají rovněž beze změny, a do odstavce 4 tohoto článku jsou navíc v zájmu soudržnosti kvůli snadnější a přehlednější orientaci v textu připojeny závazné lhůty platnosti těchto kvalifikací.
47. Pokud jde o doložky ke kvalifikaci, bylo třeba v souladu s novými právními okolnostmi vyřešit jednu důležitou pravomoc uvážení, kterou uděluje členským státům směrnice. Jak je uvedeno již v odstavci 19, tyto pravomoci nemohou být v režimu základního nařízení zachovány, protože jsou v rozporu s hlavními zásadami tohoto nařízení. Jako kompromisní řešení se navrhuje vypustit čl. 7 odst. 4 směrnice a zachovat možnost vnitrostátních doložek ke kvalifikacím ve formě příslušných přechodných opatření, která umožní členským státům nadále uplatňovat vnitrostátní „varianty“. Tato přechodná opatření umožní členským státům, které mají už zavedeny vnitrostátní doložky ke kvalifikacím, aby je nadále uplatňovaly v souladu s vnitrostátními právními předpisy, a to do doby než budou stanovena společných pravidel, která nahradí odlišná vnitrostátní ustanovení. Přínosem tohoto postupu je, že umožňuje členským státům pokračovat ve stávající praxi, zároveň však neumožňuje vytvářet nové odchylky od obecných pravidel kromě těch možností, které nabízí základní nařízení. Další výhodou je, že tento postup vytváří „klidový“ stav, který usnadní tvorbu společných požadavků během druhé fáze.
48. Článek 11 se nyní zabývá místními doložkami a v zájmu soudržnosti také lhůtami platnosti a postupy k prodloužení jejich platnosti. V porovnání s příslušným zněním směrnice v odstavcích 3 a 4 byly provedeny redakční změny s cílem zajistit, aby platnost místních doložek mohla být prodloužena nejen jednou a to „o následujících 12 měsíců“, ale „o dalších 12 měsíců“. Za důležitou technickou změnu se rovněž považuje vysvětlení práva držitelů licence získat údaje o počtu skutečně odpracovaných hodin. Kromě toho se

odstavec 4 týká uložení odpovědnosti za snížení počtu hodin ve srovnání se stávající praxí.

49. Pokud jde o čl. 10 věta druhá směrnice, která umožňuje zavedení věkové hranice pro výkon práv místní doložky, je třeba jednoznačně prohlásit, že tato pravomoc volného uvážení není v souladu se základním nařízením, a proto ji není možné zachovat. Jak je vysvětleno v souvislosti se změnami, jedinou možností, jak se mohou členské státy odchýlit od základního nařízení a jeho prováděcího pravidla, je prostřednictvím použití ustanovení o pružnosti v článku 14 nařízení, kde je stanoveno, že je třeba dosáhnout rovnocenné míry ochrany, tímto způsobem by však neměly být vytvářeny další požadavky. Čl. 14 odst. 6 se proto touto problematikou nezabývá. Jako kompromisní řešení se navrhuje, aby byly stávající vnitrostátní odchylky přechodně zachovány do doby, než budou podobně jako v případě vnitrostátních doložek ke kvalifikacím vytvořena společná pravidla. Pokud jde o společná pravidla, s jejichž vytvořením a zavedením se počítá, je třeba konstatovat, že nejen pro jejich vytvoření, ale rovněž pro jejich uplatňování bude zapotřebí lhůta pro přizpůsobení s cílem zajistit, aby poskytovatelé letových navigačních služeb měli možnost přizpůsobit plánování počtu zaměstnanců a personální politiky případným změnám požadavků.
50. Článek 12 se věnuje požadavkům souvisejícím s jazykovými znalostmi. Nově se zavádí odstavec 1, jehož cílem je zdůraznit, že základním požadavkem pro výkon práv řídicího letového provozu či řídicího letového provozu ve výcviku je **jazyková doložka** pro angličtinu. Přesunutí poslední věty čl. 8 odst. 1 na konec tohoto článku (odstavec 4) má za cíl objasnit, že tento požadavek se vztahuje jak na anglický, tak i na místní jazyk.
51. Členské státy mohou nadále ukládat místní jazykové požadavky, pokud je to nezbytné z důvodu bezpečnosti, v souladu s hlavními požadavky přílohy Vb bod 4 písm. b) podbod ii) základního nařízení. S ohledem na tento poslední požadavek se v zájmu harmonizace a rovného zacházení navrhuje zpracovat další požadavky na transparentnost a procedurální požadavky.
52. Znění přílohy III směrnice je začleněno do požadavků v odstavci 3 s cílem zdůraznit jejich všeobecnou použitelnost a s cílem seskupit celistvý soubor platných požadavků na jedno místo. Tato redakční změna má samozřejmě dopad na přílohu III, kterou není třeba dále opakovat, s výjimkou tabulky se stupnicí jazykových znalostí.
53. Odstavec 5 se zabývá možností požadovat rozšířenou úroveň (úroveň 5) stupnice jazykových znalostí, jak stanoví již směrnice. S cílem jednoznačně vymezit úkoly a odpovědnosti, které jsou v rámci směrnice obecně přiznány členským státům, by měla tato oblast spadat do odpovědnosti poskytovatelů letových navigačních služeb společně s povinností řádného zdůvodnění, zajištění stejných záruk a schválení ze strany příslušného úřadu tak, jak již požadovala směrnice.
54. Pravidla o platnosti jazykových doložek jsou v zájmu soudržnosti uvedena v odstavci 6 tohoto článku. Znění bylo přeformulováno na základě návrhů odborníků na sjednocení používané terminologie s ostatními položkami zabývajícími se lhůtami platnosti. Z důvodu právní jistoty a s cílem předejít tomu, aby byli řídicí letového provozu na základě požadavků poskytovatelů letových navigačních služeb nuceni podstupovat jazykové zkoušky v kratších lhůtách, se navrhuje stanovit pevné intervaly v délce 3 a 6 let (vypouští se slovo „není delší“).
55. Požadavky týkající se **doložky instruktora** jsou nyní sloučeny do článku 13, který objasňuje, že doložka instruktora, jak ji známe ze směrnice, má význam pouze pro zácvik na stanovišti. Je třeba mít na paměti, že hlavní požadavky spojené se základním nařízením vycházejí z jiného, podrobnějšího přístupu k udělování osvědčení instruktorům a že použitá terminologie navazuje na terminologii použitou pro oblast instruktorů teoretických znalostí. Vzhledem k tomu, že v první fázi jsou tato prováděcí pravidla zaměřena na provedení stávajících požadavků do vnitrostátního práva, nebylo možné vypracovat potřebné podrobné a specifické požadavky pro udělování osvědčení instruktorům.

