



**STANOVISKO č. 05/2011**

**EVROPSKÉ AGENTURY PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ**

**ze dne 14. listopadu 2011**

**k nařízení Komise, kterým se stanoví požadavky na letové navigační služby a kterým se mění nařízení Komise (EU) č. .../..., kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění nařízení (ES) č. 2096/2005, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010**

**„Standardizovaná pravidla létání pro Evropu (SERA), část B“  
„Požadavky na letové navigační služby“**

### **Shrnutí**

Toto stanovisko obsahuje návrh změny článku 2 prováděcího pravidla k SERA a návrh změny přílohy prováděcího pravidla k SERA.

Navrhované požadavky provádějí obsah ustanovení přílohy 11 a přílohy 3 ICAO, jež obsahují „pravidla létání“.

Hlavní cíle navrhovaných nových evropských pravidel:

- harmonizovat pravidla létání v evropském vzdušném prostoru,
- usnadnit volný pohyb uživatelů vzdušného prostoru v evropském vzdušném prostoru,
- usnadnit zřizování funkčních bloků vzdušného prostoru poskytnutím společného souboru postupů pro uspořádání letového provozu (Air Traffic Management, ATM) a provozních pravidel a
- podpořit členské státy v plnění jejich povinností v souvislosti s Chicagskou úmluvou zajištěním společného uplatňování standardů a doporučených postupů ICAO.

Navrhované požadavky jsou výsledkem konzultací s úřady, poskytovateli letových navigačních služeb, uživateli vzdušného prostoru, sdruženími, vojenskými poskytovateli letových navigačních služeb a odborníky v oblasti letectví.

## **Vysvětlivky**

### **I. Obecná ustanovení**

1. Účelem tohoto stanoviska je navrhnout Komisi změnu článku 2 návrhu nařízení Komise (EU) č. .../...<sup>1</sup>, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění nařízení (ES) č. 2096/2005, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EU) č. 255/2010 (dále jen „prováděcí pravidlo k SERA“) a jeho přílohy začleněním nové části B (dále jen „část B SERA“). Oblast působnosti této předpisové činnosti je vymezena v zadání (Terms of Reference, ToR) ATM.001 (RMT.0148) a dále upřesněna v pověření, jež Evropská komise udělila Evropské organizaci pro bezpečnost letového provozu (EUROCONTROL) za účelem vypracování standardizovaných pravidel létání pro Evropu<sup>2</sup> a ve změně tohoto pověření, která je uvedena v dopise MOVE E2/JP/sr zaslaném organizaci EUROCONTROL dne 15. října 2010 (dále jen „pověření SERA“).
2. Toto stanovisko bylo přijato na základě postupu stanoveného správní radou Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“)<sup>3</sup> v souladu s článkem 19 nařízení (ES) č. 216/2008<sup>4</sup> (dále jen „základní nařízení“).
3. Navrhované pravidlo vzalo v úvahu vývoj práva Evropské unie i mezinárodního práva (ICAO) a harmonizaci s pravidly jiných orgánů hlavních partnerů Evropské unie, jak je stanoveno v cílech článku 2 základního nařízení. Navrhované pravidlo:
  - a) bylo vypracováno s ohledem na pokračující činnosti v rámci iniciativy jednotného evropského nebe zaměřené na provedení článku 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému (dále jen „nařízení o vzdušném prostoru“), vedené v souladu s pověřením SERA, jež vyústily v návrh prováděcího pravidla k SERA, jehož doplnění navrhuje toto stanovisko;
  - b) provádí příslušná ustanovení přílohy 11 a přílohy 3 ICAO s minimálními změnami, které jsou nezbytné k provedení ustanovení organizace ICAO do evropského regulačního rámce;
4. V souladu s požadavky obsaženými v pověření SERA, a jak je dále vysvětleno v počátečním plánu organizace EUROCONTROL k pověření Evropské komise na podporu vypracování standardizovaných pravidel létání SES/AS/SERA/IPL2<sup>5</sup>, byl obsah tohoto

<sup>1</sup> Přesné číslo tohoto nařízení není k dispozici, neboť nebylo dosud Evropskou komisí přijato postupem projednávání ve výběrech.

<sup>2</sup> Další informace o pověření uděleném Evropskou komisí organizaci EUROCONTROL a informace o výsledku a výstupech fáze 1 poskytnuté organizací EUROCONTROL Evropské komisi lze nalézt na této internetové adrese [http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard\\_page/sk\\_sera.html](http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html).

<sup>3</sup> Rozhodnutí správní rady o postupu, kterým se bude agentura řídit při vydávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu (postup pro předpisovou činnost). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</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) naposledy pozměněné nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 ze dne 21. října 2009 (Úř. věst. L 309, 24.11.2009, s. 51)

<sup>5</sup> <http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>

stanoviska a návrh nařízení připraven na základě výsledků spolupráce agentury a organizace EUROCONTROL.

## II. Konzultace

5. Oznámení o navrhované změně (NPA) 02-2011<sup>6</sup>, jež obsahovalo návrh stanoviska k nařízení Komise, kterým se mění prováděcí pravidlo k SERA, bylo zveřejněno na internetových stránkách agentury dne 8. února 2010 za účelem veřejné konzultace.
6. K datu uzávěrky, které bylo stanoveno na den 10. května 2010, obdržela agentura 415 komentářů od 44 přispěvatelů, včetně vnitrostátních leteckých úřadů/vnitrostátních dozоровých orgánů, profesních organizací a soukromých společností nebo jednotlivců.
7. Všechny obdržené komentáře byly vzaty na vědomí a byly zahrnuty do dokumentu komentářů a odpovědí (Comment Response Document, CRD), který byl zveřejněn na internetových stránkách agentury dne 23. srpna 2011. Tento dokument komentářů a odpovědí obsahuje seznam všech osob a organizací, jež komentáře předložily, a také odpovědi agentury.
8. Jak již bylo uvedeno ve vysvětlivkách k CRD 2011-02, většina komentářů reagovala na otázky obsažené ve vysvětlivkách k NPA 2011-02 a vyjadřovala se k navrhovaným ustanovením týkajícím se klasifikací vzdušných prostorů. Většina vznesených komentářů se týkala těchto bodů:
  - a) tříd vzdušného prostoru A, F a G;
  - b) pojmu příslušný úřad a jeho použití v návrhu pravidla;
  - c) předpisové struktury obecně a v rámci prováděcího pravidla k SERA;
  - d) otázky vztahující se ke kontrolám času prováděným pouze k nejbližší celé minutě, a nikoli k nejbližší půl minutě, jak vyžaduje ICAO;
  - e) omezení rychlosti na 250 uzlů (kt);
  - f) volby minimálních hodnot rozstupu;
  - g) rozstupu mezi lety VFR v noci a mezi lety VFR v noci a lety IFR;
  - h) povolení letů IFR s piloty zachovávajícími vlastní rozstupy za VMC (povolení k letu za VMC);
  - i) zvláštních letů VFR (SVFR);
  - j) automatické informační služby v koncové řízené oblasti (ATIS);
  - k) rozsahu letových informačních služeb (FIS) a
  - l) meteorologických hlášení.
9. Agentura s podporou organizace EUROCONTROL analyzovala všechny komentáře a ke každému z nich byla dána koordinovaná odpověď spolu s obecným vysvětlením a odůvodněním.
10. Během konzultačního semináře se zainteresovanými stranami, který se konal dne 19. září 2011 v sídle organizace EUROCONTROL, byly dále přezkoumány hlavní otázky vzešlé z veřejné konzultace a také další otázky vznesené v průběhu semináře. Na základě výsledku těchto diskusí a obdržených reakcí na CRD agentura spolu s organizací EUROCONTROL provedla změny v návrhu části B SERA a následně vypracovala obsah tohoto stanoviska.
11. Agentura obdržela 62 reakcí na CRD od sedmi organizací: čtyř vnitrostátních úřadů, jedné vojenské organizace, tří poskytovatelů letových navigačních služeb, dvou sdružení

---

<sup>6</sup> Viz archivy předpisové činnosti na adrese [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

regionálních letišť, dvou sdružení všeobecného letectví a jedné letecké společnosti. Většina reakcí se týkala těchto bodů:

- a) vzdušného prostoru třídy F a odpovědi na komentáře týkající se třídy F;
  - b) omezení rychlosti na 250 kt pro určité třídy vzdušného prostoru;
  - c) struktury pravidla SERA;
  - d) zakročování proti civilním letadlům;
  - e) lety VFR ve vzdušném prostoru třídy A;
  - f) zvláštních lety VFR v noci a potřeby jejich povolování;
  - g) rozsahu letových informačních služeb (FIS) a měřitelnosti/právní jistoty předpisů;
  - h) kontrol času;
  - i) vypracování přijatelných způsobů průkazu (AMC) a poradenských materiálů (GM);
  - j) měřitelnosti a právní jistoty předpisů obecně;
  - k) otázky příslušného úřadu a upřednostnění termínu „přijetí“ (acceptance) oproti „schválení/oprávnění“ (approval);
  - l) přílišné obecnosti odpovědí agentury a
  - m) skutečnosti, že komentáře zůstávají v platnosti i poté, co se k nim agentura vyjádřila v CRD.
12. Jak již bylo uvedeno, agentura vzala tyto reakce v úvahu před vypracováním obsahu tohoto stanoviska a níže v textu podrobněji vysvětluje, jak je zohlednila.

