



STANOVISKO č. 2/2010

EURÓPSKEJ AGENTÚRY PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

z 28. mája 2010

k nariadeniu Komisie č. XXX/2010, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb, pokiaľ ide o pracovné metódy a prevádzkové postupy

a

k nariadeniu Komisie č. XXX/2010 o dohľade nad bezpečnosťou v riadení letovej prevádzky a letových navigačných službách

I. Všeobecné informácie

1. V rámci nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008¹ v znení zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 1108/2009² (ďalej len „základné nariadenie“) sa od Komisie vyžaduje, aby prijala komplexný rámec predpisov na vykonávanie základných požiadaviek pre riadenie letovej prevádzky (Air Traffic Management, ďalej len „ATM“) a letecké navigačné služby (Air Navigation Services, ďalej len „ANS“). Podľa ustanovení článku 8b odsek 7 by navrhované vykonávacie predpisy mali byť vypracované s použitím príslušných ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 z 10. marca 2004, ktorým sa stanovuje rámec na vytvorenie jednotného európskeho neba (rámcové nariadenie), nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb), nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 551/2004 z 10. marca 2004 o organizácii a využívaní vzdušného priestoru v jednotnom európskom nebi (nariadenie o vzdušnom priestore) a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 z 10. marca 2004 o interoperabilite siete manažmentu letovej prevádzky v Európe (nariadenie o interoperabilite) a súvisiacich vykonávacích predpisov. Návrhy nariadení predložené v tomto stanovisku vychádzajú predovšetkým z nasledujúcich nariadení Komisie:
 - a. nariadenie Komisie (ES) č. 2096/2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb³;
 - b. nariadenie Komisie (ES) č. 1315/2007 o dohľade nad bezpečnosťou v manažmente letovej prevádzky, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2096/2005⁴.
2. Rozsah činností pri tvorbe predpisov, ktoré vyústili do vypracovania tohto stanoviska, sa uvádza v referenčnom rámci ATM.001⁵ Rozšírenie systému EASA na úpravu riadenia letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS) v oblasti bezpečnosti – vypracovanie pravidiel týkajúcich sa požiadaviek na poskytovateľov letových navigačných služieb a ATM.004⁶ Rozšírenie systému EASA na úpravu riadenia letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS) v oblasti bezpečnosti – vypracovanie pravidiel týkajúcich sa príslušných orgánov. Podrobnejší opis predmetného rozsahu sa nachádza ďalej. Ako sa však vysvetľuje v kapitole II tohto stanoviska, obsah a postup pri tvorbe predpisov, ktorý uplatnila Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“), nebol v úplnom súlade so spomínaným referenčným rámcom. Obsah návrhov nariadení uvedených v tomto stanovisku sa riadi rozhodnutiami prijatými na 33. a 34. zasadnutí Výboru pre jednotné európske nebo, ktoré sa konali 3. a 4. decembra 2009, a listom⁷, ktorý agentúre poslala Európska komisia a v ktorom Komisia žiadala, aby sa pri urýchlenej transpozícii predpisov týkajúcich sa jednotného európskeho neba použil zrýchlený proces. Preto sa na základe týchto rozhodnutí toto stanovisko vzťahuje na

¹ 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).

² Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009 z 21. októbra 2009, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb a zrušuje smernica 2006/23/ES (Ú. v. EÚ L 309, 24.11.2009, s. 51).

³ Nariadenie Komisie (ES) č. 2096/2005 z 20. decembra 2005, ktorým sa ustanovujú spoločné požiadavky na poskytovanie leteckých navigačných služieb (Ú. v. EÚ L 335, 21.12.2005, s. 13 – 30).

⁴ Nariadenie Komisie (ES) č. 1315/2007 z 8. novembra 2007 o dohľade nad bezpečnosťou v manažmente letovej prevádzky, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 2096/2005 (Ú. v. EÚ L 291, 9.11.2007, s. 16 – 22).

⁵ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.001.pdf.

⁶ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/TORs2/ToR%20ATM.004.pdf.

⁷ TREN F2/JP/sr D(2009) 74614.

transpozíciu nariadenia (ES) č. 2096/2005 a nariadenia (ES) č. 1315/2007 s potrebnými minimálnymi technickými aktualizáciami a pri čiastočnom uplatňovaní základného nariadenia.