56. Kromě toho, co bylo uvedeno v předchozím odstavci, byly provedeny ještě určité redakční změny při vymezení požadavků, které musí splňovat žadatelé o doložku instruktora. Dodatek v odst. 2 písm. b) má za cíl vyjasnit, že řídicí letového provozu ve výcviku není oprávněn k získání doložky instruktora. Je třeba mít na paměti, že odborníci zjistili potřebu zavést přísnější požadavky stanovené v bezpečnostním předpisu Eurocontrolu č. 5 (ESARR 5), pokud jde o lhůty požadované v odst. 2 písm. b), zároveň však požadují, aby příslušné úřady vytvořily pružný přístup, který umožní zkrácení lhůty za přesně stanovených podmínek. Tato problematika by měla být hlouběji propracovaná během druhé fáze.
57. Ustanovení o platnosti doložek instruktora jsou v zájmu soudržnosti rovněž uvedena v tomto odstavci. Podmínky pro prodloužení a obnovení platnosti bude třeba vypracovat ve druhé fázi.

Kapitola 4 – Vydávání lékařského potvrzení

58. Navrhuje se věnovat samostatnou kapitulu problematice **vydávání lékařského potvrzení**. Pokud jde o vydávání lékařského potvrzení a požadavky, na jejichž základě je potvrzení vydáváno, nezavádí se žádné změny s výjimkou jistých redakčních úprav.
59. Z **institucionálního hlediska** byly zavedeny některé terminologické změny v lékařské oblasti s cílem sjednotit znění dokumentu s terminologií používanou v části-MED a v aktualizovaných požadavcích pro evropskou třídu 3 stanovenými Eurocontrollem. Referenční požadavky, na jejichž základě se potvrzení vydávají, zůstávají beze změny.
60. Významná změna se zavádí, pokud jde o **platnost lékařských potvrzení** s cílem usnadnit prodloužení a obnovení platnosti odpovědným lékařským personálem a také s cílem zajistit plnou lhůtu platnosti lékařských potvrzení, což znamená, že žadatel nepřijde o cenné dny nebo týdny platnosti kvůli datu lékařského vyšetření. Nové znění vychází z ustanovení 1.2.4.2.1 přílohy 1 ICAO o udělování licencí personálu, který stanoví, že orgán vydávajícího potvrzení může prodloužit lhůtu platnosti lékařské prohlídky až na 45 dní. ICAO rovněž navrhuje, aby byl kalendářní den, kdy končí platnost lékařské prohlídky, každý rok stejný, což umožní, že datum skončení platnosti stávající lékařské prohlídky bude zároveň i začátkem platnosti nového období pod podmínkou, že příslušná prohlídka proběhla v době platnosti stávající lékařské prohlídky, nikoliv však dříve než 45 dní před jejím skončením.
61. Ve srovnání se zněním směrnice bylo třeba vyjasnit přidělení povinností a odpovědností s ohledem na **snížení zdravotní způsobilosti**. Na základě příslušných povinností a odpovědností musí nařízení v této souvislosti především stanovit povinnosti řídicích letového provozu, že v případě snížení zdravotní způsobilosti nesmí vykonávat svá práva. Dále je třeba vyjasnit, že oznamovací povinnost držitele licence nezávisí na tom, zda poskytovatel služeb zavedl dané postupy či nikoli. Za třetí, je třeba, aby poskytovatel služeb zavedl postupy v případě snížení zdravotní způsobilosti.

Kapitola 5 – Požadavky na výcvikové organizace

62. Požadavky v této kapitole pochází z článku 13 a z prvního odstavce přílohy IV směrnice 2006/23/ES. Uvedené požadavky byly roztříděny do tří samostatných článků takto:
- Článek 17 Udělování osvědčení výcvikovým organizacím;
 - Článek 18 Systém řízení výcvikových organizací
 - Článek 19 Požadavky související s výcvikovými kursy, vstupními a místními plány výcviku a místními systémy odborné způsobilosti.
63. Pojem „poskytovatel výcviku“ byl v celém návrhu nahrazen pojmem „výcviková organizace“. Důvodem této redakční změny bylo, že tento pojem byl Evropským parlamentem a Evropskou radou (dále jen normotvůrce) přijat pro účely základního nařízení. Navíc je tento pojem také používán v příloze 1 ICAO.

