



STANOVISKO Č. 5/2011

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

zo 14. novembra 2011

k nariadeniu Komisie, ktorým sa stanovujú požiadavky týkajúce sa služieb v leteckej navigácii a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Komisie (EÚ) č. .../..., ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v leteckej navigácii a ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 2096/2005, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010

**„Štandardizované európske pravidlá lietania (SERA) Časť B“
„Požiadavky týkajúce sa služieb v leteckej navigácii“**

Zhrnutie

Toto stanovisko obsahuje návrh zmeny a doplnenia článku 2 vykonávacích predpisov SERA a návrh zmeny a doplnenia prílohy k vykonávacím predpisom SERA.

Navrhované požiadavky transponujú obsah ustanovení prílohy 11 a prílohy 3 k dohovoru o ICAO, ktoré obsahujú pravidlá lietania.

Hlavným cieľom nových navrhovaných európskych pravidiel je:

- harmonizovať pravidlá lietania v rámci európskeho vzdušného priestoru;
- umožniť voľný pohyb používateľov vzdušného priestoru v rámci európskeho vzdušného priestoru;
- umožniť realizáciu funkčných blokov vzdušného priestoru poskytnutím spoločného súboru postupov a prevádzkových pravidiel riadenia letovej prevádzky (ATM); a
- podporovať členské štáty pri plnení záväzkov, ktoré im vyplývajú zo Chicagskeho dohovoru, prostredníctvom spoločnej realizácie noriem a odporúčaných postupov ICAO.

Navrhované požiadavky sú výsledkom konzultácie s orgánmi, poskytovateľmi leteckých navigačných služieb, používateľmi vzdušného priestoru, asociáciami, vojenskými poskytovateľmi a odborníkmi v oblasti letectva.

Dôvodová správa

I. Všeobecné ustanovenia

1. Účelom tohto stanoviska je navrhnúť Komisii zmenu a doplnenie článku 2 návrhu nariadenia Komisie (EÚ) č. .../...¹, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá lietania a prevádzkové ustanovenia týkajúce sa služieb a postupov v leteckej navigácii a ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 2096/2005, (ES) č. 1794/2006, (ES) č. 730/2006, (ES) č. 1033/2006 a (EÚ) č. 255/2010, (ďalej len „vykonávacie predpisy SERA“), a jeho prílohy, ktorou sa zavádza nová časť B (ďalej len „časť B SERA“). Cieľ týchto činností súvisiacich s tvorbou predpisov je načrtnutý vo všeobecných podmienkach (ToR) ATM.001 (RMT.0148) a je ďalej vymedzený v poverení Európskej komisie organizácii EUROCONTROL týkajúcom sa štandardizovaných európskych pravidiel lietania² a jeho zmene a doplnení listom MOVE E2/JP/sr, ktorý bol zaslaný organizácii EUROCONTROL 15. októbra 2010 (ďalej len „poverenie SERA“).
2. Toto stanovisko bolo prijaté podľa postupu stanoveného správnu radou Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“)³ v súlade s ustanoveniami článku 19 nariadenia (ES) č. 216/2008⁴ (ďalej len „základné nariadenie“).
3. V navrhovanom predpise sa zohľadňuje rozvoj právnych predpisov Európskej únie a medzinárodného práva (ICAO) a zosúladenie s predpismi ďalších orgánov hlavných partnerov Európskej únie, ako sa uvádza v cieľoch článku 2 základného nariadenia. Návrh právnej úpravy:
 - a) bol vypracovaný so zreteľom na činnosti prebiehajúce v rámci jednotného európskeho neba so zámerom realizovať článok 4 nariadenia (ES) č. 551/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi, zmenenom a doplnenom nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa menia a dopĺňajú nariadenia (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cieľom zlepšiť výkonnosť a udržateľnosť európskeho systému leteckej dopravy (ďalej len „nariadenie o vzdušnom priestore“), ktorý sa dosiahol na základe poverenia SERA a ktorého výsledkom bol návrh vykonávacích predpisov SERA, k doplneniu ktorého toto stanovisko dáva podnet;
 - b) jeho prostredníctvom sa transponovali príslušné ustanovenia prílohy 11 a 3 k dohovoru o ICAO s minimálnymi zmenami potrebnými na zavedenie ustanovení dohovoru ICAO do európskeho regulačného rámca.
4. Ako sa vyžaduje v poverení SERA a ako sa podrobnejšie vysvetľuje v počiatočnom pláne organizácie EUROCONTROL k povereniu Európskou komisiou na podporu vypracovania

¹ Presné číslo tohto nariadenia nie je dostupné, pretože ešte nebolo prijaté Európskou komisiou prostredníctvom komitológie.

² Ďalšie informácie o poverení Európskej komisie organizácii EUROCONTROL a záveroch a výstupoch organizácie EUROCONTROL pre Európsku komisiu z fázy 1 sú dostupné na tejto webovej stránke: http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html.

³ Rozhodnutie správnej rady o postupe, ktorý bude agentúra uplatňovať pri vydávaní stanovísk, technických podmienok osvedčovania a materiálov s usmerneniami (postup pri tvorbe predpisov). EASA MB 08-2007 z 13. júna 2007.

⁴ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 19.3.2008, s. 1), naposledy zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009 (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

Štandardizovaných pravidiel lietania SES/AS/SERA/IPL2⁵, obsah tohto stanoviska a návrhu nariadenia bol pripravený na základe výsledkov spolupráce medzi agentúrou a organizáciou EUROCONTROL.

II. Konzultácie

5. Oznámenie o navrhovanej zmene a doplnení (NPA) 2011-02⁶ s návrhom stanoviska k nariadeniu Komisie, ktorým sa menia a dopĺňajú vykonávacie predpisy SERA, bolo 8. februára 2010 uverejnené na internetových stránkach agentúry na účely verejnej konzultácie.
6. Do uzávierky 10. mája 2010 agentúra dostala 415 pripomienok od 44 komentátorov vrátane národných leteckých úradov/národných úradov pre dohľad, odborných organizácií a súkromných spoločností alebo jednotlivcov.
7. Všetky prijaté pripomienky boli uznané a zaradené do pripojeného dokumentu pripomienok a odpovedí (CRD), ktorý bol uverejnený na internetovej stránke agentúry 23. augusta 2011. Tento dokument CRD obsahuje zoznam všetkých osôb a/alebo organizácií, ktoré poslali svoje pripomienky, ako aj odpovede agentúry na ne.
8. Ako bolo zdôraznené v dôvodovej správe k dokumentu CRD 2011-02, väčšina pripomienok boli odpovede na otázky v dôvodovej správe k oznámeniu NPA 2011-02 a vyjadrenia k navrhovaným ustanoveniam, ktoré sa týkajú klasifikácie v oblasti vzdušného priestoru. Väčšina vyjadrených obáv sa týkala týchto bodov:
 - a) triedy vzdušného priestoru A, F a G;
 - b) koncepcia príslušného orgánu a jej používanie v rámci navrhovaného predpisu;
 - c) regulačná štruktúra vo všeobecnosti a v rámci vykonávacích predpisov SERA;
 - d) otázka súvisiaca s kontrolami času s presnosťou len na najbližšiu minútu namiesto najbližšej polminúty, ako sa vyžaduje v dohovore o ICAO;
 - e) rýchlostné obmedzenie 250 uzlov;
 - f) výber minimálnych rozstupov;
 - g) rozstup medzi jednotlivými letmi podľa pravidiel letu za viditeľnosti (VFR) v noci a medzi letmi VFR v noci a letmi podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR);
 - h) povolenie letov IFR pre pilotov zachovávajúcich vlastný rozstup pri meteorologických podmienkach pre let za viditeľnosti (VMC; povolenie VMC);
 - i) špeciálne VFR (SVFR);
 - j) automatický systém identifikácie vysieláča (ATIS);
 - k) rozsah letových informačných služieb (FIS); a
 - l) hlásenie meteorologických služieb (MET).
9. Agentúra analyzovala všetky pripomienky v spolupráci s organizáciou EUROCONTROL a ku každej pripomienke poskytla koordinovanú odpoveď spolu so všeobecným vysvetlením odpovedí a ich odôvodnením.
10. Okrem toho boli počas konzultačného seminára zainteresovaných strán, ktorý sa uskutočnil 19. septembra 2011 v rámci organizácie EUROCONTROL, preskúmané hlavné otázky, ktoré priniesla verejná konzultácia, spolu s ostatnými otázkami, ktoré boli položené v priebehu seminára. Na základe výsledkov týchto diskusií, ako aj prijatých

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

⁶ Pozri archív tvorby predpisov na stránke http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php.

reakcií na dokument CRD, agentúra spolu s organizáciou EUROCONTROL zmenila a doplnila návrh časti B SERA, a potom vypracovala toto stanovisko.

11. Agentúra prijala 62 reakcií na dokument CRD od siedmich organizácií: od štyroch úradov, jednej vojenskej organizácie, troch poskytovateľov leteckých navigačných služieb, dvoch asociácií regionálnych letísk, dvoch asociácií pre všeobecné letectvo a leteckej spoločnosti. Väčšina reakcií sa týkala týchto bodov:
 - a) vzdušný priestor triedy F a odpovede na pripomienky súvisiace s triedou F;
 - b) rýchlostné obmedzenie 250 uzlov pri niektorých triedach vzdušného priestoru;
 - c) štruktúra predpisov SERA
 - d) zakročovanie proti civilným lietadlám;
 - e) pravidlá VFR vo vzdušnom priestore triedy A;
 - f) špeciálne pravidlá VFR v noci a potreba ich umožnenia;
 - g) rozsah letových informačných služieb a merateľnosť/právna istota ustanovení;
 - h) kontroly času;
 - i) príprava prijateľných prostriedkov preukázania zhody/materiálov s usmerneniami;
 - j) merateľnosť a právna istota ustanovení vo všeobecnosti;
 - k) otázka súvisiaca s príslušným orgánom a uprednostnenie pojmu „uznanie“ pred pojmom „schválenie“;
 - l) odpovede agentúry boli príliš všeobecné; a
 - m) pripomienky sú stále platné aj potom, ako sa k nim agentúra vyjadrila v dokumente CRD.
12. Ako bolo spomenuté, agentúra zohľadnila tieto reakcie pri príprave obsahu stanoviska a v nasledujúcom vysvetlení sa podrobne uvádza, ako boli riešené.