### III. Obsah stanoviska agentury

#### a. Obecné

13. Cílem tohoto stanoviska je provést příslušná ustanovení přílohy 11 a přílohy 3 ICAO, jež lze vzhledem k jejich podstatě považovat za „pravidla létání“, podle navrhovaných zásad, které byly vysvětleny v NPA 2011-02, do části B SERA a doplnit tak prováděcí pravidlo k SERA a část A SERA přílohy uvedeného pravidla.
14. Jak již bylo vysvětleno v NPA 2011-02, existuje dvojí právní základ pro vypracování těchto pravidel létání. Na jedné straně základní nařízení agentury EASA vyžaduje, aby agentura EASA připravila prováděcí pravidla, jež budou zahrnovat společné obecné provozní předpisy a veškeré použitelné postupy určené pro užívání vzdušného prostoru, a na straně druhé nařízení o vzdušném prostoru vyžaduje, aby Evropská komise přijala prováděcí pravidla ohledně pravidel létání a jednotného uplatňování klasifikace vzdušného prostoru.
15. Vzhledem k výše uvedenému se již v původním pověření uděleném Evropskou komisí organizaci EUROCONTROL uvádělo, že práce, kterou je nutné provést k posouzení institucionálního vývoje, souvisí s rozšířením základního nařízení agentury EASA i na uspořádání letového provozu a letové navigační služby. Evropská komise toto pověření změnila s cílem odrazit v něm nové pravomoci agentury EASA pro období po rozšíření základního nařízení.
16. Obsah tohoto stanoviska byl proto připraven v koordinaci s organizací EUROCONTROL, neboť jeho cílem je splnit povinnosti agentury vyplývající ze základního nařízení a z pověření Evropské komise uděleného organizaci EUROCONTROL v souvislosti s povinnostmi stanovenými nařízením o vzdušném prostoru.

**b. Hlavní obdržené reakce a stanovisko agentury****i. Definice**

17. Na základě komentářů obdržených během období veřejné konzultace byly přezkoumány definice související s částí B SERA, jež byly navrženy v NPA a jež mají být doplněny k definicím již obsaženým v článku 2 prováděcího pravidla k SERA. Jako termíny používané v předpisu byly nově zařazeny definice termínů „oblačnost provozního významu“, „vyhnutí se provozu“ a „převodní hladina“. Tyto definice pocházejí ze známých zdrojů (např. z přílohy 11, přílohy 3 a Postupů pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu (PANS-ATM)) a lze soudit, že jejich doplnění zlepší pochopení nařízení.
18. Dále byla vyřazena definice „provozovatel letadla“, která byla navržena v NPA, protože výraz „provozovatel“ je již definován v základním nařízení a nemusí být znovu definován v prováděcím pravidle. Aby však bylo jasné, jakého provozovatele se pravidlo týká, byl výraz „provozovatel“ v textu konkretizován jako „provozovatel letadla“.
19. A konečně by agentura chtěla podotknout, že navrhovaná pravidla pro provozovatele letadel<sup>7</sup> (pro jejichž přijetí nedávno hlasoval výbor agentury EASA) obsahují některé definice, které nejsou sladěny s definicemi obsaženými v části A SERA. Jedná se o definice termínů „noc“, „provozní místo“ a „velící pilot“. Agentura je toho názoru, že Komise by spolu s agenturou měla posoudit nejlepší způsob řešení této otázky s ohledem na důležitost používání shodných definic v různých předpisech, jakož i oblast jejich působnosti a jejich cíle.

**ii. Příslušný úřad**

20. Některé komentáře poukazyvaly na to, že nahrazením výrazů „příslušný úřad ATS“ (appropriate ATS authority) nebo „příslušný úřad“ (appropriate authority) používaných v ICAO výrazy „příslušný úřad“ (competent authority) nebo „poskytovatelé letových navigačních služeb“ (ANSP) by mohlo vést k destabilizaci stávajícího systému a mohlo by vyvolat problémy v již existujícím vnitrostátním rámci. Jak bylo vysvětleno v odpovědích na komentáře, ve stávajícím evropském regulačním rámci založeném na nařízeních o jednotném evropském nebi (které například objasňují povinnosti na základě zásady oddělení poskytování služeb od dozoru) výrazy „ATS“ nebo „meteorologický úřad“ neexistují. Úloha vnitrostátních dozorových orgánů (NSA) nebo příslušných úřadů je tedy oddělena od úlohy poskytovatelů letových navigačních služeb a od úlohy členských států [nařízení (ES) č. 550/2004 a nařízení (ES) č. 216/2008]. Terminologie používaná v nařízeních vyšší úrovně musí být dodržována v předpisech nižší úrovně. Na základě výše uvedeného musí být stejné zásady dodrženy také v návrhu prováděcího pravidla k SERA, a proto byl každý odkaz na výraz „ATS“ nebo „meteorologický úřad“ v příloze 11 a příloze 3 ICAO přezkoumán s cílem zjistit nebo rozhodnout v souladu s nařízeními o jednotném evropském nebi, zda dotýčný úkol nebo funkci bude plnit dozorový orgán nebo poskytovatel služeb (poskytovatelé letových navigačních služeb nebo stanoviště ATS).
21. Agentura je toho názoru, že definici výrazu „příslušný úřad“ (competent authority) uvedenou v prováděcím pravidle k SERA a její výklad je třeba vyjasnit. Definice „*příslušným úřadem se rozumí orgán členského státu odpovědný za zajištění shody s požadavky tohoto nařízení nebo jiný subjekt, jemuž byla tato pravomoc svěřena*“, byla některými zainteresovanými stranami vykládána tak, že umožňuje příslušnému úřadu zmocnit k plnění úkolů poskytovatele služeb, a proto by mohla být chápána tak, že zde není dodržena zásada oddělení poskytování služeb od dozoru.

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>

[http://easa.europa.eu/agency-](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)

[measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)

<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>.

22. Agentura je toho názoru, že tato definice se může jevit tak, že odporuje koncepci přidělování úkolů kvalifikovaným subjektům, kterou obsahují základní nařízení o jednotném evropském nebi i základní nařízení agentury EASA. V obou nařízeních existuje rozdíl mezi tím, co lze označit za „právní zmocnění“ (přisouzení pravomocí určitému subjektu zákonem), což konstituuje příslušný orgán, a zmocněním druhého stupně, kdy příslušný orgán zmocňuje k plnění úkolů kvalifikovaný subjekt (nebo mu je přiděluje).
23. Agentura je toho názoru, že tato definice by měla být změněna takto: *„příslušným úřadem se rozumí orgán určený členským státem odpovědný za zajištění shody s požadavky tohoto nařízení“*.
24. Rozhodne-li se příslušný úřad, za dodržení zásady oddělení poskytování služeb od dozoru, zmocnit jiný subjekt k plnění některých úkolů, nestává se tím dotčený subjekt příslušným úřadem. Kvalifikované subjekty lze zmocnit jen k plnění určitých úkolů v oblasti certifikace/osvědčování a dozoru, jak je uvedeno v základním nařízení a v rámcovém nařízení o jednotném evropském nebi. V takových případech je však jasné, že tyto subjekty nejsou příslušnými úřady pro účely nařízení, neboť jednájí jménem příslušného úřadu, přičemž odpovědnost nese pouze příslušný úřad. Některé činnosti, úkoly a pravomoci tedy mohou být přeneseny, odpovědnost příslušného úřadu však přenést nelze.
25. Jestliže změna definice nemůže být v této fázi Komisí vyřešena, pak je agentura toho názoru, že by tato otázka měla být Komisí vyjasněna později spolu s důkladným přezkumem všech ustanovení, aby se zajistilo, že povinnosti a stávající vyváženost mezi poskytováním služeb a dozorem a nezávislost těchto činností budou zachovány.
26. Je také třeba zdůraznit, že v některých případech musí být úkol, rozhodnutí, postup nebo činnost poskytovatele letových navigačních služeb nebo stanoviště ATS ještě před provedením činnosti schváleny příslušným úřadem. To neznamená, že každé činnosti musí předcházet udělení oprávnění, avšak může být poskytnuto obecně v době, kdy příslušný úřad v průběhu certifikačního procesu nebo během přezkumu při změnách schvaluje související postupy. Jedná se například o volbu minim rozstupu.
27. Z některých komentářů a některých reakcí na ně vyplynulo upřednostňování výrazu „přijetí“ (acceptance) příslušným úřadem před výrazem „schválení/oprávnění“ (approval). Agentura je toho názoru, že výraz „přijetí“ není z právního hlediska jasný, neboť by mohl být vykládán několika různými způsoby. Mohl by být například vykládán jako tiché vzetí na vědomí, kdy by příslušný úřad určitý postup pouze „vzal na vědomí“, aniž by o tom informoval ANSP nebo stanoviště ATS, a není proto jasné, zda příslušný úřad musí tento postup přezkoumávat, či nikoli. Mohl by být také vykládán tak, že příslušný úřad musí daný postup nebo činnost přezkoumat a posoudit a o svém rozhodnutí informovat ANSP nebo stanoviště ATS dříve, než může být tento postup uplatněn nebo tato činnost vykonána. Jelikož právní akty a povinnosti musí být jasně chápány a vykládány všemi regulovanými organizacemi, byl zvolen výraz „schválení/oprávnění“, a nikoli výraz „přijetí“. Pokud je užito výrazu „schválení/oprávnění“, je jasné, že dotčený úřad musí dokument, postup nebo činnost přezkoumat a posoudit a vydat formální schválení/oprávnění.

### iii. Struktura pravidla

28. Během procesu konzultací agentury ohledně části B SERA některé zainteresované strany vyjádřily obavy, že vnitřní struktura SERA není dostatečně optimalizována tak, aby byla srozumitelná. Stávající vnitřní struktura SERA vyplývá z pověření Komise uděleného organizaci EUROCONTROL, jež vyžaduje postupovat po etapách počínaje částí A, která provedla přílohu 2 ICAO téměř v celém jejím rozsahu. Výsledkem záměru je také zajistit plynulý přechod, kde by čtenáři našli vnitřní strukturu, na kterou jsou zvyklí. V případě části B SERA, kde jsou prováděny jen některé části příloh 11 a 3 ICAO, se však zdá, jako by její logická struktura byla méně očividná. Vzniká tak dojem, že některá ustanovení by mohla být uspořádána také jinak, totiž podle témat, kterých se týkají. Některé

zainteresované strany se domnívají, že různé části zpracované chronologicky by mohly být uspořádány lépe, díky čemuž by nařízení bylo homogennější, jinak logicky strukturované, soudržnější a srozumitelnější. Jiné zainteresované strany však takový názor nevyjádřily a zdálo se, že stávající přístup a struktura jim vyhovuje.