64. Pokud jde o článek 17 o **udělování osvědčení výcvikovým organizacím**, je třeba uvést, že čl. 13 odst. 1 směrnice už pokrývá čl. 8c odst. 6 na 7 základního nařízení. Pro tvorbu návrhů právních předpisů platí obecná zásada, že otázky, které jsou předmětem regulace právních předpisů vyššího postavení, by se již neměly v prováděcích pravidlech opakovat. V tomto případě již článek 8c základního nařízení požaduje pro výcvikové organizace udělení osvědčení. Čl. 13 odst. 2 směrnice obsahující požadavky na technickou a provozní způsobilost výcvikových organizací je nyní začleněn do druhého odstavce navrhovaného článku 17. Čl. 13 odst. 3 směrnice se týká stanovení příslušného úřadu, u kterého výcviková organizace podává žádost. Tento odstavec byl přesunut do navrhovaného článku 4, který je obecným článkem o stanovení příslušného úřadu, u kterého žadatel o osvědčení pro výcvikové organizace musí svou žádost předložit. Je zapotřebí zdůraznit, že v souladu s článkem 22b základního nařízení je příslušným úřadem pro výcvikové organizace se sídlem mimo území členských států, které však školí řídicí letového provozu, kteří budou užívat svých práv v členských státech, agentura.
65. Navrhovaný článek 17 nyní začíná obecným ustanovením požadujícím, aby byly žádosti příslušného úřadu podány příslušnému úřadu formou a způsobem stanoveným tímto úřadem. Tento obecný požadavek je typickým požadavkem pro udělování osvědčení organizacím, který vychází ze zásady, že příslušný úřad vytvoří postupy a formy určené pro žadatele, kteří chtějí získat osvědčení, a žadatelé je při podávání žádostí uplatňují. Vzhledem ke své právní povaze směrnice tato ustanovení neobsahuje, agentura však vychází z toho, že každý členský stát tyto postupy a související nařízení pro uchazeče vypracoval. V druhém odstavci je stanovena podmínka pro získání osvědčení pro výcvikové organizace (organizace musí mít pro poskytování výcviku dostatečné personální a technické zázemí), která je převzata z přílohy IV směrnice. Poslední odstavec článku 17 představuje nový prvek ve srovnání se směrnicí, který je potřebný z hlediska uplatňování hlavních požadavků v příloze Vb bod 5 písm. b) podbod i) základního nařízení. Je nesmírně důležité, aby příslušný úřad odpovědný za dozor nad příslušnou výcvikovou organizací měl přístup do objektů výcvikové organizace a k příslušným údajům potřebným pro výkon dozoru.
66. Navrhovaný článek 18 o **systemu řízení výcvikových organizací** obsahuje zejména požadavky z odstavce 1 příloha IV směrnice. Tento článek realizuje hlavní požadavky v příloze Vb bod 5 písm. b) podbod ii) základního nařízení. Tyto požadavky rovněž souvisí s požadavky obsaženými v dodatku 2 a v dodatku 4 přílohy 1 ICAO, v nichž se požaduje, aby výcvikové organizace zavedly systémy řízení bezpečnosti. Zatímco dodatek 2 přílohy 1 ICAO požaduje pro potřebu souladu s platnými požadavky po výcvikových organizacích zavedení systému řízení bezpečnosti a systému zajištění kvality, normotvůrce nevyžaduje dva nezávislé systémy, ale jeden „systém řízení“, který umožní organizacím takové uspořádání, které jim bude co nejlépe vyhovovat a pomůže jim při dosažení cílů v oblasti bezpečnosti. Jedná se o zásadu, kterou navrhuje agentura ve svém NPA 2008-22 a která má být uplatňována v souvislosti s ostatními výcvikovými organizacemi v oblasti letectví. Vzhledem ke skutečnosti, že agentura musí navrhované změny ustanovení směrnice co nejvíce omezit, obsahuje návrh pouze tři změny, které jsou v této fázi považovány z technického hlediska za nezbytné:
- (1) Zavedení pojmu systému řízení určeného k realizaci základního nařízení. Tím se rozumí, že požadavek na zavedení řídicí struktury a systému řízení kvality lze považovat za součást požadavků na realizaci a udržování systému řízení v souladu s hlavními požadavky uvedenými v bodě 5 písmena d) podbod ii) přílohy Vb základního nařízení. Tento přístup se odráží v navrhovaných změnách;
 - (2) požadavek, aby organizace jmenovaly odpovědného vedoucího. Podle názoru agentury je stanovení přímé odpovědnosti odpovědného vedoucího za bezpečnost jedním nejdůležitějších bezpečnostních požadavků. Tento požadavek je rovněž v souladu s odstavcem 1.2 dodatku 4 přílohy 1 ICAO;
 - (3) zavedení požadavku na vedení záznamů s cílem realizovat hlavní požadavky v příloze Vb bod 5 písm. d) podbod i) základního nařízení. I když normy pro

odvětví systému kvality mohou obsahovat tento požadavek, v praxi je podle názoru agentury nezbytné zaručit, aby mohl příslušný úřad při kontrole vysledovat činnosti výcvikové organizace.