III. Obsah stanoviska agentúry

a. Všeobecné ustanovenia

13. Cieľom tohto stanoviska je transponovať príslušné ustanovenia z príloh 11 a 3 k dohovoru o ICAO, ktoré majú charakter pravidiel lietania, s prihliadnutím na zásady vypracovania návrhov vysvetlené v oznámení NPA 2011-02 do časti B SERA, a tým doplniť vykonávacie predpisy SERA a ich prílohu časť A SERA.
14. Ako bolo vysvetlené v oznámení NPA 2011-02, na vypracovanie týchto pravidiel lietania existuje dvojaký právny základ. Na jednej strane sa v základnom nariadení EASA vyžaduje príprava vykonávacích predpisov, ktoré by sa zaoberali spoločnými všeobecnými prevádzkovými pravidlami a všetkými platnými postupmi vymedzenými pri využívaní vzdušného priestoru, a na druhej strane sa v nariadení o jednotnom európskom nebi v oblasti vzdušného priestoru vyžaduje, aby Európska komisia prijala vykonávacie predpisy týkajúce sa pravidiel lietania a uplatnenia jednotnej klasifikácie vzdušného priestoru.
15. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa už v počiatočnom poverení organizácie EUROCONTROL od Európskej komisie uvádza, že pri činnostiach bolo potrebné zväziť inštitucionálny rozvoj spojený s rozšírením základného nariadenia EASA na oblasť ATM/ANS. Európska komisia zmenila a doplnila poverenie, aby sa v ňom odzrkadlili nové kompetencie agentúry EASA po rozšírení základného nariadenia.
16. Preto bol obsah tohto stanoviska pripravený v koordinácii s organizáciou EUROCONTROL, keďže je zameraný na plnenie záväzkov agentúry v súvislosti so základným nariadením a s poverením Komisie organizácii EUROCONTROL, pokiaľ ide o záväzky vyplývajúce z nariadenia v oblasti vzdušného priestoru.

b. Hlavné prijaté reakcie a stanovisko agentúry**i. Vymedzenie pojmov**

17. Na základe pripomienok prijatých počas obdobia na verejnú konzultáciu boli preskúmané vymedzenia pojmov súvisiace s časťou B SERA navrhované v oznámení NPA, ktoré sa majú pridať k vymedzeniam zahrnutým v článku 2 vykonávacích predpisov SERA, a vymedzenia pojmov „oblačnosť prevádzkového významu“, „vyhnutie sa prevádzke“ a „prevodná hladina“ boli zahrnuté ako pojmy používané v ustanoveniach. Tieto vymedzenia pojmov pochádzajú zo známych zdrojov (napr. z prílohy 11, prílohy 3 a PANS-ATM) a doplnenie by malo napomôcť lepšiemu chápaniu nariadenia.
18. Okrem toho vymedzenie pojmu „prevádzkovateľ lietadla“, ktoré bolo navrhované v oznámení NPA bolo odstránené, pretože pojem „prevádzkovateľ“ už je definovaný v základnom nariadení a nie je potrebné tento pojem definovať znova vo vykonávacom predpise. Na to, aby bolo jednoznačné, ktorého prevádzkovateľa sa pravidlo týka, bol pojem „prevádzkovateľ“ pri použití bližšie špecifikovaný ako „prevádzkovateľ lietadla“.
19. Agentúra by ešte chcela poukázať na skutočnosť, že navrhované pravidlá pre prevádzkovateľov lietadiel⁷ (ktoré nedávno odobril výbor EASA) obsahujú niekoľko nových vymedzení pojmov, ktoré sa nezhodujú s definíciami v časti A SERA. Ide o definície pojmov „noc“, „miesto prevádzky“ a „veliaci pilot“. Agentúra zastáva názor, že Komisia by v spolupráci s agentúrou mala zhodnotiť najlepší možný spôsob riešenia daného problému vzhľadom na dôležitosť používania jednotných definícií v rôznych predpisoch, ako aj na ich rozsah a cieľ.

ii. Príslušný orgán

20. Niektoré pripomienky zdôraznili, že nahradenie pojmu „appropriate ATS authority“ (príslušný orgán letových prevádzkových služieb (ATS)) alebo pojmu „appropriate authority“ (príslušný orgán) používaných v dohovore o ICAO pojmom „competent authority“ (príslušný orgán) alebo „ANSP“ (poskytovateľ leteckých navigačných služieb) by mohlo viesť k rozkolísaniu súčasného systému a mohlo by spôsobiť problémy v existujúcom vnútroštátnom rámci. Ako bolo vysvetlené v odpovediach na pripomienky, pojmy „ATS“ (letové prevádzkové služby) alebo „MET authority“ (orgán pre meteorologické služby) neexistujú v súčasnom európskom regulačnom rámci založenom na pravidlách jednotného európskeho neba (v ktorých sa vysvetľujú napr. zodpovednosti založené na zásade oddelenia poskytovania služieb od kontroly). Preto bola úloha vnútroštátneho orgánu pre dohľad alebo príslušného orgánu oddelená od úlohy poskytovateľa leteckých navigačných služieb a od úlohy členských štátov [nariadenie (ES) č. 550/2004 a nariadenie (ES) č. 216/2008]. Pojmy používané v právnych predpisoch na vysokej úrovni sa musia rešpektovať v predpisoch na nižšej úrovni. Vzhľadom na uvedené skutočnosti musí aj návrh vykonávacích predpisov SERA rešpektovať tie isté zásady, a preto bol preskúmaný každý odkaz na „ATS“ alebo „orgán MET“ v prílohách 11 a 3 k dohovoru o ICAO s cieľom určiť/rozhodnúť v súlade s právnymi predpismi pre jednotné európskeho neba, či má danú úlohu/funkciu vykonávať orgán pre dohľad alebo poskytovateľ služieb (poskytovatelia ANSP alebo stanovišťa ATS).
21. Agentúra zastáva názor, že vymedzenie pojmu „príslušný orgán“ vo vykonávacích predpisoch SERA a v jeho výklade je potrebné objasniť. Vymedzenie pojmu: „*príslušný orgán*“ je *orgán členského štátu, ktorý je príslušný zabezpečovať dodržiavanie požiadaviek tohto nariadenia alebo akýkoľvek iný subjekt, na ktorý sa táto právomoc preniesla*, si niektoré zainteresované strany vyložili spôsobom, že príslušný orgán môže

⁷ <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.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/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)
<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

preniesť niektoré úlohy na poskytovateľov služieb, a preto je možné vymedzenie chápať tak, že nerešpektuje zásadu oddelenia poskytovania služieb od kontroly.

22. Agentúra zastáva názor, že toto vymedzenie sa môže javiť ako protirečivé, pokiaľ ide o koncepciu pridelovania úloh kvalifikovaným subjektom, ktorá existuje v základných nariadeniach jednotného európskeho neba a EASA. V oboch nariadeniach existuje rozdiel medzi tzv. „právnym delegovaním“ (prenesenie kompetencií na určitý subjekt prostredníctvom právneho predpisu), pri ktorom sa vytvára príslušný orgán, a delegovaním druhého stupňa (alebo pridelením) úloh príslušného orgánu kvalifikovanému subjektu.
23. Agentúra zastáva názor, že toto vymedzenie by sa malo zmeniť týmto spôsobom: *„príslušný orgán“ je orgán, ktorý členský štát určil ako príslušný na zabezpečenie dodržiavania požiadaviek tohto nariadenia.*
24. Ak sa príslušný orgán rozhodne delegovať niektoré úlohy na iný subjekt, pričom súčasne bude dodržiavať zásady oddelenia poskytovania služieb od kontroly, takýto subjekt sa nestáva príslušným orgánom. Iba určité úlohy osvedčovania a dohľadu je možné delegovať kvalifikovaným subjektom, ako sa uvádza v základnom nariadení a právnom rámci jednotného európskeho neba. V takých prípadoch je však jasné, že dané subjekty nie sú príslušnými orgánmi na účely nariadenia, pretože konajú v mene príslušného orgánu, ktorý je jediným zodpovedným orgánom. Niektoré činnosti, úlohy a kompetencie teda možno delegovať, ale zodpovednosť príslušného orgánu nie.
25. Agentúra zastáva názor, že ak zmenu a doplnenie definície v tejto fáze nemôže zabezpečiť Komisia, tento problém by mala Komisia objasniť v neskoršej fáze spolu s dôkladnou revíziou každého ustanovenia, aby zabezpečila, že sa zachovávajú zodpovednosti a existujúca rovnováha a nezávislosť medzi poskytovaním služieb a dohľadom.
26. Je tiež dôležité zdôrazniť, že v niektorých prípadoch musí úlohu, rozhodnutie, postup alebo konanie poskytovateľa služieb leteckej navigácie alebo stanovišťa ATS schváliť príslušný orgán, a to prv ako sa daná činnosť podnikne. To neznamená, že k schváleniu musí dôjsť pred každou činnosťou, ale môže sa tak urobiť vo všeobecnosti, keď súvisiace postupy schváli príslušný orgán v priebehu osvedčovania alebo v priebehu preskúmania zmeny. To je napríklad prípad výberu minim rozstupov.
27. Niektoré pripomienky a niektoré reakcie na pripomienky naznačili uprednostnenie pojmu „uznanie“ príslušným orgánom namiesto pojmu „schválenie“. Agentúra zastáva názor, že pojem „uznanie“ nie je z právneho hľadiska jednoznačný, pretože ho možno vyložiť niekoľkými spôsobmi. Možno ho napríklad vyložiť ako tiché uznanie prijatia, pri ktorom by príslušný orgán iba uznal postup bez toho, aby oficiálne informoval poskytovateľa ANSP alebo stanovišťa ATS, a preto nie je jednoznačné, či príslušný orgán musí daný postup preskúmať alebo nie. Pojem možno vyložiť aj tak, že príslušný orgán musí preskúmať a vyhodnotiť postup alebo činnosť a informovať poskytovateľa ANSP alebo stanovišťa ATS o svojom rozhodnutí, prv ako možno uplatniť daný postup alebo vykonať danú činnosť. Keďže je nevyhnutné, aby všetky regulované organizácie chápali a interpretovali právne predpisy a povinnosti jednoznačne, pojem „schválenie“ bol uprednostnený pred pojmom „uznanie“. V prípadoch, kde je použitý termín „schválenie“, je jednoznačné, že orgán musí preskúmať, vyhodnotiť a oficiálne schváliť dokument, postup alebo činnosť.

iii. Štruktúra predpisov

28. V priebehu konzultácií s agentúrou, ktorá sa týkala časti B SERA, niektoré zainteresované strany vyjadrili znepokojenie, že vnútorná štruktúra predpisov SERA nebola dostatočne optimalizovaná z hľadiska jej zrozumiteľnosti pre adresáta. Súčasná vnútorná štruktúra predpisov SERA je dôsledkom poverenia Komisie organizácii EUROCONTROL a vyžaduje si postupný prístup, pričom sa začne časťou A, ktorou sa transponovala príloha 2 k dohovoru o ICAO takmer v celej jej úplnosti. Je tiež dôsledkom zámeru pokračovať v plynulom prechode, pri ktorom by adresáti spoznali vnútornú štruktúru, s ktorou sú už

dobře oboznámení. Pokud však jde o část B SERA a transpozíciu len niektorých častí príloh 11 a 3 k dohovoru o ICAO, logika tejto štruktúry je menej jednoznačná a niektoré ustanovenia by sa podľa všetkého mohli zoskupiť inak, a to podľa témy, ktorej sa týkajú. Niektoré zainteresované strany sa nazdávajú, že rôzne časti vytvorené chronologicky by sa mohli lepšie usporiadať v homogénnejšom právnom predpise na základe inej logickej štruktúry, ktorá by bola konzistentnejšia a zrozumiteľnejšia. Ďalšie zainteresované strany však takýto názor nevyjadrili a zjavne im vyhovuje súčasný prístup a štruktúra.