3. Obsah tohto stanoviska predstavuje len prvú fázu procesu. Základné nariadenie sa v plnej miere uplatní až počas druhej fázy podľa postupu pri tvorbe predpisov prijatom správnu radou agentúry⁸. Agentúra zmení a doplní spomínaný referenčný rámec, aby zodpovedal tomuto prístupu založenom na fázach.
4. Agentúra týmto predkladá Komisii svoje stanovisko, ktorého účelom je dodržať zrýchlený proces ako prvú fázu na uplatnenie článkov 8b a 22a základného nariadenia.
5. Pri vypracúvaní navrhovaných predpisov sa zohľadnili nariadenia Európskej únie patriace do rámca jednotného európskeho neba a príslušné medzinárodné normy a odporúčané postupy, ktoré uverejnila Medzinárodná organizácia pre civilné letectvo (ICAO) (t. j. prílohy organizácie ICAO) na základe článku 37 Chicagského dohovoru. Podľa článku 2 ods. 2 písm. d) základného nariadenia má agentúra pomáhať členským štátom pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich zo spomínaného dohovoru tým, že vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečí, aby sa jeho ustanovenia náležite zohľadnili pri vypracúvaní vykonávacích predpisov.
6. Toto stanovisko sa prijalo čiastočne podľa postupu určeného správnu radou agentúry EASA⁹ v súlade s ustanoveniami článku 19 základného nariadenia. Správnej rade agentúry sa predložili odchýlky od daného postupu vyplývajúce z použitia zrýchleného procesu (na základe žiadosti Komisie a Výboru pre jednotné nebo). Správna rada v zásade potvrdila svoju podporu použitia tohto postupu v tomto konkrétnom prípade, keď už sú zavedené existujúce právne predpisy, za predpokladu, že v porovnaní s existujúcimi predpismi nedôjde k výrazným zmenám obsahu.

II. Konzultácie

7. Náročný časový harmonogram vyplývajúci zo zrýchleného procesu, o ktorý písomne požiadala Európska komisia a potvrdila ho správna rada agentúry EASA a Výbor pre jednotné nebo (v dôsledku ktorého je potrebné prijať prvé vykonávacie predpisy do konca roka 2010, čo znamená, že agentúra musela predložiť toto stanovisko najneskôr v júni 2010), neumožnil agentúre dodržať riadne fázy postupu pri tvorbe predpisov, v rámci ktorých je potrebné uskutočniť formálnu konzultáciu so zúčastnenými stranami prostredníctvom verejnej konzultácie. Ak by sa dodržal úplný postup pri tvorbe predpisov prijatý správnu radou, odo dňa uverejnenia oznámenia o návrhu zmeny a doplnenia do prijatia tohto stanoviska by muselo uplynúť najmenej šesť až sedem mesiacov. Preto s cieľom dodržať termín stanovený uvedenými rozhodnutiami sa na webovej stránke agentúry neuvěřnilo oznámenie o návrhu zmeny a doplnenia a nevypracoval a nezverejnil sa ani dokument pripomienok a odpovedí. V tomto prípade sa stanovisko len priamo predkladá Európskej komisii. Okrem toho, keďže predkladaný návrh predpisov je jednoduchou transpozíciou existujúcich nariadení týkajúcich sa jednotného európskeho neba, nevydajú sa nijaké rozhodnutia agentúry týkajúce sa prijateľných spôsobov plnenia požiadaviek ani materiálov s usmerneniami.
8. S cieľom zabezpečiť oboznámenie všetkých zúčastnených strán s obsahom tohto stanoviska usporiada agentúra spolu s Európskou komisiou osobitné semináre zamerané na podrobné vysvetlenie obsahu a plánov týkajúcich sa bezprostredne nasledujúcej druhej fázy. Okrem toho agentúra podľa potreby zorganizuje samostatné informačné stretnutia zamerané na obsah tohto stanoviska pre nasledujúce orgány: Výbor pre

⁸ 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, 13.6.2007.

⁹ 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, 13.6.2007.

jednotné európske nebo (SSC), poradný orgán odvetvia (ICB), poradná rada agentúry EASA (EASAAB), poradná skupina vnútroštátnych orgánov (AGNA) a Poradný výbor pre bezpečnostné normy (SSCC).

9. Agentúra predloží Európskej komisii písomné závery o výsledkoch seminárov a informačných stretnutí a uverejní ich (prostredníctvom osobitnej webovej stránky vyhradenej pre riadenie letovej prevádzky a letiská¹⁰), aby ich mohla Komisia riadne zohľadniť pri príprave svojho legislatívneho návrhu.