I když by agentura upřednostňovala větší prohloubení stávajících ustanovení směrnice v oblasti požadavků na systémy řízení, návrh se v současnosti omezuje jen na zcela nezbytné změny.

67. Ustanovení navrhovaného článku 19 o **požadavcích souvisejících s výcvikovými kurzy, vstupními a místními plány výcviku a místními systémy odborné způsobilosti** jsou přímo převzaty z přílohy IV odst. 1 písm. c) směrnice. Kromě obvyklých změn (označení „vnitrostátní dozorové orgány“ se nahrazuje označením „příslušný úřad“ a pojem „poskytovatel výcviku“ je nahrazen pojmem „výcvikové organizace“) patří mezi redakční změny zavedení pojmu „případně“ před „místní plán výcviku“ a připojení pojmu „hodnotitel“ k pojmu „zkoušející“. Pojem „případně“ byl doplněn s cílem vyjasnit, že výcvikové organizace mohou rovněž poskytovat pouze vstupní výcvik a v takovém případě není zapotřebí vytvářet místní plány výcviku. Pojem „zkoušející“ byl používán ve znění směrnice, zatímco pojem „hodnotitel“ se nyní používá v základním nařízení. Směrnice však neobsahuje žádná kritéria podmínek pro schvalování zkoušejících ani hodnotitelů. I když základní nařízení obsahuje jednoznačná kritéria pro hodnotitele, agentura na základě pokynů uvedených výše stejně jako na základě stanoviska skupiny odborníků má zato, že další zavádění a vymezování podmínek a požadavků pro hodnotitele – a v případě potřeby zkoušející – by mělo být odloženo do druhé fáze.
68. Ustanovení přílohy IV odst. 2 směrnice zůstávají nezměněny a jsou vloženy do přílohy IV tohoto navrhovaného nařízení. Jelikož byl upraven obsah přílohy, byl změněn i název tak, aby přesně označoval **specifikace pro udělování osvědčení pro výcvikové organizace**.

Kapitola 6 – Požadavky na příslušné úřady

69. Požadavky v této kapitole pochází z čl. 3 odst. 2, čl. 3 odst. 3, čl. 4 odst. 6, čl. 4 odst. 7, čl. 13 odst. 5, čl. 13 odst. 6, článků 14 a 15 směrnice 2006/23/ES. Uvedené požadavky byly a rozříděny do samostatných článků takto:
- Článek 20 Nezávislost příslušného úřadu;
 - Článek 21 Úkoly příslušného úřadu;
 - Článek 22 Vydávání a zachovávání licencí, kvalifikací, doložek a osvědčení;
 - Článek 23 Hodnocení odborné způsobilosti;
 - Článek 24 Uchovávání záznamů;
 - Článek 25 Výměna informací;
 - Článek 26 Postupy udělování osvědčení výcvikovým organizacím;
 - Článek 27 Sledování činností výcvikových organizací a vynucování;
 - Článek 28 Kvalifikované subjekty
 - Článek 29 Vzájemné uznávání licencí řídicího letového provozu.
70. Stejně jako v ostatních kapitolách, byl pojem „poskytovatel výcviku“ nahrazen pojmem „výcviková organizace“, a pojem „vnitrostátní dozorový orgán“, pojmem „příslušný úřad“.
71. Agentura se domnívá, že ustanovení čl. 3 odst. 2 a čl. 3 odst. 3 směrnice jsou nezbytná k zaručení **nezávislosti příslušného úřadu** na poskytovateli letových navigačních služeb a na výcvikových organizacích. Jména a adresy příslušných úřadů a jejich změny se nyní oznamují agentuře namísto Evropské komisi. Tato změna byla zavedena proto, že agentura potřebuje uvedené informace za účelem standardizačních kontrol prováděných v souladu s článkem 54 základního nařízení. Na základě jednání s Evropskou komisí bylo

dosaženo dohody, že členské státy nemusí poskytovat tyto informace dvakrát (Evropské komisi a agentuře), ale pouze jednou (agentuře). Navíc agentura společně se standardizačními zprávami předloží Evropské komisi potřebné údaje o příslušných úřadech.