29. Podľa agentúry existujú pre tento problém týkajúci sa štruktúry SERA opodstatnené dôvody a treba ho dôkladne zvážiť, predtým ako sa rozhodne o konečnej štruktúre, aby sa umožnila lepšia regulácia a realizácia predpisu.
30. Agentúra zastáva názor, že hoci bolo využívanie štruktúry ICAO užitočné vo fáze prípravy návrhu pre znalosť tejto štruktúry a pre zjednodušenie porovnania, rozdelenie ustanovení týkajúcich sa jedného predmetu do rôznych častí podľa hierarchie všeobecnej otázky (časť A), služby (časť B) a postupy (časť C) nie je jediným riešením pre optimalizáciu konečného predpisu SERA. Pre užívateľa môžu byť efektívnejšie a zrozumiteľnejšie iné možnosti riešenia, ktoré si zaslúžia dôkladné preskúmanie. V skutočnosti je potrebné na zabezpečenie jasnosti a zrozumiteľnosti predpisu vyhnúť sa neodôvodnenej fragmentácii ustanovení týkajúcich sa toho istého predmetu v rôznych častiach. Pre nedostatok času a v dôsledku toho, že rôzne časti SERA ešte nemajú rovnaký status, pokiaľ ide o stupeň ich vypracovania a proces prijímania (časť A „pozastavená“, časť B vo fáze konečného navrhovania a časť C vo fáze prípravy), však nebolo možné uskutočniť takéto konečné preskúmanie v priebehu prípravy návrhu časti B SERA.

Podľa agentúry však v tejto fáze nie je možné zmeniť štruktúru časti A a časti B SERA, ani by takáto zmena neprinesla úžitok. Hlavným dôvodom je, že časť C SERA sa v súčasnosti pripravuje a úroveň vypracovania tejto časti neumožňuje dôkladné hodnotenie celkovej štruktúry predpisov SERA. Preto by sa štruktúra predpisov SERA mala zvážiť, až keď bude časť C dostatočne vypracovaná a v súlade s plánovaným dátumom realizácie.

31. Je potrebné zdôrazniť, že akákoľvek prípadná zmena štruktúry predpisov SERA neznamena, že sa zmení obsah ustanovení časti A alebo B (alebo budúcej časti C) predpisov SERA. Naopak v časti A, ani v časti B (ani v budúcej časti C) nedôjde k žiadnym zmenám, pokiaľ ide o podstatu ustanovení SERA. V prípade zmeny štruktúry SERA môže byť ovplyvnené len ich umiestnenie v príslušných kapitolách a odsekoch.

iv. Kontrola času

32. Podľa prílohy 11 k dohovoru o ICAO musia stanovišťa ATS vykonávať kontroly času „s presnosťou na najbližšiu polminútu“. Táto požiadavka bola transponovaná do počiatočného návrhu časti B SERA bez zmeny a k tomuto bodu bol prijatý veľký počet pripomienok. V prevažnej väčšine pripomienok sa uvádzalo, že „polminúta“ nezodpovedá súčasným postupom v Európe, že súčasné lietadlá a piloti majú oveľa presnejšie prostriedky na určenie správneho času z iných zdrojov a že kontroly času s presnosťou na najbližšiu minútu by boli dostatočné. Okrem toho zainteresované strany poukázali na niektoré nezrovnalosti medzi prílohou 11 k dohovoru o ICAO a dielom 2 prílohy 10 k dohovoru o ICAO, pokiaľ ide o opis času (polminúta v prílohe 11 oproti hodinám a minútam v prílohe 10). Ustanovenie v oddieli 5.2.1.4.1.4 dielu 2 prílohy 10 odkazuje na sprostredkovanie času vo všeobecnosti, zatiaľ čo v prílohe 11 sú výslovne opísané „kontroly času“. Požiadavku na vykonávanie kontrol času s presnosťou na najbližšiu minútu namiesto polminúty vo veľkej miere podporila pracovná skupina a verejný seminár, hoci nikdy nebol vyjadrený jednoznačný argument, ktorým by sa odôvodnila nemožnosť vykonávať kontroly času s presnosťou na najbližšiu polminútu.
33. Agentúra a EUROCONTROL prípad dôkladne zvážili, ale na zmenu tohto typu by sa vyžadovali ďalšie štúdie. Skutočnosť, že by sa do časti B zaviedlo kritérium, ktoré je

menej presné ako pôvodná hodnota v dohovore o ICAO, môže predstavovať typ rozdielu kategórie C⁸ v porovnaní so štandardom ICAO. Rozhodovanie o spoločnom súhlase na európskej úrovni pre koordinované vnútroštátne oznamovanie takéhoto rozdielu organizácii ICAO by malo veľký význam a žiadny podobný typ rozdielu sa nikdy predtým v rámci pravidiel SERA nezvažoval.

34. V každom prípade by si takáto zmena vyžadovala podrobné odôvodnenie, aby sa zabezpečilo, že pred prijatím rozhodnutia sa dôkladne preskúmali a zohľadnili všetky príslušné aspekty. Bola iniciovaná štúdia, ktorá v súčasnosti prebieha v spolupráci a v koordinácii medzi agentúrou, organizáciou EUROCONTROL a príslušnými zainteresovanými stranami vrátane používateľov vzdušného priestoru. Potenciálny vplyv tejto otázky na bezpečnosť si vyžaduje, aby sa danej činnosti venovala potrebná pozornosť, zdroje a čas.
35. To je dôvod, prečo (hoci sa tento bod prijal, ako aj skutočnosť, že podľa pripomienok sa súčasné postupy v Európe v skutočnosti líšia od opisu v prílohe 11) navrhovaný text pripojený k stanovisku nezahŕňa požadovanú zmenu, ale zostáva spojený s požiadavkou ICAO až dovtedy, keď bude k dispozícii výsledok štúdie. Vynaloží sa všetko úsilie, aby sa zabezpečilo, že výsledok bude k dispozícii, predtým ako Komisia ukončí komitologický postup k návrhu časti B SERA.

v. Klasifikácia vzdušného priestoru A

36. Podľa definície vzdušného priestoru triedy A podľa organizácie ICAO je táto trieda určená len pre lety IFR. Od všetkých pilotov sa preto očakáva, že budú vykonávať len lety IFR a že medzi letmi IFR a ostatnou prevádzkou budú v takomto vzdušnom priestore zaistené rozstupy. V niektorých pripomienkach a tiež v reakciách na odpovede k pripomienkam sa požadovala odchýlka od definície vzdušného priestoru triedy A podľa organizácie ICAO, čím by boli v určitých podmienkach umožnené lety VFR. Po ďalšej analýze a diskusiách s niektorými zainteresovanými stranami sa pripomína, že súčasná prax v niektorých oblastiach, kde sa využíva vzdušný priestor triedy A, pričom lety VFR dostávajú špeciálne povolenia na prevádzku v rámci tejto triedy, prináša množstvo problémov.
37. Príkladom týchto obáv je informovanosť iných používateľov, ktorí očakávajú, že v doprave budú zaistené rozstupy. Druhým príkladom je nejednoznačnosť, pokiaľ ide o status letov VFR vo vzdušnom priestore, v ktorom by lety VFR nemali byť povolené, vrátane režimu rozstupov, ktorý sa na ne môže, ale nemusí vzťahovať. Následne sa dospelo k záveru, že toto riešenie by si vyžadovalo uplatnenie rozdielu kategórie C oproti normám ICAO. Preto sa pokladá za nevyhnutné, aby zamýšľané užívanie vzdušného priestoru triedy A zostalo vyhradené len pre lety IFR. Okrem toho sa verí, že v rámci vykonávacieho predpisu SERA je možné nájsť iné riešenia, a poskytnúť tak alternatívne možnosti existujúcim potrebám misií VFR, ktorých oprávnenosť je zrejmalá.
38. Príklady riešení na uznávanie všetkých letov VFR do určitého objemu vzdušného priestoru uvedené vo vykonávacích predpisoch SERA zahŕňajú pri bežnej prevádzke napríklad zmenu klasifikácie niektorých častí vzdušného priestoru, vytvorenie koridorov alebo zriadenie dočasne vyčlenených priestorov (TSA) / dočasne rezervovaných vzdušných priestorov (TRA). Pri špeciálnych druhoch prevádzky by sa malo zväziť uplatnenie článku 4 návrhu vykonávacích predpisov SERA a pri neočakávaných okolnostiach by na dané účely mohol slúžiť článok 3 návrhu vykonávacích predpisov SERA (ktorý odkazuje sa článok 14 ods. 1 základného nariadenia EASA). Takéto úsilie o identifikáciu a realizáciu riešení primárne založených na návrhu optimálneho vzdušného priestoru by malo byť vhodným riešením spomínaných problémov pri zachovaní zrozumiteľnosti klasifikácie vzdušného priestoru a služieb poskytovaných všetkými pilotmi a pri dodržiavaní požiadaviek ICAO, čo je jeden z cieľov základného nariadenia EASA a právnej úpravy vzdušného priestoru a je odzrkadlený v poverení EK.

⁸ Kategória C — menej ochranné alebo čiastočne realizované / nerealizované.