29. Agentura soudí, že otázka struktury SERA je opodstatněná a vyžaduje řádné zvážení, dříve než bude rozhodnuto o konečné struktuře, a to v zájmu dosažení lepšího nařízení a k usnadnění uplatňování tohoto pravidla.
30. Agentura je toho názoru, že ve fázi vypracování návrhu bylo dodržení struktury přijaté organizací ICAO užitečné pro pochopení a snadnější porovnání, avšak rozvržení ustanovení vztahujících se k jednomu tématu do různých částí, které jsou hierarchicky uspořádány jako obecná ustanovení (část A), služby (část B) a postupy (část C) není jedinou možností, jak docílit optimálního konečného pravidla SERA. Jiné možnosti by snad mohly být efektivnější a srozumitelnější, což zasluhuje řádné přezkoumání. V zájmu jasnosti a srozumitelnosti pravidla je ovšem nutné se vyhnout roztříštěnosti ustanovení vztahujících se ke stejnému tématu do různých částí, není-li to opodstatněné. Během vypracování návrhu části B SERA však nebylo možné takové konečné přezkoumání provést pro nedostatek času a proto, že různé části SERA jsou dosud v různém stupni dokončenosti a procesu schválení (část A je „zmrazená“, část B je ve fázi finalizace návrhu a část C ve stadiu příprav).

Agentura však má za to, že provést restrukturalizaci části A a části B SERA v této fázi celého procesu není ani proveditelné, ani přínosné. Hlavním důvodem je to, že část C SERA je v současné době ve stadiu příprav a stupeň dokončenosti této části neumožňuje provést důkladné hodnocení celkové struktury SERA. Struktura pravidla SERA by proto měla být zvážena, až bude návrh části C SERA v dostatečném stupni dokončenosti a jakžtakž v souladu s plánovaným datem uplatňování.

31. A konečně je třeba zdůraznit, že jakákoli případná restrukturalizace pravidla SERA neznamená, že by se změnil obsah ustanovení části A nebo B (nebo budoucí části C) SERA. Právě naopak, nemělo by dojít k žádným změnám v podstatě ustanovení části A a části B (a budoucí části C) SERA, ale dotčeno by mohlo být pouze jejich umístění v příslušných kapitolách a odstavcích v případné pozměněné struktuře SERA.

#### **iv. Kontrola času**

32. Příloha 11 ICAO vyžaduje, aby stanoviště ATS poskytovala kontrolu času „k nejbližší půl minutě“. Tento požadavek byl proveden do původního návrhu části B SERA beze změny a na toto téma bylo obdrženo značné množství komentářů. V převážné většině komentářů se uvádělo, že „půl minuty“ neodpovídá stávající praxi v Evropě, že letadla a piloti mají v současnosti mnohem přesnější prostředky ke zjištění přesného času z jiných zdrojů a že by postačovala kontrola času k nejbližší minutě. Zainteresované strany navíc poukazyvaly na nesoulad mezi přílohou 11 ICAO a svazkem 2 přílohy 10 ICAO, pokud jde o jednotky času (v příloze 11 půl minuty, zatímco v příloze 10 hodiny a minuty). Ustanovení v odstavci 5.2.1.4.1.4 svazku 2 přílohy 10 se však zmiňuje o přenosu času obecně, zatímco příloha 11 hovoří konkrétně o „kontrolách času“. Požadavek na poskytování kontrol času k nejbližší minutě, a nikoli k nejbližší půl minutě důrazně podpořila skupina pro přezkum i veřejný seminář, ačkoli nezazněl žádný jasný argument, proč by nebylo možné poskytovat kontrolu času po půl minutách.
33. Agentura EASA a organizace EUROCONTROL tuto otázku důkladně zvažovaly, změna takovéto povahy však vyžaduje další studie. Faktem je, že zavést v části B kritérium, které je méně přesné než původní hodnota doporučená organizací ICAO, může představovat typ rozdílu kategorie C<sup>8</sup> od normy ICAO. Přijetí rozhodnutí o tom, že na evropské úrovni bude společně dohodnuto takovýto rozdíl koordinovaně na vnitrostátní

---

<sup>8</sup> Kategorie C – méně ochrany nebo provedeno částečně /neprovedeno.



úrovni oznámit organizaci ICAO, by bylo velmi závažným krokem a o takovém typu rozdílu se nikdy předtím v rámci SERA neuvažovalo.

34. Taková změna by v každém případě vyžadovala důkladné odůvodnění, aby bylo zajištěno, že před přijetím tohoto rozhodnutí byly řádně prostudovány a vzaty v úvahu všechny relevantní aspekty. Tato studie byla zahájena a v současnosti probíhá ve spolupráci a koordinaci mezi agenturou, organizací EUROCONTROL a příslušnými zainteresovanými stranami, včetně uživatelů vzdušného prostoru. Možný dopad této otázky na bezpečnost vyžaduje, aby této práci byla věnována nezbytná pozornost, zdroje i čas.
35. Z tohoto důvodu (i přesto, že tento bod je dobře přijímán a že z komentářů vyplývá, že stávající praxe v Evropě je skutečně odlišná od toho, co je uvedeno v příloze 11), návrh textu přiložený k tomuto stanovisku požadovanou změnu neobsahuje, zůstává však v souladu s požadavkem ICAO, dokud nebude k dispozici výsledek uvedené studie. Bude vynaloženo veškeré úsilí, aby se zajistilo, že výsledek bude k dispozici dříve, než Komise dokončí postup projednávání návrhu části B SERA ve výborech.

#### **v. Klasifikace vzdušného prostoru, třída A**

36. V definici vzdušného prostoru třídy A ICAO se stanoví, že je určen pouze pro lety IFR. Všichni piloti proto očekávají, že se v takovém vzdušném prostoru budou setkávat pouze s lety IFR a budou odděleni od veškerého provozu. Některé komentáře a také některé reakce na odpovědi na komentáře požadovaly, aby byla uplatněna odchylka od definice vzdušného prostoru třídy A, jež by za určitých okolností umožňovala i lety VFR. Po další analýze a diskusích s některými zainteresovanými stranami se připomíná, že stávající praxe v některých oblastech, kde je využíván vzdušný prostor třídy A, avšak jsou vydávána povolení pro konkrétní lety VFR v něm, vyvolává řadu otázek.
37. Obavy vzbuzuje např. skutečnost, že ostatní uživatelé očekávají, že veškerý provoz kromě letů IFR bude oddělen. Další z obav je nedostatečně vyjasněný status letů VFR ve vzdušném prostoru, kde se nepředpokládá, že do něj budou lety VFR připuštěny, a to včetně režimu rozstupů, který na ně může, nebo nemusí být uplatněn. Následně se dospělo k závěru, že toto řešení by vyžadovalo rozdíl typu kategorie C oproti normě ICAO. Proto je považováno za nezbytné ponechat zamýšlené užívání vzdušného prostoru třídy A výlučně pro lety IFR. Kromě toho se lze domnívat, že by mohla být v rámci prováděcího pravidla k SERA nalezena jiná řešení, jež poskytnou alternativní možnosti, jak vyhovět existujícím potřebám a umožnit lety VFR, jejichž odůvodněnost není zpochybňována.
38. Příklady řešení, jež připustí jakékoli lety VFR v určité části vzdušného prostoru, lze nalézt v prováděcím pravidle k SERA. Pro běžný provoz jde např. o změnu klasifikace určitých částí vzdušného prostoru, vytvoření koridorů nebo zřízení dočasně vyhrazeného prostoru (TSA) nebo dočasně rezervovaného prostoru (TRA). Pro zvláštní druhy provozu by se mělo zvážit uplatnění článku 4 návrhu prováděcího pravidla k SERA a nastanou-li neočekávané okolnosti, mohl by být uplatněn článek 3 návrhu prováděcího pravidla k SERA (který odkazuje na čl. 14 odst. 1 základního nařízení agentury EASA). Snaha o nalezení a realizaci řešení, která budou založena především na optimálním rozvržení vzdušného prostoru, by měla tvořit základ vhodného uspořádání, které bude odpovědí na dotčené problémy. Zároveň by se mělo u všech pilotů zachovat správné chápání klasifikace vzdušného prostoru a poskytovaných služeb. Stejně důležité je i udržení souladu s požadavky ICAO, což je jeden z cílů základního nařízení agentury EASA a nařízení o vzdušném prostoru, který se odráží v pověření uděleném Evropskou komisí.

#### **vi. Klasifikace vzdušného prostoru, třída F**

39. Nejprve je důležité zdůraznit, že vzdušný prostor třídy F (jak ho definuje příloha 11 ICAO) byl vytvořen proto, aby umožnil dočasné poskytování letové poradní služby do doby, než bude moci být poskytnuta plná služba řízení letového provozu (ATC).