72. Navrhovaný článek 21 o **úkolech příslušných úřadů** vychází z článku 14 směrnice. Jevilo se vhodnější změnit název tohoto článku na Úkoly příslušných úřadů, protože lépe odráží jeho obsah. I když podle názoru agentury obsah tohoto článku nepřidává k požadavkům ostatních článků tohoto návrhu žádnou další povinnost pro příslušný úřad, agentura se rozhodla ponechat tento seznam s cílem co nejvíce omezit změny ve znění směrnice. Tyto úvahy a potřeba soudržnosti vedly k zavedení jednoho dodatečného úkolu pro příslušný úřad v písm. h), tj. úkol schvalovat žádosti poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří mají v úmyslu požadovat od svých zaměstnanců – řídicích letového provozu – rozšířenou úroveň jazykových znalostí (úroveň 5). Tento požadavek je potřebný z hlediska doplnění ustanovení navrhovaného čl. 12 odst. 5 a s ohledem na zajištění záruky, že tyto postupy nebudou diskriminační a budou přiměřené, transparentní a objektivně odůvodněné.
73. První tři nově vložené odstavce článku 22 jsou navrženy s cílem doplnit ustanovení čl. 4 odst. 6 a čl. 4 odst. 7 směrnice o **vydávání licencí a s nimi souvisejících kvalifikací, doložek a lékařských potvrzení**, stejně jako obnovení a prodloužení jejich platnosti. Tyto požadavky jsou běžnými požadavky pro udělování licencí příslušnými úřady, které jsou nezbytné pro doplnění požadavků na žadatele o licence (např. požadavky na vytvoření postupů pro podávání žádostí, vydávání, obnovení a prodloužení platnosti, požadavky na postupy, jímž se řídí příslušný úřad v případě, kdy obdrží žádost). Tato ustanovení netvořila součást směrnice vzhledem k její právní povaze. Agentura však má zato, že tyto obecné požadavky pro udělování licence jsou potřebné z hlediska převedení směrnice do prováděcího nařízení. Navrhovaná ustanovení navíc ve druhé fázi usnadní začlenění požadavků na příslušné úřady do horizontální struktury předpisu navrhované agenturou v NPA 2008-22, obzvláště při začlenění požadavků do obecné hlavy (hlava AR.GEN) platné pro všechny příslušné úřady, které provádějí dozor nad organizacemi v oblasti letectví a profesemi, jejichž výkon podléhá udělení licence.
74. Navrhovaná ustanovení v článcích 23, 24 a 25 o **posouzení odborné způsobilosti, vedení záznamů a výměně informací** jsou převzata z čl. 14 odst. 4, čl. 14 odst. 3 a čl. 14 odst. 2 směrnice. Navrhované pořadí se zdá být logičtější s ohledem na sled úkolů příslušných úřadů. Navrhovaná ustanovení bude třeba posoudit a případně změnit během druhé fáze, kdy budou začleňovány všechny požadavky na úřady společně. Je třeba opět zdůraznit, že navrhované nařízení neobsahuje požadavky týkající se zkoušejících, stejně jako požadavky a kritéria pro schvalování vydaná příslušným úřadem. Jak již bylo řečeno, tyto požadavky budou vypracovány během druhé fáze. Je třeba zdůraznit, že ustanovení článku 25 o výměně informací jsou již zahrnuta do článku 15 základního nařízení; tento článek by proto měl být z tohoto prováděcího pravidla vypuštěn, což však přesahuje kritéria stanovená omezeným mandátem pro „zrychlený“ postup.
75. Navrhovaná ustanovení v článcích 26 a 27 o **postupu udělování osvědčení výcvikovým organizacím a sledování činností výcvikových organizací** jsou převzata z čl. 13 odst. 3, čl. 13 odst. 5, čl. 13 odst. 6 a čl. 14 odst. 5 směrnice. Přidání odstavce 1 do článku 26 je nezbytné jako doplnění požadavků na udělování osvědčení výcvikovým organizacím ze strany příslušných úřadů. Od příslušných úřadů se proto vyžaduje, aby stanovily příslušné postupy pro žádosti, vydávání a zachovávání platnosti licencí výcvikových organizací. I když směrnice tato ustanovení neobsahovala, navrhovaný požadavek je potřebný z hlediska převedení směrnice do prováděcího nařízení. Tento požadavek společně s požadavkem na příslušný úřad, aby vytvořil postupy pro udělování licencí řídicím letového provozu, se stane účinnějším po začlenění ustanovení této kapitoly do horizontální struktury předpisu; zde budou tyto požadavky tvořit součást požadavků na systém řízení pro příslušné úřady.