vi. Klasifikácia vzdušného priestoru F

39. V prvom rade je dôležité zdôrazniť, že vzdušný priestor triedy F (ako je vymedzený v prílohe 11 k dohovoru o ICAO) bol vytvorený s cieľom zabezpečiť dočasné poskytovanie poradenstva do chvíle, než bude k dispozícii úplná služba riadenia letovej prevádzky (ATC).
40. Zavedenie poradenských služieb len ako dočasného opatrenia bolo zahrnuté do prílohy 11 k dohovoru o ICAO v roku 2001 na základe ustanovení v PANS-ATM, 9.1.4.1.2: *„Vzhľadom na úvahy uvedené v odseku 2.4 prílohy 11 by sa letová poradná služba mala poskytovať len tam, kde sú letové prevádzkové služby neprimerané na zabezpečenie riadenia letovej prevádzky, a obmedzené poradenstvo pri nebezpečnosti zrážky, ktoré bežne poskytuje letová informačná služba, by nespĺňalo dané požiadavky. Poskytovanie letovej poradnej služby v oblasti leteckej dopravy by sa normálne malo považovať za dočasné opatrenie dovtedy, keď ho môže nahradiť služba riadenia letovej prevádzky.“*
41. Je potrebné tiež poznamenať, že posledná veta: *„Poskytovanie letovej poradnej služby v oblasti leteckej dopravy by sa normálne malo považovať za dočasné opatrenie dovtedy, keď ho môže nahradiť služba riadenia letovej prevádzky.“* je z roku 1960, keď bola zahrnutá do siedmeho vydania dokumentu Doc 4444 časti VII oddielu 1.1.2.
42. Záležitosť bola tiež prediskutovaná v plánovacej príručke letových prevádzkových služieb ICAO (Doc 9426) uverejnenej v roku 1984. V dokumente Doc 9426 časti I oddiele 2 kapitole 1 oddiele 1.5 - Progresívny vývoj ATS - oddiele 1.5.9 sa uvádza, že *„Pre tento dôvod organizácia ICAO uznala progresívny vývoj služieb ATS v ich poskytovaní letovej poradnej služby ako dočasnú prechodnú fázu v postupovaní od letových informačných služieb k službám riadenia oblasti, aby sa umožnil riadny prechod od služieb, ktoré sú svojou povahou primárne informačné, k službám, ktoré vyžadujú prebratie vyšších zodpovedností kontrolórmi bezpečnosti letovej prevádzky.“* Okrem toho sa v kapitole 2 oddiele 2.7.1 uvádza, že: *„Od zahrnutia letovej poradnej služby do príslušného ustanovenia ICAO bolo plánované, že daná služba bude dočasnou prechodnou formou ATS, aby sa umožnil riadny a postupný prechod od FIS (na letovej dráhe alebo v blízkosti letísk) k zabezpečovaniu ATC. Je preto potrebné vziať na vedomie, že letová poradná služba sama osebe nemôže, ani by nemala byť cieľom, ale mala by sa zriadiť, aby umožnila riadiacemu personálu vo vymedzenom období získavať potrebné skúsenosti pri zabezpečovaní komplexného riadenia leteckej prevádzky a umožnila mu konať tak, akoby riadil leteckú dopravu bez toho, aby prevzal plný rozsah zodpovedností, ktoré vyplývajú z jej zabezpečovania.“*
43. Usúdilo sa, že pôvodne navrhované vykonávacie predpisy súvisiace s poradenstvom v oblasti vzdušného priestoru správne odrážajú zámer ICAO. Zabezpečením dočasnej povahy bol zachovaný charakter ICAO. Na to, aby však bolo možné ustanovenia vykonávacieho predpisu merať, stanovilo sa časové obmedzenie 3 rokov ako kompromis medzi dočasným a dlhým obdobím.
44. Pripomienky týkajúce sa otázky vzdušného priestoru triedy F a reakcie na odpovede na tieto pripomienky vyjadrili hlavne myšlienku, že trieda F podľa ICAO by mala byť povolená bez časového obmedzenia, aby sa umožnilo krajinám, ktoré v súčasnosti používajú vzdušný priestor triedy F, používať ho naďalej. Tieto pripomienky vo veľkej miere na verejnom seminári rozoberali zástupcovia z členského štátu, ktorý túto triedu viac využíval vo svojom vzdušnom priestore a tiež na niektorých svojich regionálnych letiskách.
45. Následne sa na základe argumentov v prospech týchto pripomienok rozhodlo o odstránení trojročného obmedzenia z vykonávacieho predpisu a prípad sa bude ďalej posudzovať, aby sa rozhodlo, či sa obmedzenie jednoducho odstráni alebo sa bude riešiť v rámci prijateľných prostriedkov preukázania zhody.
46. Treba poznamenať, že v závislosti od vývoja dopravy by vhodnejším riešením mohlo byť nahradenie vzdušného priestoru triedy F triedou G. Na odrazenie tejto skutočnosti sa preto navrhovaným predpisom zmenil text poznámky ICAO.

vii. Klasifikácia vzdušného priestoru G a požiadavka na vybavenie na rádiovú komunikáciu pre lety IFR

47. Táto pripomienka sa neobjavila v období na verejnú konzultáciu, ale v priebehu seminára. Agentúra považovala za dôležité ďalej ju vysvetliť v stanovisku. Na seminári sa objavili námietky voči povinnosti mať na palube rádiové vybavenie pri letoch IFR v neriadenom vzdušnom priestore, pričom sa ako príklad uvádzali klzáky, ktoré lietajú v neriadenom vzdušnom priestore v podmienkach podľa VMC.
48. Okrem toho je táto otázka spojená s objasnením poskytnutým v priebehu verejnej a neoficiálnej konzultácie, ktorú uskutočnila organizácia EUROCONTROL, týkajúcej sa významu dodatku 1 časti B, v ktorom sa opisujú triedy vzdušného priestoru. V objasnení sa uvádza, že vybavenie na rádiovú komunikáciu sa požadovalo pri letoch IFR v neriadenom vzdušnom priestore, ale že táto požiadavka nebola chápaná ako povinnosť na vytvorenie nepretržitej obojstrannej rádiovej komunikácie.
49. Táto otázka sa analyzovala a usúdilo sa, že súčasný právny rámec týkajúci sa letov IFR, letov v neriadenom vzdušnom priestore, kvalifikácie posádky a vybavenia posádky, ako aj postupov a bezpečnostných vplyvov takých činností, aké sa uvádzajú v príklade, neponúka možnosť bezpečne odstrániť požiadavku na vybavenie na rádiovú komunikáciu, keďže je transponovaná z prílohy 11 k dohovoru o ICAO do časti B SERA. Skôr sa usudzuje, že prevádzka, ako je let klzákov v neriadenom vzdušnom priestore v podmienkach VMC, by mala byť zabezpečená pomocou konkrétneho statusu vzdušného priestoru, a to oddelením od inej prevádzky, prípadne poskytnutím prevádzkového systému, v ktorom by vybavenie na rádiovú komunikáciu bolo dobrovoľné.

viii. Výber minim rozstupov

50. V priebehu prípravy počiatočného návrhu časti B sa rozhodlo o prenechaní tejto časti držiteľovi priestoru s odkazom na rozhodnutie Komisie, ktoré sa má prijať neskôr. Dôvodom bola zložitosť problému a potreba flexibility od úplného začiatku, ako aj potreba transponovať materiál vyňatý z PANS do vykonávacích predpisov, prijateľných prostriedkov preukázania zhody a materiálu s usmerneniami, alebo ho v závislosti od hodnotenia jednotlivých prípadov netransponovať vôbec. Preto sa rozhodlo o odložení riešenia podrobností tejto záležitosti, kým nebudú vypracované doplňujúce časti SERA, aby sa zabránilo omeškaniu procesu vypracovania časti B.
51. Zahrnutie hodnoty minim vertikálnych rozstupov nebolo súčasťou oznámenia NPA, v ktorom sa pôvodne uvádzalo, že „Komisia navrhne opatrenia týkajúce sa výberu minim rozstupov“.
52. Vzhľadom na skutočnosť, že minimá 1 000 stôp a 2 000 stôp sú už zabezpečené prostredníctvom odkazu na tabuľku cestovných hladín v dodatku 2 prílohy I predpisu SERA, pri posudzovaní vertikálnych rozstupov sa považovalo za vhodné zahrnúť text z ICAO PANS ATM oddielu 5.3.2 do vysvetlenia problému. Dosahuje sa tak spoločná štandardizovaná zhoda o kritériách vertikálnych rozstupov. Pokiaľ ide o horizontálne rozstupy, tie nebudú súčasťou vykonávacieho predpisu, ale budú podliehať prijateľným prostriedkom preukázania zhody alebo materiálu s usmerneniami, ako sa uviedlo na seminári.
53. Takáto schéma viedla v priebehu konzultácie k množstvu pripomienok, od otázok týkajúcich sa budúceho rozhodnutia Komisie až po pripomienky poukazujúce na nepochopenie presného významu a účelu pojmu držiteľ priestoru. Po verejnej konzultácii sa ukázalo, že oddiel o výbere minim rozstupov by sa mohol navrhovať s poukázaním na všeobecnú zásadu, že poskytovatelia leteckých navigačných služieb by predložili návrh na výber minim rozstupov, ktorý by schválil príslušný orgán. Túto možnosť pokladá návrhová skupina za spoľahlivý a bezpečný prístup, ktorý rešpektuje zásadu oddelenia poskytovania služieb od kontroly.
54. Ako bolo navrhované v oznámení NPA a neskôr zohľadnené v dokumente CRD, zámerom je zahrnúť tento výberový proces do budúcej časti ATS, ktorá sa má vypracovať po

predpisoch SERA, pretože logicky nespĺňa dohodnuté kritérium pravidiel lietania. Z diskusií v priebehu seminára však vyplynulo, že od zainteresovaných strán sa očakáva, aby bez meškania k tejto záležitosti poskytli konkrétnejší materiál. Výsledkom je text, ktorý je v súčasnosti v tomto stanovisku navrhovaný. Výhodou tohto prístupu je tiež konsolidácia súdržnosti v rámci celého oddielu 2.3 návrhu vykonávacieho predpisu, keďže sa s určitou vyžaduje, aby niektoré pododdiely v predpisoch SERA zostali zachované.

55. V návrhu predpisov pripojenom k tomuto stanovisku sa zohľadnili všetky prijaté pripomienky. Usúdilo sa, že návrh predpisov zabezpečuje požadovanú flexibilitu a proporionalitu, možno ho podľa potreby doplniť o prijateľné prostriedky preukázania zhody a o materiál s usmerneniami a takisto sa považuje za najpraktickejší prístup, ktorý má odrážať špecifickosť právneho prostredia EÚ pri vzťahu, ktorý existuje medzi normami ICAO a postupmi ICAO.

ix. Špeciálne VFR (SVFR) v noci

56. Bod 2.6.1 návrhu časti B SERA bol vypracovaný na základe nástroja č. 4 súboru nástrojov pre klasifikáciu vzdušného priestoru, ktorý v minulosti vytvoril tím organizácie EUROCONTROL pre oblasť vzdušného priestoru a navigáciu. Ako požadovali zainteresované strany, ustanovenia boli zahrnuté do návrhu vykonávacích predpisov SERA, a doplnili tak normy ICAO. Po vytvorení tohto nástroja sa zainteresované strany vo veľkej miere zhodli, že lety SVFR by sa mali povoliť iba cez deň. V tom čase boli zástupcovia všeobecného letectva z bezpečnostných dôvodov zásadne proti letom SVFR v noci. Následne skupina pre návrhy rozhodla, že lety SVFR sa povolia „len cez deň“, a toto rozhodnutie bolo ako jedno z kritérií súvisiacich s povoleniami SVFR zahrnuté do publikácie oznámenia NPA.
57. Vyskytlo sa však veľa pripomienok s názorom, že lety SVFR by mali byť povolené aj v noci. Skupina pre návrhy mala k tejto záležitosti výhrady, pretože k dispozícii nebol primeraný materiál o bezpečnosti, ktorý by odôvodnil odchýlku od súboru nástrojov, čo bolo základom odpovede na súvisiace pripomienky. Na druhej strane samotný súbor nástrojov nebol nikdy oficiálne hodnotený na základe bezpečnosti a bezpečnostná úroveň nástrojov bola prevažne odvodená od skutočnosti, že nástroje sú založené na európskych „najlepších postupoch“ a vyvinuli ich dobre informovaní odborníci v oblasti letectva, ktorí sú zodpovední za bezpečnostné otázky.
58. Jedným z technických dôvodov, prečo sa lety SVFR v noci nepovažujú za vhodné, bola skutočnosť, že let SVFR je primárne určený na to, aby letu VFR umožnil vstup alebo výstup z riadenej zóny, ak nie sú splnené podmienky na let VFR v rámci tejto riadenej zóny. Transpozícia týchto podmienok v noci však ponúkla len veľmi obmedzené možnosti pre lietanie z riadenej zóny v dôsledku požiadaviek pre nočné lety VFR v časti A SERA, ktoré sú veľmi podobné kritériám VMC v rámci riadenej zóny.
59. Z diskusií na seminári vyplynulo, že pripomienky týkajúce sa letov SVFR v noci sú založené na skutočných obavách a že pre takúto požiadavku naozaj existuje prijateľné opodstatnenie, predovšetkým vzhľadom na možnosť výskytu nedostatočných meteorologických podmienok v dôsledku rôznych kritérií. V prípade, ako bolo vysvetlené, že iba výška základne nízkej oblačnosti bola príliš nízka pre normálne VMC, ale stále umožňovala takú prevádzku, ako je nacvičovanie okruhov na letisku na udržanie kvalifikácie na nočné lety VFR, by mohli byť lety SVFR v noci užitočné, ak by daný let bol podľa miestneho stanovišťa ATS vhodný a stanovište ATS by naň udelilo povolenie.
60. Preto sa po zvážení všetkých pripomienok rozhodlo, že ku kritériu letu iba cez deň by sa mohla doplniť možnosť, že by príslušný orgán mohol povoliť let SVFR v noci na základe miestneho hodnotenia bezpečnosti, ktoré by obsahovalo posúdenie miestneho charakteru a podmienok pre nočný let VFR/SVFR. V každom prípade, ako to bolo aj pri časti A SERA, všetky ustanovenia prevzaté zo súboru nástrojov pre klasifikáciu vzdušného priestoru a všetky zložky návrhu vykonávacieho predpisu, ktoré majú doplniť materiál ICAO, sa podrobia hodnoteniu bezpečnosti. Následná správa bude k dispozícii skôr, ako Komisia ukončí komitologický postup pri návrhu časti B SERA.