40. Zmínka o tom, že poradní služba by měla být poskytována pouze jako dočasné opatření, byla začleněna do přílohy 11 ICAO v roce 2001 na základě ustanovení uvedených v Postupech pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu, odstavec 9.1.4.1.2: *„Z důvodů podrobně uvedených v ustanovení 2.4 přílohy 11 by se měla letová poradní služba zavádět pouze tam, kde letové provozní služby nejsou dostačující pro poskytování řízení letového provozu a omezené informace o nebezpečí srážky, jinak poskytované letovou informační službou, neodpovídají danému požadavku. Kde je zavedena letová poradní služba, mělo by se to běžně považovat za dočasné opatření až do takové doby, než ji bude možné nahradit službou řízení letového provozu.“*
41. Nutno také podotknout, že poslední věta: *„Kde je zavedena letová poradní služba, mělo by se to běžně považovat za dočasné opatření až do takové doby, než ji bude možné nahradit službou řízení letového provozu“* se datuje do roku 1960, kdy byla začleněna do 7. vydání dokumentu 4444, části VII, odstavce 1.1.2.
42. Touto otázkou se zabývá také dokument Air Traffic Services Planning Manual (dokument organizace ICAO č. 9426) zveřejněný v roce 1984. V dokumentu č. 9426 části I oddílu 2 kapitole 1 pododdílu 1.5 – Progresivní vývoj ATS odstavci 1.5.9 se stanoví, že *“z tohoto důvodu uznala ICAO progresivní vývoj ATS ve svých ustanoveních o letových poradních službách, které chápe jako dočasnou, přechodnou fázi ve vývoji od letové informační služby do oblasti služby řídicí, aby byl umožněn plynulý přechod od služby, která je především informativní povahy, ke službě, která vyžaduje převzetí zvýšené odpovědnosti řídicích za bezpečnost letového provozu.“* V kapitole 2 odstavci 2.7.1 se dále stanoví, že: *„Od jejího začlenění do příslušného předpisu ICAO se předpokládalo, že letovou poradní službu je třeba považovat za dočasnou přechodnou formu ATS, aby byl umožněn plynulý a postupný přechod od FIS (za letu nebo poblíž letišť) k poskytování ATC. Mělo by být tedy chápáno, že letová poradní služba nemůže a neměla by představovat cíl sama o sobě, avšak měla by být zaváděna pouze za tím účelem, aby umožnila řídicímu personálu během omezené doby získat nezbytné zkušenosti v poskytování plné ATC tak, že jim bude umožněno jednat, jako by řídili letový provoz bez převzetí plné míry odpovědnosti, která je neoddělitelně spojena s poskytováním těchto služeb.“*
43. Agentura byla toho názoru, že původní návrh prováděcího pravidla v souvislosti s letovou poradní službou správně odrážel záměr ICAO. Udržením její dočasné povahy byl duch ICAO zachován. Aby však byla zajištěna měřitelnost ustanovení prováděcího pravidla, bylo jako kompromis mezi dočasnou a dlouhodobou platností zvoleno časové omezení 3 let.
44. Komentáře týkající se vzdušného prostoru třídy F a reakce na odpovědi agentury na tyto komentáře vyjadřovaly hlavně myšlenku, že třída F, jak ji definuje ICAO, by měla být povolena bez časového omezení, což by těm zemím, které vzdušný prostor třídy F v současné době využívají, umožnilo v tom pokračovat. Tyto komentáře důrazně zazněly na veřejném semináři ze strany představitelů členského státu, který ji více využívá ve svém vzdušném prostoru, a také některých regionálních letišť ve stejné zemi.
45. Následně na základě argumentů, o které se tyto komentáře opíraly, bylo rozhodnuto, že se tříleté časové omezení vyjme z prováděcího pravidla a tento případ se bude dále zvažovat, aby bylo možno rozhodnout, zda omezení pouze vyjmout nebo řešit v rámci přijatelných způsobů průkazu.
46. A konečně nutno poznamenat, že podle vývoje provozu může být vhodnějším řešením nahradit vzdušný prostor třídy F prostorem třídy G. V navrhovaném pravidle byl proto text poznámky ICAO pozměněn tak, aby se v něm tato skutečnost odrazila.

#### **vii. Klasifikace vzdušného prostoru, třída G a požadavek rádiového spojení pro lety IFR**

47. Tento komentář nebyl vznesen v období veřejné konzultace, ale během semináře, a agentura považovala za důležité ji ve svém stanovisku blíže vysvětlit. Na semináři se vyskytla námitka proti povinnosti, aby lety IFR v neřízeném vzdušném prostoru byly

vybaveny rádiovým zařízením, přičemž byly jako případ uvedeny kluzáky létající v neřízeném vzdušném prostoru v meteorologických podmínkách horších než VMC.

48. Toto téma je navíc spojeno s objasněním poskytnutým během veřejné a neformální konzultace provedené organizací EUROCONTROL ohledně významu dodatku 1 k části B, jež popisuje třídy vzdušného prostoru. V objasnění se uvádělo, že schopnost rádiového spojení se vyžaduje pro lety IFR v neřízeném vzdušném prostoru, avšak že tento požadavek nelze chápat jako povinnost zřídit stálé obousměrné rádiové spojení.
49. Tato otázka byla analyzována a má se za to, že stávající regulační rámec, který upravuje lety IFR, lety v neřízeném vzdušném prostoru, kvalifikaci posádek letadel a vybavení letadel, jakož i praktické a bezpečnostní dopady takových činností, které jsou popsány v příkladu, neumožňuje požadavek na schopnost rádiového spojení bezpečně vypustit ve znění, v jakém byl proveden z přílohy 11 ICAO do části B SERA. Naopak se má za to, že činnosti jako léty na kluzáku v neřízeném vzdušném prostoru v meteorologických podmínkách horších než VMC by měly být chráněny zvláštním statusem vzdušného prostoru, který zajistí oddělení od jiného provozu a možná zajistí takové provozní podmínky, kdy schopnost rádiového spojení bude moci být volitelná.

### **viii. Volba minim rozstupů**

50. Během vypracování původního návrhu části B bylo rozhodnuto ponechat tento oddíl se zástupným znakem odkazujícím na rozhodnutí Komise, které bude přijato později. Důvodem byla složitost této otázky a to, že od samého počátku byla uznávána potřeba pružnosti a také potřeba provést materiál převzatý z Postupů pro letové navigační služby do prováděcích pravidel, přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu, nebo materiál neprovádět vůbec na základě individuálního posouzení prováděného případ od případu. Proto bylo rozhodnuto odložit podrobné řešení tohoto bodu do doby, kdy budou vypracovávány doplňující části SERA, aby nedošlo ke zdržení v procesu vypracování části B.
51. Zařazení otázky minimálních hodnot vertikálních rozstupů nebylo součástí NPA, kde bylo původně stanoveno, že „Komise navrhne opatření týkající se volby minim rozstupů“.
52. Vzhledem k tomu, že minima rozstupů 1000 ft a 2000 ft již vyplývají ze zařazení odkazu na tabulku cestovních hladin uvedenou v dodatku 2 k příloze I SERA, bylo považováno za vhodné pro vyjasnění této otázky, pokud jde o vertikální rozstupy, zahrnout text z odstavce 5.3.2 Postupů pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu. To přináší společné a standardizované chápání kritérií vertikálních rozstupů. Pokud jde o horizontální rozstupy, ty by nebyly součástí tohoto prováděcího pravidla, ale budou, jak bylo řečeno na semináři, zařazeny do přijatelných způsobů průkazu nebo poradenského materiálu.
53. Toto uspořádání vyvolalo během konzultací četné komentáře, od otázek týkajících se budoucího rozhodnutí Komise až po nedostatečné pochopení přesného významu a účelu zástupného znaku. Po veřejné konzultaci se zdálo, že oddíl týkající se volby minim rozstupů by mohl být navržen s poukazem na to, že obecnou zásadou by bylo, aby poskytovatelé letových navigačních služeb podávali návrh na volbu minim rozstupů, který by schvaloval příslušný úřad. To bylo návrhovou skupinou považováno za rozumný a bezpečný přístup, který respektuje zásady oddělení poskytování služeb od dozoru.
54. Jak bylo navrženo v NPA a později se odrazilo v CRD, záměrem bylo zařadit tento proces volby do budoucí části ATS, která bude vypracována po SERA, protože očividně nesplňuje dohodnuté kritérium „pravidel létání“. Diskuse na semináři však ukázala, že zainteresované strany očekávají, že obdrží bezodkladně k tomuto bodu více konkrétního materiálu, což vedlo k vypracování textu, který je nyní navrhován v tomto stanovisku. Výhodou tohoto postupu je i soudržnější text celého oddílu 2.3 návrhu prováděcího pravidla, neboť je zcela nezbytné, aby některé pododdíly byly ponechány v SERA.
55. Návrh pravidla přiložený k tomuto stanovisku bere všechny tyto obdržené komentáře v úvahu. Má se za to, že návrh pravidla zajišťuje požadovanou pružnost a proporcionalitu

a může být v případě potřeby doplněn o přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál. Tento přístup je také považován za nejpraktičtější s ohledem na potřebu, aby v regulačním prostředí EU odrazil specifiku vzájemného vztahu, který existuje mezi normami ICAO a postupy ICAO.

#### **ix. Zvláštní lety VFR (SVFR) v noci**

56. Oddíl 2.6.1 návrhu části B SERA byl vypracován na základě nástroje č. 4 ze souboru nástrojů pro klasifikaci vzdušného prostoru, který v minulosti vyvinula pracovní skupina pro vzdušný prostor a navigaci organizace EUROCONTROL. Na žádost zainteresovaných stran byla tato ustanovení zahrnuta do návrhu prováděcího pravidla k SERA, a doplňují tedy normy ICAO. V době, kdy byl tento nástroj vyvinut, bylo zainteresovanými stranami všeobecně přijímáno, že by měly být povolovány pouze SVFR ve dne. Představitelé všeobecného letectví tehdy z bezpečnostních důvodů byli důrazně proti SVFR v noci. Návrhová skupina následně rozhodla, že budou povolovány SVFR „pouze ve dne“ a to bylo zařazeno do publikace NPA jako jedno z kritérií pro povolování SVFR.
57. V řadě obdržených komentářů se však jejich autoři vyslovovali pro to, aby SVFR byly povolovány také v noci. Návrhová skupina měla k této otázce výhrady, protože nebyl k dispozici žádný podstatný materiál týkající se bezpečnosti, který by opravňoval odchylku od těchto ustanovení ze souboru nástrojů, jež tvořila základ odpovědí poskytnutých na příslušné komentáře. Na druhé straně vlastní soubor nástrojů nikdy nebyl podroben formálnímu posouzení bezpečnosti a úroveň bezpečnosti těchto nástrojů byla zásadně odvozována od skutečnosti, že vycházely z evropských „osvědčených postupů“ a byly vyvinuty dobře informovanými odborníky v oblasti letectví odpovědnými za záležitost bezpečnosti.
58. Jedním z technických důvodů, proč SVFR v noci nebyly považovány za vhodné, bylo to, že SVFR jsou především určeny k tomu, aby umožnily vstup letu VFR do řízeného okrsku (CTR) nebo jeho opuštění v době, kdy uvnitř tohoto CTR nejsou splněny podmínky VFR. Provedení těchto podmínek pro lety v noci však poskytovalo velmi omezené možnosti pro lety mimo řízené okrsky, a to vzhledem k požadavkům NVFR obsaženým v části A SERA, jež jsou velmi blízké kritériím VMC uvnitř CTR.
59. Z diskusí na semináři vyplynulo, že komentáře týkající se SVFR v noci vycházejí ze skutečných problémů, a pro takový požadavek fakticky existuje přijatelné odůvodnění a opodstatnění, zejména to, že mohou nastat nedostatečné meteorologické podmínky podle různých kritérií. Jak bylo vysvětleno, v případě, kdy je výška základny nejnižší význačné oblačné vrstvy příliš nízká pouze pro normální VMC, avšak ještě povolená pro činnosti, jako je cvičení na letištních okruzích pro zachování kvalifikace pro noční lety VFR, mohly by lety SVFR v noci přinést určitý prospěch za předpokladu, že by to místní stanoviště ATS považovalo za vhodné a vydalo povolení.
60. Aby byly všechny tyto komentáře vzaty v úvahu, bylo proto rozhodnuto, že kritérium „pouze ve dne“ by mohlo být doplněno možností, aby příslušný úřad mohl povolit SVFR v noci pod podmínkou, že tak bude učiněno po místním posouzení bezpečnosti, včetně zhodnocení místní kultury a podmínek pro NVFR/SVFR. V každém případě, jak tomu bylo i v části A SERA, všechna ustanovení převzatá ze souboru nástrojů pro klasifikaci vzdušného prostoru a všechny prvky návrhu prováděcího pravidla, které jsou považovány za doplňující k materiálu ICAO, budou podrobeny posouzení bezpečnosti. Následná zpráva bude k dispozici dříve, než Komise dokončí postup projednání návrhu části B SERA ve výborech.