76. Pokud jde o čl. 27 odst. 3, představuje další redakční změnu nahrazení pojmu „inspekce na místě“ pojmem „neohlášené kontroly“. Odborníci považují pojem „inspekce na místě“ za nejasný, protože se nejedná o pojem běžně používaný k popisu funkce dozoru ze strany příslušných úřadů. Kromě toho se v základním nařízení a jeho prováděcích pravidlech pro požadavky na úřady používají pojmy „kontrola“ a „neohlášená kontrola“. Na základě posudku provedeného agenturou by navrhovaná změna neměla mít vliv ani na příslušné úřady, ani na výcvikové organizace, protože pouze vyjasňuje záměr požadavků. Navíc rozsah pojmu „inspekce“ není ve směrnici definován, zatímco obecný význam kontroly lze nalézt v základním nařízení (např. článek 54 základního nařízení).
77. Rovněž je třeba uvést, že čl. 27 odst. 5 o vzájemném uznávání osvědčení vydaných v souvislosti s ustanoveními tohoto nařízení je s ohledem na článek 11 základního nařízení nadbytečný. Z hlediska tvorby návrhu právních předpisů by se ustanovení uvedená v právních předpisech s vyšším postavením neměla opakovat v prováděcím pravidle a tento odstavec by proto měl být vypuštěn. To však neumožňují kritéria stanovená omezeným mandátem, který má agentura pro „zrychlený“ postup.
78. Článek 28 navrhovaného nařízení o **kvalifikovaných subjektech** je založen na čl. 14 odst. 6 směrnice. Článek 13 základního nařízení obsahuje ustanovení umožňující příslušným úřadům delegovat jakékoliv úkoly související s udělováním osvědčení. Jak vyplývá z pojetí pojmu „udělení osvědčení“ v základním nařízení, veškeré úkoly dozoru související s výcvikovými organizacemi jsou považovány za úkoly udělování osvědčení, protože jsou nezbytné k získání osvědčení a k zachování jeho platnosti. Navrhuje se proto vypustit odkaz na konkrétní úkoly příslušného úřadu. Podle článku 13 základního nařízení může příslušný úřad přenést veškeré úkoly s výjimkou vydání licence a osvědčení (a dále omezení, pozastavení nebo zrušení jejich platnosti). Navíc byl odkaz na článek 3 nařízení (ES) č. 550/2004 nahrazen odkazem na článek 13 základního nařízení, který je právním základem tohoto prováděcího pravidla. Rovněž je třeba připomenout, že nařízením (ES) č. 1070/2009 se pozměňuje článek 3 nařízení (ES) č. 550/2004 a nahrazuje pojem „uznaná organizace“ pojmem „kvalifikovaný subjekt“. Ve druhé fázi agentura vyhodnotí potřebu zachování tohoto článku s ohledem na skutečnost, že jeho ustanovení jsou již začleněna v základním nařízení a že tento odstavec lze v zásadě vypustit.
79. Článek 29 o **vzájemném uznávání licencí řídicího letového provozu** provádí článek 15 směrnice. Rovněž je třeba uvést, že čl. 27 odst. 5 o vzájemném uznávání osvědčení vydaných v souvislosti s ustanoveními tohoto nařízení je s ohledem na článek 11 základního nařízení nadbytečný. Z hlediska tvorby návrhu právních předpisů by se ustanovení uvedená v právních předpisech s vyšším postavením neměla opakovat v prováděcím pravidle, a tudíž by měl být tento odstavec vypuštěn. To však neumožňují kritéria stanovená omezeným mandátem, který má agentura pro „zrychlený“ postup. Na druhé straně zaujímá směrnice oproti základnímu nařízení více omezující přístup ke vzájemnému uznávání, protože umožňuje členským státům neuznávat licence řídicích letového provozu, kteří nedosáhli minimální věkové hranice 21 let. Jak je vysvětleno výše, toto omezení není v souladu se zásadami základního nařízení a z právního hlediska vzbuzuje obavy, protože prováděcí pravidla o se nesmí odchýlit od právního předpisu s vyšším postavením.
80. V zájmu překonání problémů vyplývajících z protichůdných mandátů navrhuje nyní agentura dvě možnosti k politickému rozhodnutí. Variantu A, jak ji předkládá návrh znění odstavce 1, tvoří pouze jediná věta, v níž je podpořena zásada vzájemného uznávání bez dalších omezení. Varianta B však navíc doplňuje druhou větu a ponechává členským státům možnost omezení s ohledem na řídicí letového provozu, kteří dosud nedosáhli minimální věkové hranice 21 let. S cílem nenarušit zásadu vzájemného uznávání je toto omezení formulováno poněkud odlišně ve srovnání se směrnicí a omezuje výkon pravomocí řídicích letového provozu, kteří nedosáhli věkové hranice 21 let, na členský stát, který licenci vydal. Variantu B v tomto článku lze zvolit jen v kombinaci s variantou B v čl. 8 odst. 3 písm. a), kterým se stanoví, zda je odchylka od požadavku na dosažení minimální věkové hranice možná, či nikoli.

81. Odstavec 2, 3 a 4 navrhovaného článku 29 kopíruje zbývající část článku 15 směrnice. Tyto požadavky regulují postupy v případě, že držitel licence vykonává práva vyplývající z licence v jiném členském státě, než který licenci vydal. Obsah těchto odstavců a popsané postupy zůstávají beze změny.

Kapitola 7 – Závěrečná ustanovení

82. V důsledku změny právní povahy, harmonogramu a povahy povinností členských států, nejsou některá ustanovení provedena, protože jsou zastaralá, jako například čl. 14 odst. 7 o předkládání zprávy o uplatňování směrnice po třech letech. Vzhledem k tomu, že se směrnice považuje již za zrušenou s ohledem na očekávaný vstup tohoto nařízení v platnost, je zbytečné předkládat zprávu o uplatňování směrnice. Na druhou stranu standardizační kontroly prováděné agenturou na základě tohoto prováděcího pravidla mohou poskytnout Komisi potřebné informace o uplatňování tohoto nařízení.
83. Podobně je vzhledem k odlišné úrovni tohoto nového právního dokumentu za nadbytečný považován i článek 16 směrnice o přizpůsobení se technickému a vědeckému pokroku. Vzhledem k tomu, že prováděcím pravidlem je nařízení Komise, veškeré pozměňovací návrhy k tomuto nařízení by měly být prováděny stejným postupem jako u aktů v přenesené pravomoci (dříve: postupy projednávání ve výborech), a proto není třeba uvádět jeho použitelnost pro určitá ustanovení.
84. Namísto toho se navrhuje, aby byla do článku 30 začleněna nová **doložka o přezkumu** s cílem dosáhnout plného souladu s hlavními požadavky základního nařízení. Agentura navrhuje provést hodnocení evropského systému udělování licencí řídicím letového provozu, na základě kterého by bylo vydáno stanovisko vymezující nutná zlepšení a potřebu plného souladu se základními požadavky. Toto stanovisko může rovněž obsahovat případné pozměňovací návrhy k tomuto nařízení. Tato doložka o přezkumu představuje běžný prvek prováděcích pravidel přijatých v minulosti v oblasti bezpečnosti letectví.
85. Článek 17 směrnice o vytvoření výboru a stanovení platných postupů není z hlediska prováděcího pravidla významný, protože toto pravidlo nepřenáší úkoly pro nižší úroveň, a odpovědný výbor pro záležitosti související s udělováním licence řídicím letového provozu je již stanoven v čl. 8c odst. 10 základního nařízení. Proto nebylo toto ustanovení převedeno.
86. Článek 18 směrnice o sankcích se považuje za zbytečný, protože tato oblast je dostatečným způsobem regulována prostřednictvím článku 68 základního nařízení.
87. Pokud jde o **přechodná ustanovení**, do článku 31 jsou vložena dvě ustanovení o zachování platnosti případných vnitrostátních doložek ke kvalifikacím, které mohly členské státy vytvořit na základě čl. 7 odst. 4 směrnice, a o možnosti členských států omezit výkon pravomocí vyplývajících z místní doložky do určitého věku na základě článku 10 směrnice. Agentura navrhuje umožnit členským státům, které využívají tato ustanovení, dočasně zachovat uplatňování stávajících vnitrostátních právních předpisů, dokud nebudou v této oblasti vypracována společná pravidla a dokud nevstoupí v platnost. Pokud jde o společná pravidla ve druhé fázi, je třeba konstatovat, že nejen pro jejich vytvoření, ale rovněž pro jejich uplatňování bude zapotřebí přechodné období a lhůta pro přizpůsobení s cílem zajistit, že poskytovatelé letových navigačních služeb budou mít možnost přizpůsobit plánování a svoji politiku případným změnám požadavků. Jednoznačným přínosem tohoto postupu je, že umožňuje hladký přechod, jak to vyžaduje základní nařízení, aniž by byl narušen závazný systém tím, že by umožnil členským státům nadále vytvářet odchylky od obecných pravidel mimo poskytnuté možnosti. V zájmu zajištění odpovídajícího informačního toku se od členských států rovněž vyžaduje, aby v případě použití přechodných ustanovení informovaly agenturu.
88. Do tohoto článku jsou vložena další dodatečná ustanovení, která mají odrážet potřebná **přechodná ustanovení** týkající se **licencí, kvalifikací, doložek, lékařských potvrzení, osvědčení a výcvikových organizací**.