III. Obsah stanoviska agentúry

a) **Spoločné požiadavky na poskytovanie letových navigačných služieb, pokiaľ ide o pracovné metódy a prevádzkové postupy**

10. V súčasnosti ešte stále nedošlo k zmene a doplneniu nariadení týkajúcich sa jednotného európskeho neba tak, aby zohľadňovali ustanovenia základného nariadenia v súlade s požiadavkami európskeho zákonodarného orgánu (článok 65a základného nariadenia). Preto nariadenia týkajúce sa jednotného európskeho neba na jednej strane stále obsahujú niektoré bezpečnostné požiadavky vzťahujúce sa na uplatňovanie systému osvedčovania poskytovateľov letových navigačných služieb, a na druhej strane neobjasňujú vzťah medzi týmito bezpečnostnými požiadavkami a ostatnými požiadavkami, ktoré priamo nesúvisia s bezpečnosťou. Dochádza tak k prekryvaniu základného nariadenia a nariadení týkajúcich sa jednotného európskeho neba. V ideálnom prípade by teda bolo potrebné zmeniť a doplniť nariadenie týkajúce sa jednotného európskeho neba v súlade s uvedeným vysvetlením, čo by agentúre umožnilo vydať vykonávací predpis iba k základnému nariadeniu. Európska komisia však žiadala, aby agentúra vydala stanovisko transponujúce existujúce nariadenia bez zásadných zmien, a teda aby agentúra predložila návrh nariadení s dvojitým právnym základom. To umožní, aby aj naďalej existovalo len jedno nariadenie, ktorým sa stanovujú požiadavky na poskytovateľov letových navigačných služieb a na orgány, až do času, keď bude možné danú situáciu objasniť.
11. S cieľom transponovať nariadenie (ES) č. 2096/2005 do vykonávacích predpisov v rámci základného nariadenia, pričom sa uplatní zrýchlený proces v súlade s požiadavkou Európskej komisie, agentúra prekopírovala dané nariadenie a zaviedla nasledujúce nevyhnutné zmeny a minimálne technické aktualizácie na vykonanie základného nariadenia:
- Pridanie pojmu **príslušný orgán** (nový článok 3 návrhu vykonávacieho predpisu). Táto zmena je potrebná na vykonanie článkov 8b a 22a. Daný pojem sa vzťahuje na nasledujúce príslušné orgány: národný dozorný orgán, ako je vymedzený v nariadení (ES) č. 549/2004 v znení zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 1070/2009; orgán alebo orgány oprávnené vykonávať dohľad vo funkčnom bloku vzdušného priestoru v súlade s rozhodnutiami členských štátov podieľajúcich sa na systéme funkčných blokov vzdušného priestoru v prípade, ak týmto orgánom nie je národný dozorný orgán; a agentúra v súlade s požiadavkami článku 22a základného nariadenia pre celoeurópskych poskytovateľov služieb a pre poskytovateľov služieb sídliačich mimo územia, na ktorom sa uplatňuje Zmluva o Európskej únii, no poskytujúcich služby vo vzdušnom priestore tohto územia. Ďalšie podrobnosti o agentúre ako príslušnom orgáne sú uvedené v odseku c).
 - Vymedzenie celoeurópskej služby.** Toto vymedzenie je potrebné na ďalšie vykonávanie článku 22a. Zámerom tohto vymedzenia je napomôcť lepšiu identifikáciu daných celoeurópskych služieb. Ide o navrhnuté a zavedené služby, ktoré majú byť k dispozícii používateľom vo väčšine členských štátov alebo vo všetkých členských štátoch. Slovné spojenie „vo väčšine členských štátov alebo vo všetkých členských štátoch“ je potrebné použiť, aby sa dané vymedzenie vzťahovalo

¹⁰ <http://www.easa.europa.eu/atm/>.

aj na prípady, keď služba, hoci je navrhnutá ako celoeurópska, nie je k dispozícii používateľom v každom jednom členskom štáte (napr. družicová konštelácia neposkytuje pokrytie pre všetky členské štáty).