#### **x. Rozsah letových informačních služeb (FIS)**

61. Značné množství komentářů se týkalo rozsahu požadavků uvedených v části B odstavci 3.3.2, a zejména toho, že striktní výklad požadavků, jak jsou stanoveny, by mohl vést k neuskutečnitelným povinnostem poskytovat obrovské množství zbytečných nebo někdy i nedostupných informací. Tyto obavy byly znovu vyjádřeny na semináři na základě odpovědi na tyto komentáře poskytnuté v CRD, jež vysvětlovala záměr vyjasnit tuto

otázku v poradenském materiálu. Zainteresované strany uvedly, že některé obavy přetrvávají vzhledem k tomu, že poradenský materiál nemůže právně změnit obsah závazného požadavku.

62. Agentura a organizace EUROCONTROL se na semináři shodly na tom, že budou učiněny pokusy o nalezení optimálního znění, jež by splňovalo legitimní očekávání pilotů a zaručovalo „automaticky bezpečnější situaci“, aniž by znamenalo nadměrnou zátěž stanovišť ATS, což by s ohledem na stávající a rozumnou praxi mohlo být nevyvážené a potenciálně by vytvářelo i provozní problém v důsledku nadměrného obsazení kmitočtu.
63. Agentura a organizace EUROCONTROL pečlivě přezkoumaly tato ustanovení a možnost změny textu, aniž by bylo nutné oznámit ICAO rozdíl kategorie C. Po této analýze byl učiněn závěr, že změna ustanovení tím, že se použije výraz „je-li použitelné“ nebo „je-li proveditelné“, povede k tomu, že toto ustanovení nebude postačující a mohlo by to vést k nevyváženosti stávající praxe, a dokonce i k rozdílu kategorie C.
64. Proto se dospělo k závěru, že text nebude měněn. Konečnou podobu návrhu tohoto požadavku však bude doprovázet také poradenský materiál, aby byl vysvětlen záměr a to, že je nezbytné nezatěžovat kmitočty informacemi, které nejsou nutné, nejsou dostupné nebo - v případě obecných informací - nejsou pilotem vyžadovány. Poradenský materiál bude vypracován s využitím poznámky 1 v odstavci 4.2.2 přílohy 11 ICAO, kde se uvádí, že je třeba chápat, že stanoviště ATS si nemusí vždy být vědomo všeho provozu (radarového pokrytí, rádiových kontaktů atd.) a následně v některých případech nemusí být schopno poskytnout relevantní informace o nebezpečí srážky.

#### **xi. Služby v oblasti meteorologie**

65. Jak již bylo vysvětleno v NPA, kapitola 5 návrhu prováděcího pravidla provádí příslušná ustanovení přílohy 3 ICAO, u nichž se má za to, že mají povahu pravidel létání. Tyto prvky převážně souvisejí s hlášeními z letadel.
66. Výsledek NPA ukázal, že u zainteresovaných stran je velice rozšířen pocit, že oddíly týkající se automatického přenosu dat by neměly být v SERA řešeny. V těchto komentářích se uvádělo, že otázka automatického přenosu dat (datového spoje) by měla být řešena společně se všemi ostatními aspekty při regulaci automatického přenosu dat a datového spoje.
67. Proto kapitola 5 části B SERA přiložená k tomuto stanovisku obsahuje pouze ustanovení ohledně mimořádných hlášení z letadel a hlášení nepravidelných pozorování z letadel.
68. V reakci na obavy vyjádřené zainteresovanými stranami v souvislosti s oddělením těchto ustanovení od společného oddílu přílohy 3 ICAO, agentura hodlá ve vhodném čase vypracovat matici, aby se zajistilo, že při celkovém provedení ze standardů a doporučených postupů ICAO do evropského regulačního rámce nebude žádné ustanovení neúmyslně opomenuto.

#### **xii. Zakročování proti civilním letadlům**

69. Oddíl týkající se zakročování proti civilním letadlům byl proveden z přílohy 11 ICAO do části B SERA bez jakýchkoli změn oproti původnímu textu ICAO. Žádný z členských států Evropské unie neoznámil ICAO rozdíly oproti příslušným oddílům přílohy 11 ICAO. Jeden komentář nicméně zazněl, byl zopakován na semináři i po něm a podán jako reakce; zpochybňoval zejména požadavek, aby se stanoviště ATS pokusilo navázat s letadlem, proti kterému je zakročováno, obousměrnou komunikací a informovalo pilota o zákroku. Kromě komunikace a vysvětlení, které již byly poskytnuty, a s cílem vyhnout se riziku jakýchkoli změn, které by, kdyby tato ustanovení byla pozměněna, poškodily bezpečnost a integritu části B SERA, je důležité zdůraznit, že příslušná ustanovení se týkají pouze civilních stanovišť ATS, která řídí civilní letadla, proti nimž je zakročováno, a že tato ustanovení mají čistě bezpečnostní účel a naprosto nejsou určena k tomu, aby stanovila způsob, jakým je zákrok prováděn, a ani tak činit nemohou.

70. Je však nutné vysvětlit, že příslušný oddíl, který začíná slovy, že stanoviště ATS „provede ta z následujících opatření, která jsou přiměřená daným okolnostem: ...“, zajišťuje nezbytnou pružnost a lze se domnívat, že ponechává úřadům členských států volnost k tomu, aby zavedly své vnitrostátní postupy.
71. A konečně odstavec 4.2.2 poskytuje doplňující vysvětlení k tomu, jakým způsobem má být navazována komunikace letadlo-země.

#### **xiii. Hlasové opakování zprávy při komunikaci datovým spojem mezi řídicím a pilotem (CPDLC)**

72. V návrhu části B SERA předloženém v NPA se uvádělo, že o tom, zda bude vyžadováno hlasové opakování obdržených zpráv při komunikaci datovým spojem mezi řídicím a pilotem, či nikoli, rozhoduje příslušný úřad. Je to příklad převodu pojmu „úřad ATS“, který obsahuje materiál ICAO a který musí být v evropském regulačním rámci změněn na „poskytovatele služeb“ nebo „příslušný úřad“, jak bylo vysvětleno výše v oddíle i. Ve značném množství komentářů se uvádělo, že rozhodnutí o takovém opakování je jasně provozní povahy. Navíc se má za to, že toto provozní rozhodnutí by mělo podléhat posouzení bezpečnosti, jež by mělo být schvalováno příslušným úřadem.
73. Vysvětlení obdržená v rámci písemné konzultace a na semináři byla uznána za opodstatněná a návrh prováděcího pravidla přiložený k tomuto stanovisku odráží provozní charakter tohoto rozhodnutí, když odkazuje na poskytovatele letových navigačních služeb, a nikoli na příslušný úřad.

#### **xiv. Oblast s povinným rádiovým spojením (RMZ) – oblast s povinným odpovídačem (TMZ)**

74. Koncepte oblasti s povinným rádiovým spojením a oblasti s povinným odpovídačem byly převzaty ze souboru nástrojů pro klasifikaci vzdušného prostoru organizace EUROCONTROL. Byly vytvořeny proto, aby reagovaly na rozšířené obavy a aby se zlepšila bezpečnost v některých částech vzdušného prostoru, kde pouhé provedení klasifikace vzdušného prostoru podle ICAO nepostačovalo k zajištění očekávané úrovně bezpečnosti s ohledem na úroveň leteckých činností probíhajících v takovém vzdušném prostoru.
75. Zařazení RMZ a TMZ do části B SERA obdržené komentáře obecně podpořily a mělo by být považováno za významné zlepšení při společném zavádění prostředků k posílení bezpečnosti v Evropě. Některé komentáře navrhly vylepšení navrhovaného textu, jež byla přijata a začleněna do návrhu pravidla, který je přiložen k tomuto stanovisku.
76. Nutno poznamenat, že i když RMZ a TMZ nepocházejí z přílohy 11 nebo přílohy 3 ICAO, nepředstavují rozdíl od ICAO, neboť příloha 11 již obsahovala některá ustanovení, jež umožňovala konkrétní požadavky na povinný rádiový kontakt nebo povinné použití radarových odpovídačů ve vymezených částech vzdušného prostoru. Tato nově zaváděná koncepte znamená, že tyto požadavky budou stejně formulovány a prováděny v celé Evropě způsobem, který je také jasně pochopitelný pro všechny piloty bez ohledu na jejich původ nebo státní příslušnost. RMZ a TMZ budou nicméně zařazeny do skupiny prvků podléhajících posouzení bezpečnosti, jež má zajistit Komise po zveřejnění tohoto stanoviska.