- Ustanovení čl. 31 odst. 4 umožňují použití licencí, kvalifikací, doložek, lékařských potvrzení a osvědčení výcvikové organizace vydaných na základě vnitrostátních právních předpisů, pokud byly vydány v souladu s příslušnými ustanoveními směrnice.
 - Cílem ustanovení čl. 31 odst. 5 je zaručit uchazečům, kteří již podali žádost o licenci, kvalifikaci, doložku, lékařské potvrzení nebo osvědčení výcvikovým organizacím, která jim však nebyla doposud vydána, že dříve, než jim bude licence, kvalifikace, doložka, lékařské potvrzení nebo osvědčení pro výcvikovou organizaci vydána, prokážou soulad s ustanoveními tohoto nařízení. Vzhledem k tomu, že se příslušné požadavky v zásadě nezměnily ve srovnání s požadavky obsaženými ve směrnici, považuje agentura dopad těchto ustanovení za malý.
 - Ustanovení čl. 31 odst. 6 a čl. 31 odst. 7 jsou významné z hlediska výcvikových organizací, jejichž příslušným úřadem je agentura (výcvikové organizace, jejichž hlavní místo činnosti je mimo území členských států). Ustanovení čl. 31 odst. 6 zaručují pokračování postupu udělování osvědčení, které již bylo příslušným úřadem (příslušnými úřady) členského státu (členských států) zahájeno a zajišťuje těmto žadatelům snadný přechod. Ustanovení čl. 31 odst. 7 mají za cíl zajistit přenos činností dozoru z úřadu (úřadů) členského státu (členských států) na agenturu šest měsíců po vstupu tohoto nařízení v platnost. Agentura se domnívá, že šest měsíců je dostatečná doba pro přípravu k převzetí odpovědností, které jí normotvůrce v základním nařízení přidělil (viz článek 22b).
89. Článek 20 směrnice o provedení do vnitrostátního práva nelze použít v důsledku změněné povahy právního nástroje; toto ustanovení proto nebylo provedeno. Po vstupu tohoto nařízení v platnost se stává závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.
90. Pokud jde o **vstup** tohoto nařízení **v platnost**, navrhuje agentura standardní postup, což znamená, že nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v Úředním věstníku Evropské unie. To je rovněž v souladu s požadavkem členských států na urychlení realizace takzvaného balíčku opatření SES II.

Přílohy

91. Příloha I, která obsahuje **specifikace pro licence**, zůstává nezměněna s výjimkou několika drobných redakčních změn.
92. Příloha II, která stanoví **požadavky na výcvik**, obsahuje aktualizovaný odkaz na nejnovější vydání dokumentu Eurocontrolu Specifikace pro společnou hlavní náplň vstupního výcviku řídicího letového provozu ze dne 21. října 2008, které je chápáno jako nutná technická úprava. Na základě stanoviska odborníků se mezi požadavky na místní výcvik v části B a požadavky na průběžný výcvik v části C navíc přidává požadavek, aby byl řídicím letového provozu poskytnut výcvik v oblasti bezpečnosti a krizového řízení převzatý z čl. 4 odst. 8 směrnice s cílem zajistit dostatečné vyškolení řídicích letového provozu, zejména v otázkách místní bezpečnosti, krizového řízení a v otázkách bezpečnosti.
93. Vzhledem k tomu, že popisné části přílohy III byly přesunuty do článku 12 o jazykových doložkách, obsahuje tato příloha nyní pouze tabulku **hodnotící stupnice jazykových znalostí**.
94. Příloha IV byla rovněž zefektivněna vložením popisných částí do příslušných článků; obsahuje proto pouze předchozí odstavec 2 o **specifikacích pro udělování osvědčení pro výcvikové organizace**.