- iii. Pridanie **odkazov na základné nariadenie** v prípadoch, kde to bolo potrebné z hľadiska právnej istoty. Tieto navrhované zmeny vykonávajú základné nariadenie a sú priamym následkom rozšírenia systému EASA na úpravu riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb.
 - iv. Odkazy na **národné dozorné orgány**, ako sú vymedzené v nariadení (ES) č. 549/2004 v znení zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 1070/2009, sa v prípade potreby **nahradili** odkazmi na **príslušné orgány** (napr. v prípade ustanovení týkajúcich sa vzájomného preskúmania sa to nepovažovalo za potrebné). Niektoré zainteresované strany spochybňovali, či existuje právny základ na to, aby agentúra vykonávala určité úlohy ako príslušný orgán, a požadovali, aby sa vždy uviedlo, kto je príslušným orgánom (národný dozorný orgán alebo agentúra). Podľa názoru agentúry to nie je potrebné uvádzať v každom ustanovení návrhu nariadení, pretože by sa tak opakovali úlohy a zodpovednosti, ktoré už sú špecifikované v základnom nariadení. Napríklad v prípade pôvodného článku 6 (nový článok 7) s názvom Uľahčenie sledovania plnenia požiadaviek sa pojem národný dozorný orgán nahradil pojmom príslušný orgán. V tomto prípade je však jasné, že oprávnenie inšpektorov agentúry je zabezpečené už prostredníctvom uplatňovania článku 55 základného nariadenia s názvom Preskúmanie podnikov.
 - v. Pojem **uznaná organizácia sa nahradil** pojmom **oprávnený subjekt**. Je to potrebné na vykonanie článku 13 základného nariadenia. Je tiež dôležité zdôrazniť, že článok 3 nariadenia (ES) č. 550/2004 sa zmenil a doplnil nariadením č. 1070/2009, pričom sa pojem uznaná organizácia nahradil pojmom oprávnený subjekt.
 - vi. Aktualizovali sa aj **odôvodnenia**, aby lepšie odrážali momentálnu situáciu, nový právny základ, základ pre navrhovaný vykonávací predpis a budúce fázy tvorby predpisov v tejto oblasti.
 - vii. Zavedenie **určitých zmien v procese vzájomného preskúmania**. Na 34. zasadnutí Výboru pre jednotné európske nebo sa hovorilo o procese vzájomného preskúmania a niektoré členské štáty žiadali, aby sa agentúra stala súčasťou procesu vzájomného preskúmania. Preto agentúra navrhla veľmi jednoduché úpravy tohto pôvodného článku 9 (nový článok 10). Okrem toho možno na základe odporúčania Európskej komisie konštatovať, že sa zatiaľ neprijalo jednoznačné rozhodnutie, či sa vo vzájomnom preskúmaní bude pokračovať aj po prvom kole, ktoré sa má dokončiť koncom roka 2012. Preto sa na základe odporúčania Európskej komisie navrhuje nahradiť slovo „bude“ slovom „môže“.
- Hoci v nariadení (ES) č. 2096/2005 nie je vymedzený pojem vzájomné preskúmanie ani rozsah či ciele vzájomného preskúmania, podľa názoru agentúry sa na postupy podobné vzájomnému preskúmaniu (výkon vyučovania a učenia, výmena skúseností s vykonávaním, dohodnuté závery týkajúce sa osvedčených prevádzkových postupov atď.) vzťahujú výstupy tzv. stretnutí na tému kontroly dodržiavania noriem, ktoré existujú v iných oblastiach letectva (napr. letová bezpečnosť, letové operácie, udeľovanie preukazov spôsobilosti posádkam lietadiel). Zámerom agentúry je tiež rozšíriť tieto stretnutia na tému kontroly dodržiavania noriem o oblasť riadenia letovej prevádzky, oblasť letových navigačných služieb a oblasť letísk s cieľom poskytnúť príslušným orgánom nevyhnutné fórum na prerokovanie otázok týkajúcich sa vykonávania, zabezpečiť výkon vyučovania a učenia a tiež prerokovať bezpečnostné otázky spoločné pre celý systém letectva. Agentúra zastáva názor, že takýto typ dobrovoľnej spolupráce nie je potrebné regulovať.
- viii. Zavedenie **prechodných ustanovení a zrušenie** existujúcich nariadení. Tieto ustanovenia boli potrebné, aby sa objasnilo, že:

- všetky existujúce osvedčenia poskytovateľov letových navigačných služieb vydané podľa nariadenia (ES) č. 2096/2005 ostávajú platné tak, ako boli vydané;
- uchádzači, ktorí požiadali príslušný orgán o udelenie osvedčenia poskytovateľa letových navigačných služieb pred dátumom nadobudnutia účinnosti navrhovaného nariadenia, preukážu splnenie príslušných požiadaviek navrhovaného nariadenia, a preto im bude vydané osvedčenie poskytovateľa letových navigačných služieb v súlade s navrhovaným nariadením. Agentúra zastáva názor, že pre existujúce žiadosti, ktoré sú práve v procese vybavovania, nie je potrebné zaviesť prechodné obdobie, pretože z hľadiska uchádzača nemajú uvedené zmeny žiadny dosah na preukázanie splnenia príslušných požiadaviek. V odseku 2 sa vysvetľujú prechodné opatrenia týkajúce sa prípadov, keď v rámci uplatňovania nových nariadení dochádza k zmene príslušného orgánu pre funkciu dohľadu nad bezpečnosťou;
- pre prípady, keď je agentúra príslušným orgánom pre poskytovateľov letových navigačných služieb (v prípade celoeurópskych poskytovateľov služieb a v prípade poskytovateľov služieb sídliacich mimo územia Európskej únie), sa uplatňujú ustanovenia odseku 3. Tieto ustanovenia sú potrebné na zaručenie kontinuity procesu osvedčovania, ktorý už orgán členského štátu (orgány členských štátov) začal (začali) a na zabezpečenie hladkého prechodu pre týchto uchádzačov. Agentúra navrhuje, aby sa v spolupráci s agentúrou umožnilo pokračovať v procese osvedčovania a aby sa činnosti v oblasti dohľadu previedli na agentúru až po vydaní osvedčenia;
- uchádzači žiadajúci o osvedčenia poskytovateľa letových navigačných služieb začnú uplatňovať navrhované nariadenie 20 dní po jeho uverejnení (po prechádzajúcom prijatí nariadenia);
- **nariadenie (ES) č. 2096/2005 a nariadenie (ES) č. 668/2008 a článok 6 nariadenia (ES) č. 482/2008 sa zrušujú, pretože tieto požiadavky sú už v plnej miere zahrnuté v navrhovanom nariadení.**

12. Pokiaľ ide o **odkazy na prílohy ICAO**, agentúra si uvedomuje, že od prijatia nariadenia (ES) č. 668/2008 boli prílohy ICAO zmenené a doplnené takto:
- i. **príloha č. 2**, 10. vydanie, júl 2005, zmeny a doplnenia až po **č. 40** boli upravené na zmeny a doplnenia **č. 42**;
 - ii. **príloha č. 3**, 16. vydanie, júl 2007, zmeny a doplnenia až po č. 74;
 - iii. **príloha č. 4, 10. vydanie, júl 2001**, so zmenami a doplneniami až po č. 54 bolo pozmenené a doplnené na **11. vydanie, júl 2009**;
 - iv. **príloha č. 10 diel I**, 6. vydanie, júl 2006, zmeny a doplnenia až po **č. 82** boli upravené na zmeny a doplnenia **č. 84**;
 - v. **príloha č. 10 diel I**, 6. vydanie, október 2001, zmeny a doplnenia až po **č. 82** boli upravené na zmeny a doplnenia **č. 84**;
 - vi. **príloha č. 10 diel III**, 2. vydanie, júl 2007, zmeny a doplnenia až po **č. 82** boli upravené na zmeny a doplnenia **č. 84**;
 - vii. **príloha č. 10 diel IV**, 4. vydanie, júl 2007, zmeny a doplnenia až po **č. 82** boli upravené na zmeny a doplnenia **č. 84**;
 - viii. **príloha č. 10 diel V**, 2. vydanie, júl 2001, zmeny a doplnenia až po **č. 82** boli upravené na zmeny a doplnenia **č. 84**;
 - ix. **príloha č. 11**, 13. vydanie, júl 2001, zmeny a doplnenia až po **č. 45** boli upravené na zmeny a doplnenia **č. 47-B**;
 - x. **príloha č. 14 diel I, 4. vydanie, júl 2004**, so zmenami a doplneniami až po č. 9 bolo zmenené a doplnené na **5. vydanie, júl 2009**;

- xi. **príloha č. 14** diel II, **2. vydanie, júl 1995**, so zmenami a doplneniami až po č. 3 bolo zmenené a doplnené na **3. vydanie, júl 2009**;
- xii. **príloha č. 15**, 12. vydanie, júl 2004, zmeny a doplnenia až po **č. 34** boli upravené na zmeny a doplnenia **č. 35**.

13. Agentúra ešte nezaviedla tieto aktualizované odkazy v návrhu nariadenia do tohto stanoviska. S cieľom pomáhať členským štátom pri plnení záväzkov vyplývajúcich zo Chicagského dohovoru (pozri článok 2 ods. 2 písm. d) základného nariadenia) agentúra navrhuje analyzovať zmeny vyplývajúce z najnovších verzií príloh, aby bolo možné vyhodnotiť a posúdiť vplyv ich vykonávania, a zároveň k tejto otázke predložiť Komisii náležité stanovisko.

Je tiež dôležité zdôrazniť, že v dôsledku transpozície príslušných noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO, ktorá sa uskutoční počas druhej fázy, už nebudú predmetné odkazy potrebné, a preto sa nahradia primeranými opatreniami na úrovni Únie.