#### **xv. Omezení rychlosti na 250 kt**

77. V otázce omezení rychlosti letu v souvislosti s klasifikací vzdušného prostoru návrh části B SERA nemění původní požadavky ICAO. K tomuto tématu byly obdrženy rozporné komentáře a také některé rozporné reakce na CRD. Některé komentáře požadovaly, aby bylo omezení rychlosti rozšířeno na všechny třídy vzdušného prostoru pod 10 000 ft, zatímco jiné komentáře vyžadovaly, aby se toto omezení vztahovalo pouze na lety VFR, nebo aby konkrétní lety byly z této povinnosti z různých důvodů vyjmuty.
78. Zásada „vidět a vyhnout se“, ze které omezení rychlosti vychází, se vztahuje na lety VFR i lety IFR, jakož i na situace, ve kterých nejsou poskytnuty rozstupy. Nutno poznamenat,

že se souhlasem příslušného úřadu lze nicméně uplatnit provozní omezení rychlosti v souvislosti s konkrétními oprávněními nebo postupy, pokud nejsou v rozporu s omezením rychlosti ICAO/SERA spojeným s klasifikací vzdušného prostoru (např. konkrétní rychlosti spojené se standardními přístrojovými odlety (SID) a standardními přístrojovými přílety (STAR)).

79. V souvislosti s jedním komentářem požadujícím výjimku z omezení rychlosti pro některé kategorie letadel, jež by z různých provozních nebo technických důvodů musela létat vysokou rychlostí, nutno zopakovat, že prováděcí pravidlo k SERA se týká pouze všeobecného letového provozu (GAT). Povolení vysokých rychlostí v rozporu s ICAO v leteckém prostředí otevřeném pro všechny kategorie uživatelů vzdušného prostoru může být pouze v pravomoci členského státu pro jeho vlastní vzdušný prostor v rámci jeho vlastních vnitrostátních předpisů (např. pro operační letový provoz – OAT), ale rozšíření oblasti působnosti takového rozhodnutí by bylo velmi obtížné a nemělo by být uplatňováno na celý evropský vzdušný prostor a na pravidla všeobecného letového provozu platná pro dotčený vzdušný prostor.
80. Na základě toho bylo rozhodnuto toto omezení rychlosti 250 kt uvedené v příloze 11 ICAO v návrhu pravidla, které je přiloženo k tomuto stanovisku, ponechat.

#### **xvi. Doplněk k části B SERA**

81. Návrh doplnku, který uvádí rozdíly mezi částí B SERA a příslušnými přílohami ICAO, jež by vyžadovaly společnou shodu a oznámení členskými státy organizaci ICAO, byl vypracován v souladu s obsahem návrhu části B obsaženým v NPA. Bylo obdrženo několik komentářů, jež navrhovaly zlepšení nebo požadovaly provedení změn v souladu se změnami navrhovanými v samotném návrhu prováděcího pravidla.
82. Po konzultacích byl doplněk přezkoumán a upraven v souladu se změnami provedenými přímo v návrhu prováděcího pravidla a je přiložen k tomuto stanovisku.
83. Doplněk k části B SERA nyní obsahuje devět rozdílů včetně těch, jež se vztahují k poznámkám ICAO a jež nabyly závazné povahy, v porovnání s 253 oznámenými rozdíly oproti celé příloze 11 ICAO a 111 oznámenými rozdíly souvisejícími s body přílohy 11 ICAO, jež byly ponechány v části B SERA.

#### IV. Posouzení dopadu právních předpisů

Záměr a zamýšlený účinek:

84. Cílem posouzení dopadu právních předpisů je určit, jak nejlépe dosáhnout cíle předpisové činnosti s co nejmenšími možnými negativními dopady. Sestává ze sledu pěti logických kroků, podle nichž je analýza strukturována: vymezení problému, stanovení cíle, formulace možností, analýzy dopadů a porovnání možností. V tomto konkrétním případě je porovnání možností dosti omezené, neboť návrh prováděcího pravidla k SERA byl vypracován v souladu s pověřením SERA a, jak již bylo zmíněno v NPA 2011-02, volba možností, jak postupovat při vypracování návrhu prováděcího pravidla k části B SERA, byla omezená. Proto bude zkoumána pouze zvolená možnost.
85. Toto posouzení dopadu právních předpisů neopakuje v plném rozsahu posouzení dopadu právních předpisů, jež bylo předloženo v NPA, ale zaměřuje se na hlavní aspekty, přičemž doplňuje některé nové dopady zjištěné v průběhu konzultací.

*a) Otázky, na které se zaměřuje posouzení dopadu právních předpisů v souvislosti s částí B SERA*

86. Provedení příslušných ustanovení přílohy 11 a přílohy 3 ICAO do standardizovaných pravidel létání pro Evropu (SERA).
87. Evropská komise dále v pověření SERA jasně požadovala, aby práce vedla především k vypracování návrhu prováděcího pravidla Evropské unie, pokud nebude považována za nezbytnou plná harmonizace. Bylo také požadováno, aby v tomto pravidle byla upřednostněna řešení shodná s ICAO.

*b) Vymezení problematiky*

88. Jak bylo zmíněno výše, i když název „Pravidla létání“ nese příloha 2 ICAO, ustanovení, jež mají povahu „pravidel létání“, lze, jak známo, najít i v jiných dokumentech organizace ICAO. Základem pro vypracování návrhu části B SERA proto bylo určit, která ustanovení přílohy 3 a přílohy 11 ICAO by měla být provedena jako pravidla létání do právních předpisů EU.
89. Prvořadým cílem návrhu prováděcího pravidla k SERA není ukládat členským státům nové povinnosti, ale standardizovat způsob, jakým jsou existující povinnosti vyplývající z ICAO prováděny v rámci jednotného evropského nebe. Jelikož provedená ustanovení ICAO jsou již dlouho užívána v celosvětovém měřítku, vymezení oblasti této problematiky není považováno za podstatné.
90. Existují některé případy, kdy se předkládaný návrh části B SERA liší (rozdíl kategorie A) od standardů a doporučených postupů ICAO. Navrhované rozdíly jsou oprávněné. V případě návrhu souvisejícího s kontrolami času k nejbližší minutě, což by pravděpodobně představovalo rozdíl kategorie C, bude provedeno posouzení bezpečnosti a bude poskytnuto Komisi s cílem podpořit postup projednávání ve výborech.

*c. Stručné shrnutí cílů stanoviska*

91. Hlavním cílem je pokračovat v úsilí, které již zahájila Evropská komise, o vytvoření harmonizovaného souboru pravidel létání v evropském vzdušném prostoru, což umožní zvýšit bezpečnost a snížit na minimum nepohodlnost a riziko nedorozumění, jež vyplývají z rozdílných vnitrostátních souborů pravidel, a zajistit účinnou a plynulou mezinárodní leteckou dopravu, což vyžaduje jednotné chápání znaků, postupů k zabránění srážce, pokynů pro poskytování letových provozních služeb, frazeologie a jiných podobných záležitostí.



## Možnosti

92. Zvolenou možností je „návrh části B SERA, kterou se provádějí ustanovení pravidel létání obsažená v jiných přílohách ICAO než v příloze 2“. Tato možnost byla zvolena v souladu s pověřením SERA.

## Dotčená odvětví

93. Prováděcí pravidlo k SERA bude mít vliv na osoby (piloty, řídící letového provozu) a subjekty (členské státy, příslušné úřady, poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letadel a s největší pravděpodobností i provozovatele letišť).

## Dopady

## a) Všechny zjištěné dopady

94. Uplatňování tohoto nařízení může mít vliv na osoby a subjekty v členských státech, které neprovádějí klasifikaci vzdušného prostoru přesně v souladu s předpisy ICAO (např. povolují určité lety VFR ve vzdušném prostoru třídy A nebo používají třídu F nejen jako dočasnou klasifikaci apod.). Na uvedená zjištěná odvětví může mít dále vliv několik doplňků, jež souvisejí se standardy a doporučenými postupy ICAO (např. doplňky, které některé poznámky povyšují na ustanovení, jak je uvedeno v doplňku k části B SERA, a nová ustanovení vycházející ze souboru nástrojů pro klasifikaci vzdušného prostoru).
95. K vypracování dobře strukturovaného a dobře rozvrženého kvantitativního posouzení je třeba provést celoevropský průzkum, který umožní zjistit:
- členské státy, v nichž si klasifikace vzdušného prostoru obsažená v SERA vynutí změny,
  - jak zavedení těchto změn ovlivní související vnitrostátní právní předpisy a jak bude zajištěno jejich uplatňování,
  - do jaké míry bude ovlivněn přístup některých uživatelů vzdušného prostoru do určitých částí vzdušného prostoru a zda nově zaváděné nástroje části B SERA umožní prostřednictvím nových postupů tyto záležitosti zmírnit,
  - jaké zdroje, včetně výcviku, budou zapotřebí pro provádění nových postupů.
96. Takový průzkum by podle všeho vyžadoval čas i zdroje, a s ohledem na celkovou krátkou lhůtu pro vypracování návrhu SERA není považován za proveditelný, a tudíž lze stěží provést věrohodné kvantitativní posouzení.