x. Rozsah letových informačných služieb (FIS)

61. Veľké množstvo pripomienok sa týkalo rozsahu požiadaviek opísaných v časti B bode 3.2.2 a predovšetkým skutočnosti, že prísne doslovné dodržiavanie požiadaviek by mohlo viesť k neuskutočniteľným povinnostiam poskytovať obrovské množstvo zbytočných a niekedy nedostupných informácií. Tieto obavy znova odzneli na seminári v súvislosti s odpoveďou poskytnutou k týmto pripomienkam v dokumente CRD, v ktorej sa vysvetlil zámer objasniť túto záležitosť v materiáli s usmerneniami. Zainteresované strany uviedli, že niektoré obavy pretrvávajú naďalej, pretože materiál s usmerneniami nemôže z právneho hľadiska zmeniť obsah záväznej požiadavky.
62. Agentúra a EUROCONTROL sa na seminári dohodli, že sa pokúsia o optimálnu slovnú formuláciu, ktorá bude rešpektovať legitímne očakávania pilotov a zaručovať „bezpečnejšiu štandardnú situáciu“ bez vytvárania nadmernej záťaže pre stanovišťa ATS, ktorá by mohla byť nevyvážená vzhľadom na súčasné opodstatnené postupy a potenciálne by tiež pre nadmernú vyťaženosť frekvencie mala za následok prevádzkovú neefektívnosť.
63. Agentúra a EUROCONTROL dôkladne preskúmali ustanovenia a možnosť zmeny slovnej formulácie bez toho, aby vznikla potreba informovať organizáciu ICAO o rozdiely kategórie C. Po tejto analýze sa dospelo k záveru, že zmena ustanovení pridaním slov „as applicable“ (podľa potreby) alebo „as practicable“ (podľa možnosti) by mala za následok nevyhovujúce ustanovenia a mohla by ohroziť rovnováhu existujúcich postupov, a dokonca viesť k rozdielu kategórie C.
64. Preto sa dospelo k záveru, že text sa meniť nebude. Konečná podoba návrhu požiadavky však bude tiež doplnená o materiál s usmerneniami, aby sa objasnil zámer a vysvetlila sa potreba neblokovať frekvencie nepotrebnými, nedostupnými alebo pilotom nevyžiadanými informáciami v prípade všeobecných informácií. Materiál s usmerneniami sa vypracuje s využitím poznámky 1 oddielu 4.2.2 prílohy 11 k dohovoru o ICAO, podľa ktorej je potrebné uvedomiť si, že stanovišťa ATS nemusia byť vždy informované o celej prevádzke (detekčné pokrytie, rádiový kontakt atď.), a teda nemusia byť v niektorých prípadoch schopné poskytnúť relevantné informácie o nebezpečenstve zrážky.

xi. Meteorologické služby (MET)

65. Ako bolo vysvetlené v oznámení NPA, kapitolou 5 návrhu vykonávacieho predpisu sa transponujú príslušné ustanovenia z prílohy 3 k dohovoru o ICAO, ktoré majú charakter pravidiel lietania. Tieto zložky sa týkajú predovšetkým letových hlásení, ktoré podáva lietadlo.
66. Závery oznámenia NPA ukázali, že medzi zainteresovanými stranami je veľmi rozšírený názor, že predpisy SERA by sa nemali zaoberať oddielmi týkajúcimi sa automatického prenosu údajov. Tieto pripomienky poukázali na skutočnosť, že automatický prenos údajov (dátový prenos) by sa mal riešiť spolu so všetkými ostatnými aspektmi pri regulácii automatického prenosu údajov a dátového prenosu.
67. Preto kapitola 5 časti B SERA pripojená k tomuto stanovisku obsahuje iba ustanovenia súvisiace so špeciálnymi letovými hláseniami a inými nerutinnými pozorovaniami z lietadla hlásenými ústne.
68. Ako reakcia na obavy, ktoré vyjadrili zainteresované strany v súvislosti s oddelením týchto ustanovení od bežného oddielu prílohy 3 k dohovoru o ICAO, agentúra plánuje vytvoriť v stanovenej lehote maticu, aby sa pri všeobecnom transponovaní noriem a odporúčaných postupov ICAO do európskeho právneho rámca vyhla neúmyselnému opomenutiu akéhokoľvek ustanovenia.

xii. Zakročovanie proti civilným lietadlám

69. Oddiel týkajúci sa zakročovania proti civilným lietadlám bol transponovaný z prílohy 11 k dohovoru o ICAO do časti B SERA bez zmien pôvodného textu dohovoru o ICAO. Žiadny členský štát neinformoval organizáciu ICAO o rozdieloch v príslušných oddieloch prílohy

11 k dohovoru o ICAO. Vyskytla sa však jedna pripomienka, ktorá sa zopakovala na seminári i po ňom a bola prezentovaná ako reakcia, v ktorej boli vyjadrené výhrady najmä voči požiadavke, aby sa stanovište ATS pokúsilo nadviazať obojstrannú komunikáciu s lietadlom, proti ktorému sa zakročuje, a o zakročovaní informovalo pilota. Okrem komunikácie a poskytnutých vysvetlení a v záujme zabránenia riziku zmien, ktoré by ohrozovali bezpečnosť a integritu časti B SERA, pokiaľ by sa tieto ustanovenia zmenili, je dôležité zdôrazniť, že príslušné opatrenia sa týkajú len civilných stanovišť ATS riadiacich civilné lietadlo, proti ktorému sa potenciálne zakročuje, a že jediným cieľom týchto ustanovení je bezpečnosť. Ich cieľom nemá ani nemôže byť regulovanie spôsobu, akým sa zakročovanie uskutočňuje.

70. Okrem toho je potrebné uviesť, že príslušný oddiel začínajúci slovami, že stanovište ATS „prijme také z týchto opatrení, ktoré sú za daných okolností primerané: ...“, zaručuje potrebnú flexibilitu a usudzuje sa, že ponecháva orgánom členských štátov slobodu pri stanovovaní vnútroštátnych postupov.
71. Bod 4.2.2 poskytuje ďalšie objasnenie týkajúce sa spôsobu, ako sa má nadviazať komunikácia zem-vzduch.

xiii. Hlasové čítanie správ o komunikáciách medzi riadiacim a pilotom prostredníctvom dátového spojenia (CPDLC)

72. Návrh časti B SERA v uvedenom oznámení NPA poukázal na skutočnosť, že rozhodnutie, či sa bude alebo nebude požadovať hlasové čítanie správ o CPDLC, náleží príslušnému orgánu. To je príklad transponovania koncepcie „stanovišta ATS“ v materiáloch ICAO, ktorú je potrebné zmeniť na „poskytovateľa služieb“ alebo „príslušný orgán“ v európskom regulačnom rámci, ako je vysvetlené v predchádzajúcom oddiele i. Pri podstatnom množstve pripomienok sa uvádzalo, že rozhodnutie o takomto čítaní má jednoznačne operatívny charakter. Okrem toho sa usúdilo, že toto operatívne rozhodnutie bude podliehať hodnoteniu bezpečnosti, ktoré musí schváliť príslušný orgán.
73. Opodstatnenosť vysvetlení prijatých v písomnej konzultácii a na seminári bola prijatá a návrh vykonávacieho predpisu pripojený k tomuto stanovisku odráža operatívny charakter tohto rozhodnutia prostredníctvom odkazu na poskytovateľa leteckých navigačných služieb namiesto odkazu na príslušný orgán.

xiv. Zóna s povinným rádiovým vybavením (RMZ) – Zóna s povinným odpovedačom (TMZ)

74. Koncepcie zón s povinným rádiovým vybavením a s povinným odpovedačom boli odvodené zo súboru nástrojov pre klasifikáciu vzdušného priestoru organizácie EUROCONTROL. Boli vytvorené ako reakcia na rozšírené obavy a so zámerom zvýšiť bezpečnosť v niektorých častiach vzdušného priestoru, kde samotné zavedenie klasifikácie vzdušného priestoru podľa ICAO nebolo dostatočné na zabezpečenie očakávanej úrovne bezpečnosti vzhľadom na úroveň leteckých činností prebiehajúcich v takomto vzdušnom priestore.
75. Zavedenie zón RMZ a TMZ do časti B SERA získalo v prijatých pripomienkach všeobecnú podporu a malo by sa naň hľadieť ako na výrazné zlepšenie pri spoločnej realizácii dostupných prostriedkov na zvýšenie bezpečnosti v Európe. Niektoré pripomienky dali podnet na zlepšenie navrhovaného textu. Boli prijaté a zahrnuté do návrhu pravidla pripojeného k tomuto stanovisku.
76. Treba poznamenať, že hoci RMZ ani TMZ nemajú pôvod v prílohe 11 alebo prílohe 3 k dohovoru o ICAO, nepredstavujú rozdiel oproti dohovoru o ICAO, keďže príloha 11 tiež obsahuje ustanovenia, ktoré umožňujú špecifické požiadavky na povinný rádiový kontakt alebo používanie odpovedača v určených častiach vzdušného priestoru. Novou koncepciou je skutočnosť, že tieto požiadavky budú formulované a realizované v celej Európe rovnako, a to spôsobom, ktorý je tiež jasne zrozumiteľný pre všetkých pilotov bez ohľadu na ich pôvod alebo štátnu príslušnosť. Zóny RMZ a TMZ sa však zahrnú do balíka

položiek podliehajúcich hodnoteniu bezpečnosti, ktoré sa predloží Komisii po uverejnení stanoviska.