14. Taktiež je dôležité zdôrazniť, že článok 25 nedávno prijatého nariadenia Komisie, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti letových navigačných služieb a sieťových funkcií, vyžaduje zmenu a doplnenie časti 2.2 a časti 9 prílohy I k nariadeniu (ES) č. 2096/2005. V tomto stanovisku agentúra navrhuje zrušiť nariadenie (ES) č. 2096/2005 a nahradiť ho týmto nariadením. Agentúra preto odporúča zapracovať zmeny a doplnenia požadované nariadením, ktorým sa stanovuje systém výkonnosti letových navigačných služieb, do legislatívneho návrhu Komisie pre toto nariadenie.

15. Okrem minimálnych už uvedených technických aktualizácií a otázok, ktoré agentúra navrhuje zmeniť a doplniť na základe odseku 11, agentúra na základe odporúčaní odborníkov zo skupín na tvorbu predpisov (ATM.001 a ATM.004) identifikovala nasledujúce oblasti, v ktorých je potrebné dosiahnuť zlepšenie. Agentúra spolu s odborníkmi vykonala predbežné posúdenie týchto zlepšení z hľadiska ich primeranosti, zrelosti a možnosti ich zaradenia ako súčasti zrýchleného procesu. Avšak vzhľadom na závery uvedených zasadnutí Výboru pre jednotné európske alebo a v dôsledku chýbajúceho riadneho procesu konzultácií v rámci tvorby predpisov ich ešte agentúra nezačlenila ako súčasť navrhovaných nariadení. Podľa názoru agentúry je preto potrebné stanoviť tieto nasledujúce návrhy na zlepšenie ako priority, ktoré treba riešiť v rámci druhej fázy postupu pri tvorbe predpisov spolu s transpozíciou príslušných noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO:

- i. Ustanovenia o **odchýlkach** uvedené v článku 5 navrhovaného nariadenia: hoci agentúra transponovala existujúce ustanovenia pôvodného článku 4 nariadenia (ES) č. 2096/2005 v súlade so žiadosťou Európskej komisie a so súhlasom Výboru pre jednotné európske alebo, agentúra by rada zdôraznila, že doslovná transpozícia tohto článku môže viesť k vzniku určitých problémov z hľadiska zlučiteľnosti so základným nariadením. V prvom rade na základe ustanovenia, že osvedčenie sa obmedzuje na vzdušný priestor v rámci zodpovednosti príslušného orgánu, ktorý ho vydal. To by sa mohlo vykladať ako nedodržanie článku 11 základného nariadenia. Po druhé, agentúra zastáva názor, že v pôvodnom návrhu článku sa neustanovuje dostatočný stupeň právnej istoty, ktorý je potrebný na splnenie cieľa jednotného vykonávania požiadaviek na bezpečnosť letectva ustanovených základným nariadením. Okrem vylúčenia niektorých ustanovení, ktoré nemôžu byť predmetom odchýlok, vníma agentúra súčasnú situáciu tak, že nie sú stanovené nijaké kritériá, pokiaľ ide o to, ktoré požiadavky treba uplatňovať na poskytovateľov letových navigačných služieb, na ktorých sa vzťahujú odchýlky. V dôsledku toho by mohla vzniknúť situácia, že rôzne príslušné orgány by mohli uplatňovať veľmi rozdielne kritériá, čo by potenciálne mohlo viesť k prípadom, keď by sa od podobných uchádzačov vyžadovalo splnenie veľmi rozdielných požiadaviek. To však neznamená, že agentúra nepovažuje za potrebnú určitú mieru flexibility. Práve túto flexibilitu sa snaží zabezpečiť základné nariadenie v článku 14, v ktorom sa ustanovuje možnosť členských štátov pri osobitných okolnostiach odchýliť sa od daných požiadaviek, no úplne transparentným spôsobom a pod dohľadom Komisie s pomocou agentúry a ostatných členských

štátov. Osobitne v článku 14 ods. 6 základného nariadenia sa uvažuje o presne takej situácii, na ktorú sa vzťahuje článok 5 návrhu nariadenia. V takýchto prípadoch teda možno použiť tento článok, čo bude mať zjavný priaznivý dosah na bezpečnosť a jednotné vykonávanie požiadaviek.

Okrem toho na základe článku 8b ods. 3 základného nariadenia agentúra navrhuje vykonávacie predpisy, ktoré členským štátom umožnia rozhodnúť o tom, za akých podmienok budú poskytovatelia letových informačných služieb oprávnení vyhlásiť poskytované služby. Vzhľadom na zrýchlený proces však agentúra zatiaľ takýto návrh nepredložila.