## i) Bezpečnost

97. Ke správnému zhodnocení celkového bezpečnostního dopadu prováděcích pravidel, přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu je zapotřebí celý soubor legislativních nástrojů. Kromě toho je považováno za nezbytné posuzovat prováděcí pravidla k SERA spolu s nedávno přijatými prováděcími pravidly pro udělování průkazů způsobilosti letovým posádkám, s pravidly letového provozu, která již nedávno odhlasoval výbor agentury EASA, a budoucími ustanoveními souvisejícími s částí ATS a částí MET. V tomto konkrétním případě část B SERA zavádí do právních předpisů EU pouze ustanovení provedená z přílohy 3 a přílohy 11 ICAO, u kterých se má za to, že mají povahu „pravidel létání“. Část B SERA doplňuje část A SERA, jež provádí ustanovení přílohy 2 ICAO. Práce spojené s vypracováním prováděcích pravidel SERA mají navíc dále pokračovat provedením příslušných ustanovení přílohy 10, Postupů pro letové navigační služby – Uspořádání letového provozu (PANS-ATM), Postupů pro letové navigační služby – Postupů provozních služeb (PANS-OPS) a jiných dokumentů organizace ICAO do právních předpisů EU. Celý legislativní soubor by ve skutečnosti měl být považován za úplný až po přijetí všech prováděcích pravidel uvedených v oddíle „struktura pravidel“. Je však důležité zdůraznit, že jakmile budou všechna příslušná opatření (prováděcí pravidla, přijatelné způsoby průkazu a poradenský materiál) zavedena a provedena, lze mít za to, že celkový bezpečnostní dopad bude oproti současnému stavu pozitivní, neboť bude

existovat jednotné provedení standardů a doporučených postupů ICAO v evropském vzdušném prostoru.

98. Jak již bylo vysvětleno, nelze očekávat, že celý soubor harmonizovaných evropských pravidel bude vypracován ve stejném čase. To se uznává i v pověření SERA, jež Evropská komise udělila organizaci EUROCONTROL a jež předpokládá vypracovat prováděcí pravidla k SERA postupně.
99. Aby se však prokázalo, že toto pravidlo je vnitřně bezpečné, je nezbytné posoudit bezpečnostní dopady takového provedení s ohledem na oblast působnosti části B SERA. Určité posouzení bezpečnosti se provádí – viz kapitola III NPA (Shrnutí posouzení části B SERA z hlediska bezpečnosti) v souvislosti s provedením požadavků na letové provozní služby, jež mají povahu „pravidel létání“, do evropského právního rámce pro jednotné evropské nebe.
100. Tento proces posouzení bezpečnostních dopadů probíhá v různých fázích vývoje tohoto pravidla.
101. K správnému vypracování ustanovení části B SERA bylo v počáteční fázi identifikováno šest zásadních bezpečnostních specifikací SERA, jež umožní ukázat, že: *„k zajištění bezpečného toku letového provozu v EU byl stanoven úplný a správný soubor požadavků na letové provozní služby, které mají povahu „pravidel létání“.*
102. Na konci fáze vypracování bylo ukázáno, že část B SERA je úplná, správná, má dostatečnou soudržnost a integritu, je potenciálně proveditelná a dosažitelná a je v souladu s cílem prováděcích pravidel. Je třeba poukázat na to, že většina požadavků obsažených v části B SERA je považována za bezpečnostní požadavky, protože jejich hlavním cílem je zmírnit předem daná nebezpečí a rizika, jež jsou letectví vlastní (např. srážka ve vzduchu, srážka na pojezdové dráze atd.).
103. Dále, jak vyžaduje prováděcí pravidlo k SERA, přechod od současného stavu existujícího v členských státech k uplatňování ustanovení části B SERA bude podpořen místním posouzením bezpečnosti, což umožní bezpečně zvládnout tuto fázi přechodu.
104. A konečně takové posouzení dospělo k závěru, že by neměly být povolovány žádné výjimky z pravidel a že by měl být zaveden proces „údržby“, který by umožňoval zvažovat budoucí bezpečnostní potřeby, změny v příloze 11 a příloze 3 ICAO nebo jakékoli změny vyvolané změnami v provozních podmínkách v EU.
105. Závěrem lze říci, že uplatňování tohoto procesu strukturovaného posuzování bezpečnostních dopadů ukázalo, že požadavky na letové provozní služby obsažené v části B SERA, jež mají povahu „pravidel létání“, zajišťují bezpečnější tok letového provozu v EU a jejich uplatňování bude zcela bezpečné teprve tehdy, až bude evropský systém regulace letectví úplný a bude proveden do práva EU. Všechny bezpečnostní otázky, doporučení a předpoklady zjištěné v procesu posouzení bezpečnosti byly ovšem řádně zvaženy v prováděcím pravidle k SERA, které je přiloženo k tomuto stanovisku, nebo byl zahájen postup zaměřený na jejich řádné zvažování (např. probíhající vypracování přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu k části B SERA a probíhající vypracování jiného nařízení v rámci základního nařízení).
106. A konečně je důležité zdůraznit, že bezpečnostní dopad některých aspektů, jako je kontrola času k nejbližší minutě, a nikoli půl minutě, a nová ustanovení, jakými jsou oblast s povinným rádiovým spojením a oblast s povinným odpovídačem, bude analyzován a výsledek tohoto posouzení bude zpřístupněn Komisi.

## ii) Ekonomika

107. Náklady v této fázi zahrnují hlavně náklady spojené se šířením informací, výcvikem a seznamováním poskytovatelů letových navigačních služeb, provozovatelů letišť a uživatelů vzdušného prostoru s tímto pravidlem. Lze však předpokládat, že půjde o jednorázové náklady při první změně pravidel a postupů. Poté se očekává snížení průběžných nákladů díky harmonizaci. Mělo by se ale také zdůraznit, že v důsledku

nedostatku údajů od všech členských států je hodnocení v rámci posouzení ekonomického dopadu pouze kvalitativní.

108. Vliv v různých oblastech evropského vzdušného prostoru by mohl být:

- beze změny, pokud vnitrostátní pravidla jsou již plně v souladu s částí B SERA,
- změna některých vnitrostátních pravidel tak, aby byla uvedena do souladu s částí B SERA (protože prováděcí pravidlo k SERA neprovádí celou přílohu 11 nebo celou přílohu 3 ICAO a k celému provedení dojde později),
- všechny členské státy již nebudou muset vynakládat úsilí na provádění změn v příloze 11 a příloze 3 ICAO<sup>9</sup>, neboť to bude prováděno na úrovni Evropské unie formou změny evropského prováděcího pravidla.

109. Rozsah dopadu bude záviset na:

- vnitrostátních nákladech spojených se splněním požadavků na provedení vnitrostátního posouzení bezpečnosti případných změn spojených s provedením části B SERA,
- počtu a rozsahu zjištěných rozdílů mezi částí B SERA a vnitrostátními pravidly,
- rozsahu případných změn v provozních postupech, jež bude nutné provést v jednotlivých členských státech, a
- rozsahu případných opatření ke zmírnění rizik, jež si vyžádá posouzení bezpečnosti, které musí být provedeno na místní úrovni.

110. Náklady na prováděcí pravidlo k části B SERA mohou zahrnovat:

- náklady na šíření informací, výcvik a seznámení s prováděcím pravidlem k SERA,
- náklady na změny v provozních postupech,
- náklady na případná opatření ke zmírnění rizik, jež si vyžádá posouzení bezpečnosti, které musí být provedeno na místní úrovni.

111. Dopad na regulační orgány, poskytovatele letových navigačních služeb, provozovatele letišť a uživatele vzdušného prostoru budou nesporně záviset na tom, do jaké míry se jejich vnitrostátní pravidla odchyľují od příloh 3 a 11 ICAO, a potažmo od části B SERA. Zapojení poskytovatelů letových navigačních služeb, provozovatelů letišť a provozovatelů letadel bude spočívat v šíření informací o každé změně pravidel mezi svými zaměstnanci, odpovídajícím výcvikem zaměstnanců a provádění požadovaných změn v provozních pravidlech. Příslušné úřady budou muset zajistit, aby jejich zaměstnanci znali všechny změny v pravidlech upravujících jejich vlastní vzdušný prostor, a zajistit splnění změněných pravidel poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a uživateli vzdušného prostoru. Takový dopad by mohlo snížit zavedení vhodného přechodného období předtím, než pravidla části B SERA vstoupí v platnost.

### **Regulační orgány / příslušný úřad**

112. Regulačním orgánům/příslušným úřadům bude muset být na počátku sděleno, že se provádějí požadované změny v pravidlech, což si vyžádá určité náklady (např. na inspekory). Poté se již náklady na zajištění shody se všemi změněnými pravidly nebudou lišit od stávajících nákladů na zajištění shody se stávajícími pravidly. Je možné, že některé členské státy, na něž ustanovení části B SERA budou mít dopad, budou muset odpovídajícím způsobem změnit své vnitrostátní právní předpisy.

---

<sup>9</sup> V případě těch standardů a doporučených postupů ICAO, které již byly provedeny do právních předpisů EU.

113. V některých konkrétních případech mohou být náklady vyvolány potřebou provést změny v klasifikaci vzdušného prostoru, a tedy potřebou změnit všechny příslušné mapy a publikace. Ke splnění klasifikace vzdušného prostoru a uspokojení potřeb konkrétních uživatelů vzdušného prostoru by dále v některých členských státech bylo nutné provést změny v organizaci vzdušného prostoru, jako jsou nové tratě letových provozních služeb, omezený nebo vyhrazený vzdušný prostor atd.

**Poskytovatelé letových navigačních služeb a provozovatelé letišť**

114. Všichni poskytovatelé letových navigačních služeb by již měli mít zavedeny nezbytné postupy, jež zajistí rozšíření potřebných informací v plném rozsahu mezi všechny nezbytné pracovníky. Nějaký administrativní dopad to mít bude, avšak vzhledem ke změnám, jež jsou vyžadovány od každého poskytovatele letových navigačních služeb, využití těchto existujících postupů za účelem provedení části B SERA by nemělo mít významnější dopad na náklady poskytovatelů letových navigačních služeb.
115. Pokud jde o výcvik, může dojít k určitým menším nákladům v souvislosti s aktualizací materiálů k výcviku, avšak náklady na výcvik, až budou nová pravidla zavedena, by se neměly lišit od současných nákladů na udržování odborné úrovně personálu. Náklady na výcvik by se mohly zvýšit pouze v členských státech, kde se musí změnit klasifikace vzdušného prostoru a kde se odpovídajícím způsobem musí změnit také postupy při poskytování letových provozních služeb. V každém případě výši nákladů spojených se změnami v provozních postupech na podporu provedení části B SERA lze odhadnout jen na místní úrovni.
116. Jestliže by se navíc členské státy rozhodly změnit klasifikaci vzdušného prostoru třídy F na řízený vzdušný prostor, pak je pravděpodobné, že to povede k dodatečným nákladům, jež si vyžádá výcvik a zaměstnání řídicích letového provozu.
117. V případech, kdy provozovatelé letišť poskytují také letové navigační služby, budou i oni provedením části B SERA dotčeni stejně jako poskytovatelé letových navigačních služeb.