xv. Rýchlostné obmedzenie 250 uzlov

77. Pokiaľ ide o otázku obmedzenia vzdušnej rýchlosti spojenej s klasifikáciou vzdušného priestoru, návrh časti B SERA nemení pôvodné požiadavky ICAO. V rámci tejto témy boli prijaté pripomienky sporného charakteru, ako aj niekoľko sporných reakcií na dokument CRD. V niektorých pripomienkach sa požadovalo, aby sa rýchlostné obmedzenie rozšírilo na všetky triedy vzdušného priestoru do 10 000 stôp, zatiaľ čo v iných pripomienkach sa požadovalo, aby sa toto obmedzenie týkalo len letov VFR alebo, aby sa na niektoré konkrétne lety táto požiadavka pre rôzne dôvody nevzťahovala.
78. Zásada „vidieť a vyhnúť sa“, ktorá je základom rýchlostného obmedzenia sa uplatňuje pri letoch VFR a IFR, ako aj v situáciách, v ktorých nie sú zaistené rozstupy. Treba poznamenať, že je stále možné uplatniť obmedzenia prevádzkovej rýchlosti spojené s konkrétnymi povoleniami alebo postupmi, ktoré podliehajú schváleniu príslušného orgánu, pokiaľ neodporujú rýchlostnému obmedzeniu ICAO/SERA spojenému s klasifikáciou vzdušného priestoru (napr. konkrétna rýchlosť spojená so štandardnými odletmi a priletmi podľa prístrojov).
79. Pokiaľ ide o jednu pripomienku, v ktorej sa požadovala výnimka z rýchlostného obmedzenia pri niektorých kategóriách lietadiel, ktoré musia lietať vysokou rýchlosťou z prevádzkových alebo technických dôvodov, je potrebné zopakovať, že vykonávací predpis SERA sa vzťahuje iba na všeobecnú leteckú dopravu. Za povoľovanie vysokých rýchlostí v rozpore s ICAO v leteckom priestore, ktorý je otvorený všetkým kategóriám používateľov vzdušného priestoru, môže členský štát prebrať zodpovednosť len vo vlastnom vzdušnom priestore v takom rozsahu, v akom mu to umožňujú vlastné vnútroštátne právne predpisy (napr. lety OAT). Bolo by však veľmi zložité takéto rozhodnutie rozšíriť a nemalo by sa uplatňovať v celom európskom vzdušnom priestore ani pri uplatňovaní pravidiel všeobecnej leteckej dopravy v rámci daného vzdušného priestoru.
80. Preto sa rozhodlo, že v návrhu pravidla pripojeného k tomuto stanovisku, sa zachová rýchlostné obmedzenie 250 uzlov, ako sa uvádza v prílohe 11 k dohovoru o ICAO.

xvi. Dodatok k časti B SERA

81. Dodatok, v ktorom sa uvádzajú rozdiely medzi časťou B SERA a príslušnými prílohami dohovoru o ICAO vyžadujúce spoločný súhlas a oznámenie organizácii ICAO zo strany členských štátov, bol navrhnutý v súlade s obsahom navrhovanej časti B v oznámení NPA. Bolo prijaté množstvo pripomienok, v ktorých sa navrhovali zlepšenia alebo sa požadovali zmeny v súlade so zmenami navrhovanými v samotnom návrhu vykonávacieho predpisu.
82. Dodatok sa po konzultácii preskúmal a upravil v súlade so zmenami, ktoré sa zavádzajú v návrhu samotného vykonávacieho predpisu, a je pripojený k tomuto stanovisku.
83. Dodatok k časti B SERA v súčasnosti obsahuje deväť rozdielov vrátane rozdielov týkajúcich poznámok ICAO, ktoré majú záväzný charakter, v porovnaní s 253 oznámenými rozdielmi v rámci celých príloh 11 a 111 k dohovoru o ICAO týkajúcich sa položiek prílohy 11 k dohovoru o ICAO, ktoré boli v časti B SERA zachované.

IV. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy

Účel a zamýšľaný výsledok

84. Účelom hodnotenia vplyvu právnej úpravy je vybrať najlepšiu možnosť na dosiahnutie cieľa tvorby predpisov pri súčasnej minimalizácii potenciálnych negatívnych vplyvov. Hodnotenie pozostáva zo série piatich logických krokov, ktoré tvoria štruktúru analýzy: identifikácia problému, vymedzenie cieľa, vypracovanie možností riešenia, hodnotenie vplyvov a porovnanie možností riešenia. V tomto konkrétnom prípade je porovnanie možností riešenia pomerne obmedzené v dôsledku skutočnosti, že návrh vykonávacieho predpisu SERA bol vypracovaný v súlade s poverením SERA a, ako sa uvádza v oznámení NPA 2011-02, možnosť výberu riešenia, ako postupovať pri vypracúvaní návrhu časti B vykonávacích predpisov SERA, je obmedzená. Preto sa bude skúmať len vybraná možnosť.
85. V súčasnom hodnotení vplyvu právnej úpravy sa neopakuje v celom rozsahu hodnotenie vplyvu právnej úpravy uvedené v oznámení NPA, ale uvádzajú sa v ňom hlavné body a tiež niektoré nové vplyvy zistené v priebehu konzultácií.

a. Otázky, ktorým sa venuje hodnotenie vplyvu právnej úpravy časti B SERA

86. Transpozícia príslušných ustanovení z príloh 11 a 3 k dohovoru o ICAO do štandardizovaných európskych pravidiel lietania (SERA).
87. Ďalej Európska komisia v poverení SERA jasne žiadala, aby činnosti primárne viedli k vytvoreniu návrhu vykonávacích predpisov Európskej komisie, pokiaľ by sa neusúdilo, že je potrebná úplná harmonizácia. Tiež sa požadovalo, aby sa v predpisoch uprednostnili riešenia, ktoré sú v súlade s požiadavkami ICAO.

b. Rozsah problematiky

88. Ako bolo uvedené, hoci sa pravidlá lietania spomínajú aj v prílohe 2 k dohovoru o ICAO, uznalo sa, že ustanovenia, ktoré majú charakter pravidiel lietania sa nachádzajú aj v iných dokumentoch ICAO. To sa stalo základom pre vypracovanie návrhu časti B SERA v tom zmysle, že sa určili ustanovenia pochádzajúce z prílohy 3 a z prílohy 11 k dohovoru o ICAO, ktoré by sa mali transponovať do právnych predpisov EÚ ako pravidlá lietania.
89. Prvoradým cieľom návrhu vykonávacích predpisov SERA nie je vytvorenie nových záväzkov pre členské štáty, ale štandardizácia spôsobu, akým sa existujúce záväzky vyplývajúce z dohovoru o ICAO realizujú v rámci jednotného európskeho neba. Keďže transponované ustanovenia ICAO sa v celosvetovom meradle používajú už dlho, rozsah danej problematiky sa nepovažuje za významný.
90. Existuje niekoľko prípadov, v ktorých sa navrhovaná časť B SERA odlišuje (rozdiel kategórie A) od noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO. Navrhované rozdiely sú opodstatnené. Pokiaľ ide o návrh týkajúci sa kontrol času s presnosťou na najbližšiu minútu, ktoré by pravdepodobne predstavovali rozdiel kategórie C, vykoná sa hodnotenie bezpečnosti a predloží sa Komisii na pomoc v rámci komitologického postupu.

c. Stručné stanovenie cieľov stanoviska

91. Hlavným cieľom je pokračovať v úsilí, ktoré začala Európska komisia, vytvoriť harmonizovaný súbor pravidiel lietania pre európsky vzdušný priestor v záujme zvýšenia bezpečnosti a minimalizácie prekážok a rizika neporozumenia, ktorých príčinou by mohli byť odlišné súbory vnútroštátnych predpisov, a zabezpečiť efektívnu a výkonnú medzinárodnú leteckú dopravu, ktorá si vyžaduje spoločné pochopenie znakov, postupov pri zabraňovaní zrážkam, inštrukcií týkajúcich sa letových prevádzkových služieb, frazeológie a podobných záležitostí.

Možnosti

92. Vybraná možnosť je „návrh časti B SERA, ktorým sa transponujú ustanovenia týkajúce sa pravidiel lietania z príloh k dohovoru o ICAO okrem prílohy 2.“ Táto možnosť bola vybraná v súlade s poverením SERA.

Príslušné sektory

93. Vykonávacie predpisy SERA budú mať vplyv na osoby (pilotov, riadiacich letovej prevádzky) a subjekty (členské štáty, príslušné orgány, poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov lietadiel a pravdepodobne prevádzkovateľov letísk).

Vplyvy

a. Všetky zistené vplyvy

94. Na osoby a subjekty pôsobiace v rámci členských štátov, ktoré zaviedli klasifikáciu vzdušného priestoru nie úplne na základe ustanovenia ICAO (napr. povoľovanie určitých letov VFR v triede A alebo používanie triedy F nie ako dočasnej klasifikácie atď.) môže mať zavedenie tohto nariadenia vplyv. Okrem toho môže tieto identifikované sektory ovplyvniť aj niekoľko doplnení spojených s normami a odporúčanými postupmi organizácie ICAO (napr. pozdvihovanie úrovne niektorých poznámok na úroveň ustanovení, ako sa uvádza v dodatku k časti B SERA, a nové ustanovenia založené na súbore nástrojov pre klasifikáciu vzdušného priestoru).
95. Na prípravu dobre štruktúrovaného a prehľadného kvantitatívneho hodnotenia je potrebný celoeurópsky prieskum, pri ktorom by sa zistili tieto informácie:
- členské štáty, v ktorých klasifikácia vzdušného priestoru podľa SERA zapríčini zmeny;
 - ako zavedené zmeny ovplyvnia príslušné vnútroštátne právne predpisy a ako sa môže uskutočniť ich vykonávanie;
 - v akom rozsahu bude ovplyvnený prístup niektorých používateľov vzdušného priestoru k niektorým častiam vzdušného priestoru a či novo zavedené nástroje v časti B SERA umožnia zmierniť problémy prostredníctvom nových postupov;
 - aké zdroje vrátane výcviku budú potrebné na zavedenie nových postupov.
96. Tento druh prieskumu by si podľa odhadov vyžadoval veľa času aj zdrojov a so zreteľom na prísny časový harmonogram pre vypracovanie návrhu SERA sa jeho realizácia nepovažuje za možnú, a teda je sotva možné vykonať dôveryhodné kvantitatívne hodnotenie.

i. Bezpečnosť

97. Na riadne ohodnotenie celkového vplyvu vykonávacích predpisov, prijateľných prostriedkov preukazovania zhody a materiálu s usmerneniami na bezpečnosť je potrebný kompletný balík právnych predpisov. Okrem toho sa považuje za potrebné zaoberať sa tiež vykonávacími predpismi SERA spolu s nedávno prijatými vykonávacími predpismi pre udeľovanie preukazov spôsobilosti letovej posádke, s pravidlami letovej prevádzky, ktoré už odsúhlasil výbor EASA, a s budúcimi ustanoveniami spojenými s časťou ATS a časťou MET. V tomto konkrétnom prípade sa časťou B SERA do právnych predpisov EÚ zavádzajú iba transponované ustanovenia z prílohy 3 a prílohy 11 k dohovoru o ICAO, ktoré majú charakter pravidiel lietania. Časť B SERA dopĺňa časť A SERA, ktorou sa transponujú ustanovenia z prílohy 2 k dohovoru o ICAO. Okrem toho má nasledovať ďalšia činnosť súvisiaca s prípravou vykonávacích predpisov SERA, ktorou sa transponujú príslušné ustanovenia z prílohy 10 k dohovoru o ICAO, PANS-ATM, PANS-OPS a iných dokumentov do právnych predpisov EÚ. Celkový súbor právnych predpisov sa bude považovať za úplný až po prijatí všetkých vykonávacích predpisov uvedených v oddiele „štruktúra predpisov“. Je však dôležité zdôrazniť, že po uplatnení a realizácii

všetkých príslušných opatrení (vykonávacích predpisov, prijateľných prostriedkov preukázania zhody a materiálu s usmerneniami) bude v porovnaní so súčasnou situáciou celkový vplyv na bezpečnosť pozitívny, pretože v európskom vzdušnom priestore sa budú normy a odporúčané postupy organizácie ICAO realizovať jednotne.