Na základe uvedeného bude agentúra ďalej vyhodnocovať ustanovenia navrhovaného článku 5 o odchýlkach s úmyslom vykonať článok 8b ods. 3 a tiež s úmyslom poskytnúť potrebnú flexibilitu a proporcionalitu poskytovateľom letových navigačných služieb, na ktorých sa v súčasnosti vzťahujú odchýlky. Na základe tohto hodnotenia agentúra podľa potreby v druhej fáze zavedie príslušné zmeny a doplnenia.

Napokon je potrebné dodať, že agentúra zastáva názor, že niektoré požiadavky, na ktoré sa v súčasnosti môžu vzťahovať odchýlky, by sa mali v druhej fáze prehodnotiť. Predovšetkým požiadavky uvedené v odsekoch 2.1, 3.2 písm. b), 3.3 prílohy I predstavujú podľa názoru agentúry nielen základné bezpečnostné prvky, ale sú tiež dostatočne flexibilné, aby umožnili vykonávanie zo strany všetkých poskytovateľov letových navigačných služieb.

- ii. **Požiadavky** na vydávanie osvedčení pre poskytovateľov letových navigačných služieb, **ktoré sa netýkajú bezpečnosti** (napr. požiadavka, aby poskytovatelia letových navigačných služieb mali podnikateľský plán), ako aj vymedzenie a identifikácia týchto ustanovení, ktoré sa netýkajú bezpečnosti. Táto téma bola predmetom rozsiahlych rokovaní s odborníkmi skupín na tvorbu predpisov. Na 34. zasadnutí Výboru pre jednotné európske nebo sa prijalo rozhodnutie, že Európska komisia predloží návrh na posúdenie Výboru pre jednotné európske nebo. V závislosti od výsledkov týchto rokovaní môže Európska komisia zmeniť a doplniť návrh agentúry. Ako už bolo spomenuté, agentúre sa predložila žiadosť, aby prekopírovala predmetné ustanovenia a aby tak zachovala dvojité právny základ (základné nariadenie EASA a nariadenie (ES) č. 550/2004).

Pokiaľ ide o uplatňovanie týchto ustanovení vo vzťahu k zodpovednostiam agentúry ako príslušného orgánu pre celoeurópskych poskytovateľov služieb a pre poskytovateľov služieb sídlacích mimo územia Európskej únie, názory agentúry sa uvádzajú ďalej v odseku c).

- iii. Zavedenie **systemov riadenia** v súlade s požiadavkami kapitoly 5 písm. a) bod iii) základných požiadaviek v prílohe Vb. Zámerom európskeho spoluzákonodarcu (Európsky parlament a Európska rada) bolo zjednodušiť požiadavky na systémy riadenia kvality a bezpečnosti požadovaním zavedenia integrovaného systému riadenia. To by umožnilo poskytovateľom služieb a organizáciám vo všeobecnosti prispôbiť systémy riadenia svojej veľkosti a rozsahu a zložitosti poskytovaných služieb. Výhodou tohto prístupu je, že sa požaduje iba jeden systém riadenia namiesto dvoch (či dokonca troch, spolu so systémom riadenia bezpečnosti), ktoré sú potrebné podľa nariadenia (ES) č. 2096/2005. Tento prístup tiež podporuje Príručka riadenia bezpečnosti organizácie ICAO¹¹ a uľahčil by začlenenie riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb do celkového systémového prístupu k regulácii bezpečnosti¹². Bolo by to prínosné pre poskytovateľov letových

¹¹ Príručka riadenia bezpečnosti organizácie ICAO, druhé vydanie – 2009 (dok. 9859-AN/474).

¹² Konceptia celkového systémového prístupu k regulácii bezpečnosti sa zaviedla v oznámení agentúry o návrhu zmeny a doplnenia 2008-22. V tomto oznámení o návrhu zmeny a doplnenia sa odporúča,

navigačných služieb, pretože by im to poskytovalo flexibilitu pri vykonávaní požiadaviek, a zároveň by sa zabezpečila harmonizácia, keďže prvky systému riadenia by boli jasne vymedzené. Mohli by tiež existovať rôzne prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a materiály s usmerneniami pre rôzne typy poskytovateľov letových navigačných služieb a pre rôzne typy služieb. K zvýšeniu bezpečnosti by prispelo aj zjednodušenie a posúdenie rozhraní poskytovateľov letových navigačných služieb s inými leteckými organizáciami, napríklad leteckými dopravcami alebo prevádzkovateľmi letísk, pomocou uplatňovania rovnakého súboru požiadaviek na systém riadenia. Je zrejmé, že jedným z identifikovaných bezpečnostných rizík, ktoré je v rámci leteckého reťazca dobre známe, je rozhranie medzi rôznymi organizáciami, ktoré sa podieľajú na systéme letectva, a identifikácia zodpovedností za celkové riadenie rizík.