**Provozovatelé letadel a uživatelé vzdušného prostoru**

118. Rozšíření informací o navrhovaném pravidle lze zajistit existujícími běžnými postupy pro informování pilotů, jež vyžadují evropská nebo vnitrostátní nařízení. Tento proces by proto mělo být možné zvládnout v rámci stávajících postupů s minimálním dopadem na náklady.
119. Pokud jde o výcvik a přezkoušení, podobně jako v případě poskytovatelů letových navigačních služeb může dojít k jistým menším nákladům v souvislosti s aktualizací materiálů k výcviku, avšak výši nákladů na výcvik, až budou zavedena nová pravidla, lze odhadnout jen na místní úrovni.
120. V některých konkrétních případech, rozhodne-li se regulační orgán / příslušný úřad členského státu zavést oblast s povinným rádiovým spojením nebo oblast s povinným odpovídáčem ve vzdušném prostoru třídy G, F a E, určitý omezený počet letadel užívaných ve všeobecném letectví může vyžadovat dodatečné vybavení, ale odhad nákladů lze provést jen na místní úrovni členskými státy, jež budou tato opatření provádět.

iii) Životní prostředí

121. Neočekává se žádný nebo jen menší dopad na životní prostředí.

iv) Sociální oblast

122. Neočekává se žádný sociální dopad.

v) Jiné letecké předpisy mimo oblast působnosti agentury EASA nebo mimo jednotné evropské nebe

123. Mimo oblast působnosti agentury EASA nebo mimo jednotné evropské nebe neexistují žádné další letecké předpisy. Nutno si však uvědomit, že i když na operace vojenského letectva a poskytovatele vojenských služeb, kteří poskytují služby hlavně operačnímu letovému provozu (OAT), se oblast působnosti jednotného evropského nebe nebo základního nařízení agentury EASA nevztahuje, provedení těchto ustanovení na evropské úrovni by potenciálně mohlo mít určitý dopad na jejich činnost, ale na základě dostupných informací jej nelze odhadnout. Navíc je důležité poukázat na to, že tento

dopad by se vztahoval pouze na tu část vojenské činnosti, která se týká všeobecného letového provozu (GAT) (např. regulačních orgánů, uživatelů vzdušného prostoru nebo poskytovatelů letových navigačních služeb), a v této souvislosti lze tedy dopad považovat za obdobný jako v případě civilních subjektů.

#### *Shrnutí a konečné hodnocení*

a) Porovnání pozitivních a negativních dopadů každé hodnocené možnosti

124. Jak bylo uvedeno výše, možnost volby, jak postupovat při vypracování části B SERA, byla omezená. Z tohoto důvodu v tomto posouzení dopadu právních předpisů není možné provést srovnávací analýzu dopadu každé z možností, ale soustřeďuje se na zhodnocení pozitivních a negativních dopadů zvolené možnosti „provést ustanovení pravidel létání obsažených v jiných přílohách ICAO než v příloze 2“.

##### a.1 Pozitivní dopady:

- Jednotné provedení standardizovaných pravidel létání pro Evropu v oblasti působnosti základního nařízení a nařízení o jednotném evropském nebi.
- Jediné nařízení shrnující požadavky pravidel létání, jež stanoví příloha 2 ICAO, a provedení ustanovení pravidel létání obsažených v jiných přílohách ICAO než v příloze 2.
- Uživatelé vzdušného prostoru se při letech v evropském vzdušném prostoru nebudou muset řídit konkrétním provedením standardů a doporučených postupů ICAO, jež souvisejí s pravidly létání, v jednotlivých členských státech.
- Snížení nepohodlnosti a rizika nedorozumění vyvolaného rozdílnými vnitrostátními soubory pravidel létání a různým uplatňováním klasifikace vzdušného prostoru.
- Poskytnutí podpory členským státům tím, že jim bude poskytnuto jednotné provedení standardů a doporučených postupů ICAO zajišťující shodu. Členské státy již do budoucna nebudou muset vyvíjet úsilí o provedení změn v příslušných ustanoveních přílohy 11 a přílohy 3 ICAO, neboť to bude prováděno centralizovaně na evropské úrovni prostřednictvím příslušných úkolů předpisové činnosti.
- Harmonizace provádění klasifikace vzdušného prostoru podle ICAO.
- Harmonizace ustanovení týkajících se zvláštních letů VFR a stanovení jednoznačných podmínek pro jejich uplatňování.
- Pro členské státy: poskytnutí nástrojů pro posílení bezpečnosti v těch částech vzdušného prostoru, kde je to považováno za nezbytné, zavedením oblastí s povinným rádiovým spojením (RMZ) a oblastí s povinnými odpovídačem (TMZ). Členským státům je tak umožněno přizpůsobit klasifikaci vzdušného prostoru podle ICAO svým konkrétním potřebám.

##### a.2 Negativní dopady:

- Jak již bylo uvedeno, trvalou zásadou při posuzování dopadu je omezit oblast jeho působnosti na obecné otázky, protože nemůže zacházet do podrobných aspektů provedení nebo vnitrostátních specifik provádění části B SERA. Vzhledem ke krátké lhůtě navíc nebylo možné provést průzkum, který by se týkal podrobných aspektů provedení nebo vnitrostátních specifik provádění části B SERA.
- Možným negativním aspektem jsou náklady spojené s provedením části B SERA v souvislosti s výcvikem personálu a změnami v postupech.

b) Konečné hodnocení a doporučení zvolené možnosti

125. Přijetí jednotných pravidel létání provádějících ustanovení obsažená v jiných přílohách ICAO než v příloze 2 je spojeno s náklady, jejichž výše bude záviset na dosavadním stavu v jednotlivých členských státech.
126. Tam, kde jsou vyžadovány změny, by již měly být v účinnosti postupy v rámci příslušných bezpečnostních systémů a systémů pro řízení změn pro šíření informací ve vhodném okruhu osob, a tak přírůstek nákladů na začlenění informací o těchto navrhovaných změnách pravidel do tohoto procesu by měl být minimální.
127. V případě výcviku může dojít k určitým nákladům spojeným se změnou materiálu k výcviku, avšak výši nákladů na výcvik, až budou nová pravidla zavedena, lze odhadnout jen na místní úrovni.
128. Tam, kde jsou vyžadovány významnější změny, zejména změny spojené se zavedením nové klasifikace vzdušného prostoru anebo oblastí s povinným radiovým spojením (RMZ) a oblastí s povinným odpovídačem (TMZ), se související náklady příslušně zvýší, avšak v tuto chvíli je nelze vyčíslit.
129. Možný negativní dopad spojený s eventuálním zvýšením nákladů pro některé členské státy, jež měly přílohu 11 a přílohu 3 provedenu s některými rozdíly, by však měl být vyvážen celkovým pozitivním bezpečnostním dopadem, neboť po přijetí a provedení všech příslušných opatření (prováděcích pravidel, přijatelných způsobů průkazu a poradenského materiálu) bude existovat jednotné provedení standardů a doporučených postupů ICAO v evropském vzdušném prostoru. Členské státy navíc nebudou muset vyvíjet úsilí o provedení změn v příloze 11 a příloze 3 ICAO, neboť to bude prováděno na evropské úrovni.
130. Dále je také důležité poukázat na pozitivní dopad spojený s provedením prováděcího pravidla k části B SERA, což podpoří volný přeshraniční pohyb letadel v Evropě a podpoří členské státy v jejich snaze o zachování vysoké úrovně bezpečnosti, jakož i o zavádění funkčních bloků vzdušného prostoru.

## V. Konečné stanovisko agentury

131. Ustanovení části B SERA, jež jsou přiložena k tomuto stanovisku, byla vypracována v souladu s postupy pro předpisovou činnost agentury a také na základě specifikací, jež stanovila Komise v pověření SERA uděleném organizaci EUROCONTROL .
132. Na základě procesu konzultací používaného agenturou, odpovědí na komentáře zainteresovaných stran a reakcí obdržných spolu s vysvětleními a odůvodněními, jež jsou uvedeny v oddíle b), shrnuje agentura své stanovisko takto:
  - a) Ustanovení části B SERA, jež jsou přiložena k tomuto stanovisku, provádějí ustanovení příloh 11 a 3 ICAO, u nichž se má za to, že mají povahu „pravidel létání“ a podporují harmonizaci a jednotné uplatňování klasifikace vzdušného prostoru a využití vzdušného prostoru v Evropě.
  - b) Přetrvávající rozdíly mezi částí B SERA a příslušnými přílohami ICAO jsou, pokud jde o stávající text, restriktivnější (kategorie A).
  - c) Dříve než Komise dokončí postup projednávání ve výborech, měly by být vyřešeny otázky, jež souvisejí s vyjasněním definice „příslušného úřadu“ a popisem „kontrol času“.
  - d) Značné množství otázek uvedených výše, jež byly vzneseny zainteresovanými stranami v procesu vypracování, bylo vyřešeno v předkládaném návrhu pravidla, který je přiložen k tomuto stanovisku.
  - e) Existují další otázky, jež budou vyřešeny v blízké budoucnosti, až agentura provede hodnocení bezpečnosti k těmto otázkám, jak je uvedeno v tomto stanovisku, v rámci vypracování přípustných způsobů průkazu nebo poradenského materiálu nebo v rámci budoucí přípravy části C SERA.

Kolín nad Rýnem 14. listopadu 2011

P. GOUDOU  
výkonný ředitel