98. Ako bolo uvedené, nemožno očakávať, že sa súčasne pripraví kompletný súbor harmonizovaných európskych pravidiel. To uznáva aj Európska komisia v poverení SERA organizácii EUROCONTROL, ktoré pri príprave vykonávacieho predpisu SERA počíta s postupným prístupom.
99. Je však potrebné posúdiť vplyv takejto transpozície na bezpečnosť vzhľadom na rozsah časti B SERA, aby bolo možné dokázať, že predpisy sú skutočne bezpečné. Uskutočnilo sa hodnotenie vplyvov na bezpečnosť – kapitola III oznámenia NPA (zhrnutie hodnotenia bezpečnosti časti B SERA) - týkajúce sa európskej transpozície požiadaviek na letové prevádzkové služby, ktoré majú charakter pravidiel lietania, do legislatívneho rámca jednotného európskeho neba.
100. Toto hodnotenie vplyvov na bezpečnosť sa uskutočnilo v priebehu rôznych fáz prípravy predpisov.
101. V počiatočnej fáze bolo stanovených šesť bezpečnostných špecifikácií SERA vysokej úrovne na riadnu prípravu ustanovení časti B SERA, ktoré majú ukázať, že: „na zabezpečenie bezpečného toku letovej prevádzky v rámci EÚ bol stanovený kompletný a správny súbor požiadaviek na letové prevádzkové služby, ktoré majú charakter pravidiel lietania.“
102. Na konci prípravnej fázy sa ukázalo, že časť B SERA je úplná, správna, dostatočne podrobná, má vysoký stupeň integrity, je potenciálne realizovateľná / dosiahnuteľná a je v súlade s cieľom vykonávacích predpisov. Treba poznamenať, že na väčšinu požiadaviek časti B SERA sa hľadí ako na bezpečnostné požiadavky, pretože ich primárnym cieľom je znížiť potenciálne nebezpečenstvo / riziko, ktoré je oblasti letectva vlastné (napr. vzdušné zrážky, zrážky na dráhe atď.)
103. Okrem toho, ako sa vyžaduje vo vykonávacom predpise SERA, prechodu zo súčasnej situácie členských štátov k uplatňovaniu ustanovení časti B SERA napomôže hodnotenie bezpečnosti na miestnej úrovni, ktorým sa má zaistiť bezpečná fáza tohto prechodu.
104. Pri tomto hodnotení sa dospelo k záveru, že by nemali byť povolené žiadne výnimky z pravidiel a že by sa mal uplatniť proces „údržby“ pri posudzovaní budúcich bezpečnostných potrieb, zmien a doplnení prílohy 11 a prílohy 3 k dohovoru o ICAO, alebo akýchkoľvek zmien a doplnení vyplývajúcich zo zmeny prevádzkového prostredia EÚ.
105. Toto štruktúrované hodnotenie vplyvov na bezpečnosť ukázalo, že požiadavky na letové prevádzkové služby v časti B SERA, ktoré majú charakter pravidiel lietania, zaisťujú bezpečnejší tok letovej prevádzky v rámci EÚ a jej uplatnenie bude úplne bezpečné až vtedy, keď sa dokončí a realizuje európsky regulačný systém v oblasti letectva. V skutočnosti sa všetky bezpečnostné problémy, odporúčania a predpoklady zistené v priebehu hodnotenia bezpečnosti riešia vo vykonávacích predpisoch SERA, ktoré sú pripojené k tomuto stanovisku, alebo už boli iniciované kroky na ich riešenie (napr. prebiehajúca príprava prijateľných prostriedkov preukázania zhody a materiálu s usmerneniami do časti B SERA a prebiehajúca príprava iných nariadení v rámci základného nariadenia).
106. Na záver je dôležité zdôrazniť, že vplyv niektorých zložiek na bezpečnosť, ako sú kontroly času s presnosťou na najbližšiu minútu namiesto polminúty, a nové ustanovenia, ako sú zóny RMZ a TMZ, sa budú analyzovať a závery tohto hodnotenia sa predložia Komisii.

ii. Ekonomické vplyvy

107. V tejto fáze sú v nákladoch zahrnuté najmä náklady spojené so šírením informácií, školením a oboznamovaním s pravidlom poskytovateľov leteckých navigačných služieb,

prevádzkovateľov lietadiel a používateľov vzdušného priestoru. Tieto náklady sa však považujú za jednorazové a ich účelom je zavedenie zmien pravidiel a postupov na prvýkrát. Po zavedení týchto zmien sa v dôsledku harmonizácie očakáva zníženie súčasných nákladov. Je však tiež potrebné zdôrazniť, že pre nedostatok dostupných údajov od každého členského štátu má hodnotenie ekonomických vplyvov len kvalitatívny charakter.

108. Dôsledkom v rôznych oblastiach európskeho vzdušného priestoru môže byť:

- žiadna zmena, ak sú vnútroštátne predpisy plne v súlade s časťou B SERA;
- zmena niektorých vnútroštátnych predpisov na účely zhody s časťou B SERA (pretože vykonávacím predpisom SERA sa netransponuje celá príloha 11 alebo príloha 3 k dohovoru o ICAO a k úplnej transpozícii dôjde až v záverečnej fáze);
- žiadny členský štát už nebude musieť vynakladať úsilie na transponovanie zmien a doplnení prílohy 11 a prílohy 3 k dohovoru o ICAO⁹, pretože k nemu dôjde na úrovni Európskej únie prostredníctvom zmeny a doplnenia európskych vykonávacích predpisov.

109. Rozsah vplyvov bude závisieť od:

- nákladov štátu spojených s dodržiavaním požiadaviek na uskutočnenie národných hodnotení zmien v oblasti bezpečnosti (ak nejaké zmeny nastali) spojených s realizáciou časti B SERA;
- množstva a rozsahu zistených rozdielov medzi časťou B SERA a vnútroštátnymi predpismi;
- rozsahu zmien (ak nejaké zmeny nastali) prevádzkových postupov požadovaných v ktoromkoľvek členskom štáte; a
- rozsahu opatrení na zníženie rizika (ak boli nejaké opatrenia prijaté) požadovaných pri hodnotení bezpečnosti, ktoré sa musí uskutočniť na miestnej úrovni.

110. Náklady na vykonávacie predpisy pre časť B SERA môžu zahŕňať:

- náklady na šírenie informácií, výcvik a oboznamovanie sa s vykonávacími predpismi SERA;
- náklady na uskutočnenie zmien v prevádzkových postupoch;
- náklady na opatrenia na zníženie rizika (ak boli nejaké opatrenia prijaté) požadované pri hodnotení bezpečnosti, ktoré sa musí uskutočniť na miestnej úrovni.

111. Vplyv na regulačné orgány, poskytovateľov leteckých navigačných služieb (ANSP), prevádzkovateľov letísk a používateľov vzdušného priestoru bude jednoznačne závisieť od rozsahu, v ktorom sa ich vnútroštátne predpisy líšia od príloh 3 a 11 k dohovoru o ICAO, a teda aj od časti B SERA. Súčasťou zahrnutia poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a prevádzkovateľov lietadiel bude šírenie informácií o každej zmene pravidiel medzi ich zamestnancami, primerané školenie ich zamestnancov a zavedenie všetkých požadovaných zmien do prevádzkových postupov. Príslušné orgány budú musieť zabezpečiť, aby boli ich zamestnanci informovaní o všetkých zmenách predpisov v rámci ich vlastného vzdušného priestoru a aby poskytovatelia leteckých navigačných služieb, prevádzkovatelia letísk a používatelia vzdušného priestoru dodržiavali zmenené a doplnené pravidlá. Zavedenie primeraného

⁹ Pre tie normy a odporúčané postupy organizácie ICAO, ktoré už boli transponované do právnych predpisov EÚ.

prechodného obdobia na nadobudnutie účinnosti pravidiel časti B SERA by mohlo tento vplyv zmierniť.

Regulačné orgány/príslušný orgán

112. Regulačné orgány/príslušné orgány sa budú musieť na začiatku ubezpečiť, že sa zaviedli požadované zmeny pravidiel, s čím sú spojené náklady (napr. inšpektori). Preto sa náklady na zabezpečenie zhody so všetkými zmenenými a doplnenými predpismi nebudú odlišovať od existujúcich nákladov na zabezpečenie zhody so súčasnými predpismi. Je možné, že niektoré členské štáty, ktorých sa dotknú ustanovenia časti B SERA, budú musieť náležite zmeniť a doplniť svoje vnútroštátne právne predpisy.
113. V niektorých konkrétnych prípadoch môže náklady spôsobiť potreba zaviesť zmeny v klasifikácii vzdušného priestoru, teda potreba úpravy všetkých príslušných máp a publikácií. Okrem toho by na dosiahnutie zhody s klasifikáciou vzdušného priestoru a adaptovanie konkrétnych používateľov vzdušného priestoru v niektorých členských štátoch bolo potrebné zaviesť zmeny v organizácii vzdušného priestoru, napr. nové trasy ATS, obmedzený alebo oddelený vzdušný priestor atď.