IV. Hodnocení dopadu regulace (RIA)

95. Účelem hodnocení dopadu regulace (RIA) je posoudit důsledky některých předpisů a požadavků, které mají být vytvořeny. V tomto případě by se zaměřilo na zavedení požadavku týkajícího se udělování licencí řídicím letového provozu. Hodnocení by se

proto zaměřovalo na podporu procesu rozhodování o realizaci pozměněného základního nařízení.

96. Účel a metodika RIA jsou vysvětleny v řadě souvisejících dokumentů, např. RIA týkající se rozšíření pravomocí Evropské agentury pro bezpečnost letectví (EASA) na předpisy v oblasti uspořádání letového provozu a letové navigační služby (ATM/ANS)⁹.
97. Realizace základního nařízení s ohledem na udělování licencí řídicím letového provozu nyní vyžaduje dvě fáze. První fáze („zrychlená“) má za cíl převést stávající směrnici bez významných změn na úrovni hlavních požadavků v souladu s pokyny Komise a s rozhodnutími Výboru pro jednotné nebe.
98. Toto stanovisko je tvořeno souborem návrhů prováděcích opatření, které byly převedeny ze směrnice 2006/23/ES. V obsahu směrnice nebyly provedeny žádné zásadní změny, které by odůvodňovaly hlubší analýzu v rámci RIA, což znamená, že drobné změny, které jsou roztrženy a vysvětleny výše, by neumožňovaly žádné další alternativy nebo možnosti, které by stály za hlubší studií. Proto nebylo v této fázi provedeno žádné konkrétní hodnocení dopadu regulace.
99. I když lze říci, že v oblasti ATM nehrozí žádná bezprostřední rizika, je stále řada hledisek, kterým je třeba se věnovat. Dozor, sledování a vynucování stále nefungují dostatečně a nevládne jednota při realizaci bezpečnostních opatření v oblasti ATM/ANS. V hodnocení dopadu regulace týkající se rozšíření systému EASA na bezpečnostní předpisy v oblasti uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb (ATM/ANS)¹⁰ je uvedeno, a tento rozbor to potvrzuje, že je třeba přijmout opatření. I když je na evropském nebi bezpečno, je zřejmé, že je stále ještě řada hledisek, kterým je třeba se věnovat. Jedná se zejména o cíl jednoznačných právních a správních předpisů a jednotný dozor. Tento cíl bude dále vyhodnocen a řešen ve druhé fázi realizace.

V. Závěr

100. Agentura vypracovala toto stanovisko jako odpověď na požadavek Evropské komise a Výboru pro jednotné nebe, aby se v první fázi tzv. „zrychleného“ postupu uskutečnilo rozšíření evropského systému bezpečnosti letectví na bezpečnostní předpisy v oblasti ATM/ANS. Agentura přitom zohledňovala doporučení, které během postupu obdržela od Komise, Výboru pro jednotné nebe, správní rady EASA, stejně jako od dalších dotčených subjektů.
101. Agentura je rozhodně přesvědčena, že „zrychlený“ postup přinese brzy výsledky v oblasti bezpečnostních předpisů, jako např.:
 - přímá použitelnost nařízení Komise dosahuje účinnějším způsobem vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti, než směrnice s různou mírou a podobou provedení do vnitrostátního práva a s odlišnými metodami;
 - systém udělování licencí prostřednictvím přímo použitelných předpisů by měl usnadnit vytváření funkčních bloků vzdušného prostoru (FAB);
 - agentura může vytvořit přijatelné prostředky shody a certifikační specifikace, jejichž použití usnadní soulad s právními a správními předpisy a zajistí potřebnou proporcionalitu a subsidiaritu; to zahrnuje rovněž použití osvědčených postupů odvětví;

⁹ www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf

¹⁰ www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/opinions/Translations/01_2008/Attachment%20%20-%20RIA.pdf

- nově přijatá pravidla vytváří právní základ pro normalizační kontroly s cílem zajistit bezpečné a jednotné uplatňování společných pravidel a s cílem pomoci úřadům při výkonu bezpečnostního dozoru;
 - u poskytovatelů letových navigačních služeb, kteří působí na celoevropské úrovni nebo mají sídlo mimo EU, vykonává úkoly příslušného úřadu, jak je stanoví právní předpisy, agentura;
 - ostatní prvky evropského systému pro bezpečnost letectví – např. mezinárodní dohoda o spolupráci nebo opatření v oblasti donucování stanovená v základním nařízení – by se mohly použít i v této oblasti;
 - agentura může formou různých správních a právních opatření přispět k realizaci souboru opatření SES II, včetně např. funkčních bloků vzdušného prostoru, provádění norem a doporučených postupů ICAO, bezpečnostního dozoru nad řídicími funkcemi sítě ATM a podpory realizace programu SESAR.
102. Agentura doporučuje Komisi, aby zahájila výkonný postup k přijetí nového nařízení Komise o udělování licencí a lékařských potvrzení řídicím letového provozu založeného na tomto stanovisku.

Kolín nad Rýnem dne 28. května 2010

P. GOUDOU
výkonný ředitel