Poskytovatelia leteckých navigačných služieb (ANSP) a prevádzkovatelia letísk

114. Všetci poskytovatelia leteckých navigačných služieb by už mali uplatňovať potrebné postupy na zabezpečenie úplného šírenia informácií v rámci celého potrebného personálu. Hoci sa vzhľadom na zmeny požadované pri každom poskytovateľovi leteckých navigačných služieb očakávajú určité následky na administratívne záležitosti, používanie týchto existujúcich postupov na zavedenie časti B SERA by nemalo významne ovplyvniť náklady poskytovateľov leteckých navigačných služieb.
115. Pokiaľ ide o školenie, hoci môžu vzniknúť menšie náklady súvisiace s aktualizáciou školiacich materiálov, náklady na školiace kurzy by sa po zavedení týchto pravidiel nemali líšiť od súčasných nákladov na zachovávanie spôsobilosti personálu. Náklady na školenie by sa mohli zvýšiť iba v členských štátoch, kde je potrebné zmeniť klasifikáciu vzdušného priestoru a tiež je potrebné náležite upraviť postupy letových prevádzkových služieb. V každom prípade je možné náklady na zmeny prevádzkových postupov, ktoré majú uľahčiť zavedenie časti B SERA, odhadnúť len na miestnej úrovni.
116. Navyše ak by sa členské štáty rozhodli zmeniť klasifikáciu vzdušného priestoru triedy F na riadený vzdušný priestor, pravdepodobne by to znamenalo dodatočné náklady na školenie a zamestnávanie riadiacich leteckej prevádzky.
117. V prípadoch, že letecké navigačné služby poskytujú prevádzkovatelia letísk, zavedenie časti B SERA sa ich dotkne rovnako ako poskytovateľov leteckých navigačných služieb.

Prevádzkovatelia lietadiel a používatelia vzdušného priestoru

118. Šírenie informácií o navrhovanom predpise zabezpečujú existujúce rutinné postupy pre inštruktáže pre pilotov. Preto by sa mal tento proces zvládnuť v rámci súčasných postupov a pri minimálnom vplyve na náklady.
119. Pokiaľ ide o školenia a skúšky, podobne ako v prípade poskytovateľov leteckých navigačných služieb, hoci sa môžu vyskytnúť menšie náklady súvisiace s aktualizáciou školiacich materiálov, náklady na školenie po zavedení nových pravidiel je možné odhadnúť len na miestnej úrovni.
120. V niektorých konkrétnych prípadoch, keď regulačný orgán/príslušný orgán členského štátu rozhodne o zavedení zón RMZ a/alebo TMZ do vzdušného priestoru triedy G, F a E, sa pri obmedzenom počte lietadiel používaných vo všeobecnom letectve môže vyžadovať dodatočné vybavenie, ale odhad nákladov na zavedenie týchto opatrení môžu urobiť na miestnej úrovni len tie členské štáty, ktoré tieto opatrenia zavádzajú.

iii. Vplyvy na životné prostredie

121. Neočakáva sa žiadny, prípadne len minimálny vplyv na životné prostredie.

iv. Sociálne vplyvy

122. Neočakávajú sa žiadne sociálne vplyvy.

v. Iné požiadavky na letectvo mimo rozsahu pôsobnosti agentúry EASA alebo jednotného európskeho neba

123. Neexistujú žiadne ďalšie požiadavky mimo rozsahu pôsobnosti agentúry EASA alebo jednotného európskeho neba. Treba však poznamenať, že hoci prevádzka vojenských lietadiel a poskytovateľa vojenských služieb, ktorí poskytujú služby najmä pre lety OAT, nespádajú pod rozsah pôsobnosti jednotného európskeho neba ani základného nariadenia agentúry EASA, realizácia týchto ustanovení na európskej úrovni by mohla mať potenciálny vplyv na ich činnosť. S využitím dostupných informácií však nie je možné tento vplyv odhadnúť. Okrem toho je dôležité zdôrazniť, že vplyv by sa týkal najmä časti „GAT“ (všeobecná letecká doprava) vojenských činností (ako sú regulačné orgány, používatelia vzdušného priestoru alebo poskytovatelia leteckých navigačných služieb) a z tohto hľadiska možno vplyv považovať za podobný ako v prípade civilných subjektov.

Zhrnutie a záverečné vyhodnotenie

a. Porovnanie pozitívnych a negatívnych vplyvov pri každej posudzovanej možnosti

124. Ako bolo uvedené, možnosť výberu spôsobu, ako postupovať pri príprave časti B SERA, bola obmedzená. Z toho dôvodu pri tomto hodnotení vplyvu právnej úpravy nebolo možné uskutočniť komparatívnu analýzu vplyvov jednotlivých možností a pozornosť sa pri ňom sústredila na hodnotenie pozitívnych a negatívnych vplyvov vybranej možnosti „transpozície ustanovení pravidiel lietania z príloh k dohovoru o ICAO okrem prílohy 2“.

a.1 Pozitívne vplyvy:

- Jednotné vykonávanie štandardizovaných európskych pravidiel lietania v rozsahu pôsobnosti základného nariadenia a nariadenia o jednotnom európskom nebi.
- Jednotné nariadenie, ktorým sa pokrývajú požiadavky týkajúce sa pravidiel lietania prílohy 2 k dohovoru o ICAO a ktorým sa transponujú ustanovenia pravidiel lietania z príloh k dohovoru o ICAO okrem prílohy 2.
- Používatelia vzdušného priestoru pri letoch v európskom vzdušnom priestore nebudú musieť sledovať každú jednotlivú transpozíciu noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO súvisiacu s pravidlami lietania, ktorú vykoná členský štát.
- Menej prekážok a zníženie rizika nedorozumenia spôsobeného odlišnými súbormi vnútroštátnych pravidiel lietania a uplatňovaním rôznej klasifikácie vzdušného priestoru.
- Podpora členskými štátmi zabezpečením jednotného a vyhovujúceho zavedenia noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO. Členské štáty už v budúcnosti nebudú musieť vynakladať úsilie na transpozíciu zmien a doplnení príslušných ustanovení v prílohe 11 a prílohe 3 k dohovoru o ICAO, pretože sa bude vykonávať centralizovane na európskej úrovni prostredníctvom príslušných úloh tvorby právnych predpisov.
- Harmonizuje sa vykonávanie klasifikácie vzdušného priestoru podľa organizácie ICAO.
- Harmonizujú sa ustanovenia týkajúce sa špeciálnych letov VFR a zabezpečia sa jednoznačné podmienky pre ich realizáciu.

- Členské štáty budú mať k dispozícii nástroje na zvýšenie bezpečnosti v tých častiach vzdušného priestoru, kde sa to považuje za potrebné, prostredníctvom zavedenia zón s povinným rádiovým vybavením (RMZ) a zón s povinným odpovedačom (TMZ). Týmto spôsobom môžu členské štáty dať klasifikáciu vzdušného priestoru podľa ICAO do súladu so svojimi konkrétnymi potrebami.

a.2 Negatívne vplyvy:

- Ako bolo spomenuté, zásadou uplatnenou pri hodnotení vplyvu je obmedzenie rozsahu pôsobnosti na všeobecné otázky, pretože hodnotenie sa nemôže podrobne zaoberať všetkými aspektmi realizácie alebo národnými osobitosťami realizácie časti B SERA. Okrem toho v dôsledku prísneho časového harmonogramu sa neuskutočnil prieskum o podrobných aspektoch realizácie alebo národných osobitostiach realizácie časti B SERA.
- Možným negatívnym vplyvom sú náklady spojené s realizáciou časti B SERA, pokiaľ ide o školenia personálu a zmeny v postupoch.

b. Záverečné vyhodnotenie a odporúčenie vybranej možnosti

125. Následkom prijatia jednotných pravidiel lietania, ktorým sa transponujú ustanovenia z príloh k dohovoru o ICAO okrem prílohy 2, sú náklady, ktoré budú závisieť od predchádzajúcej situácie v členských štátoch.
126. V prípade požadovaných zmien by už mali byť v príslušných bezpečnostných systémoch a systémoch manažmentu zmien zavedené postupy na šírenie informácií medzi príslušnými osobami a rast nákladov na zahrnutie informácií o týchto navrhovaných zmenách pravidiel by mal byť v danom procese minimálny.
127. Čo sa týka školenia, hoci sa môžu vyskytnúť náklady súvisiace s úpravou školiaceho materiálu, náklady na školenie po zavedení nových pravidiel je možné odhadnúť len na miestnej úrovni.
128. Ak sa požadujú významnejšie zmeny, najmä v súvislosti so zavedením novej klasifikácie vzdušného priestoru a/alebo zón TMZ a RMZ, súvisiace náklady sa primerane zvýšia. V súčasnosti však nie je možné stanoviť ich výšku.
129. Potenciálne negatívne vplyvy spojené s potenciálnym zvýšením nákladov pre niektoré členské štáty, ktoré realizovali prílohu 11 a prílohu 3 s niektorými rozdielmi, by sa však mali kompenzovať celkovým pozitívnym vplyvom na bezpečnosť, pretože normy a odporúčané postupy ICAO sa v európskom vzdušnom priestore budú zavádzať jednotne potom, ako sa prijmú a realizujú všetky príslušné opatrenia (vykonávacie predpisy, prijateľné prostriedky preukázania zhody a materiály s usmerneniami). Okrem toho členské štáty nebudú musieť vynakladať úsilie na transpozíciu zmien a doplnení prílohy 11 a prílohy 3 k dohovoru o ICAO, pretože k nemu dôjde na európskej úrovni.
130. Navyše je tiež potrebné zdôrazniť pozitívny vplyv súvisiaci s realizáciou časti B vykonávacích predpisov SERA, ktorá podporí voľný cezhraničný pohyb lietadiel v Európe a pomôže členským štátom v ich úsilí zachovať si vysokú úroveň bezpečnosti, ako aj pri zavádzaní funkčných blokov vzdušného priestoru.

V. Konečné stanovisko agentúry

131. Ustanovenia časti B SERA v znení, ktoré je pripojené k tomuto stanovisku, boli vypracované v súlade s postupmi agentúry pre tvorbu predpisov a tiež v súlade so špecifikáciami Komisie v poverení SERA organizácii EUROCONTROL.
132. Na základe konzultácií v rámci agentúry, odpovedí na pripomienky zainteresovaných strán a reakcií prijatých spolu s vysvetleniami a odôvodneniami uvedenými v oddiele b) možno konečné stanovisko agentúry zhrnúť takto:

- a) Ustanoveniami časti B SERA, ktorá je pripojená k tomuto stanovisku, sa transponujú ustanovenia príloh 11 a 3 k dohovoru o ICAO, ktoré majú charakter pravidiel lietania a zabezpečujú harmonizáciu a jednotnosť pri zavádzaní klasifikácie vzdušného priestoru a pri využívaní vzdušného priestoru v Európe.
- b) Zvyšné rozdiely medzi časťou B SERA a príslušnými prílohami k dohovoru o ICAO sú vo vzťahu k súčasnému textu viac obmedzujúce (kategória A).
- c) Problémy spojené s vymedzením pojmu „príslušný orgán“ a opis „kontrola času“ by sa mali riešiť, skôr ako Komisia ukončí komitologický postup.
- d) Významné množstvo problémov opísaných v tomto dokumente, na ktoré poukázali zainteresované strany v priebehu prípravy, sa v návrhu predpisu pripojenom k tomuto stanovisku vyriešilo;
- e) Ostatné problémy sa budú riešiť v blízkej budúcnosti, potom ako agentúra v daných prípadoch vykoná hodnotenie bezpečnosti, ako sa uvádza v tomto stanovisku, v rámci prípravy prijateľných prostriedkov preukázania zhody / materiálu s usmerneniami alebo v rámci budúcej prípravy časti C SERA.

V Kolíne 14. novembra 2011

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