Odborníci preskúmali rôzne návrhy na zrýchlený proces a predložili ich členom skupiny na tvorbu predpisov ATM.001 a rozličným zainteresovaným stranám. Rozhodnutia prijaté na 34. zasadnutí Výboru pre jednotné európske alebo však neumožnili agentúre začleniť túto zmenu v rámci zrýchleného procesu. Preto agentúra môže len zvýrazniť túto skutočnosť ako jedno z najdôležitejších zlepšení, ktoré by sa mali uskutočniť v rámci druhej fázy.

Jediná súvisiaca zmena, ktorá sa považovala za vhodnú pre zrýchlený proces, bolo pridanie vety v prílohe I s cieľom objasniť, že poskytovatelia letových navigačných služieb sa môžu rozhodnúť začleniť systémy riadenia kvality a bezpečnosti do spoločného systému riadenia. Toto ustanovenie nezakazuje poskytovateľom letových navigačných služieb začleniť aj ostatné systémy riadenia (napr. systém riadenia bezpečnostnej ochrany).

- iv. Návrh na rozšírenie **bezpečnostných požiadaviek na posudzovanie rizika a jeho zmierňovanie** s ohľadom na zmeny (pôvodný odsek 3.2 prílohy II k nariadeniu č. 2096/2005) a požiadaviek na príslušné orgány, pokiaľ ide o dohľad nad bezpečnosťou v prípade zmien funkčných systémov (pôvodné články 8 a 9 nariadenia (ES) č. 1315/2007):

Na základe výsledkov práce organizácie EUROCONTROL na systéme klasifikácie rizika, na základe mandátu od Európskej komisie a po prijatí základného nariadenia rozširujúceho systém EASA o oblasť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb agentúra spoločne s neformálnou skupinou odborníkov zastupujúcich hlavné európske národné dozorné orgány a poskytovateľov letových navigačných služieb vykonala analýzu existujúcich ustanovení v nariadení (ES) č. 2096/2005 a nariadení (ES) č. 1315/2007, pokiaľ ide o požiadavky na hodnotenie bezpečnosti zmien a dohľad nad bezpečnosťou v prípade týchto zmien, so zámerom predložiť návrhy a odporúčania skupinám na tvorbu predpisov ATM.001 a ATM.004. V nasledujúcom texte sú zhrnuté hlavné závery tohto preskúmania:

- Výklad existujúcich ustanovení je náročný a v niektorých prípadoch je ťažké dokonca aj ich uplatňovanie. Výklad niektorých pojmov (napr. základná zložka, vierohodné nebezpečenstvá spojené s ATM) bol náročný. Rovnako náročný bol aj výklad uplatňovania požadovanej kvantitatívnej metodiky a tabuľky tried

aby sa do spoločného vykonávacieho predpisu, ktorý sa vzťahuje na všetky regulované letecké organizácie, začlenili tzv. organizačné požiadavky na regulované letecké organizácie (časť-OR). V rovnakom oznámení o návrhu zmeny a doplnenia sa tiež odporúča, aby sa do spoločného vykonávacieho predpisu, ktorý sa vzťahuje na príslušné orgány vykonávajúce dohľad nad predmetnými organizáciami, začlenili zodpovedajúce požiadavky na tieto orgány (časť-AR). Spoločné organizačné požiadavky, ktoré sa vzťahujú na všetky organizácie (okrem iných napr. systém riadenia, všeobecné požiadavky na personál, technické vybavenie a vedenie záznamov), sa zovšeobecnia do tzv. podčasti OR.GEN. Osobitné ustanovenia pre konkrétne typy leteckých organizácií (napr. poskytovatelia letových navigačných služieb, výcvikové organizácie, leteckí dopravcovia, prevádzkovatelia letísk) budú obsahovať ďalšie organizačné požiadavky v ďalších podčastiach (napr. OR.ATO, OR.OPS).

závažnosti v prípade zmien súvisiacich s ľudskými zdrojmi a postupmi. V jednotlivých členských štátoch neboli dané ustanovenia jednotne uplatňované, v niektorých prípadoch sa vôbec neuplatňovali.

- Taktiež je potrebné zlepšiť kritériá poskytované príslušným orgánom, na základe ktorých majú rozhodnúť, či treba preskúmať zmenu navrhovanú organizáciou. Existujúce kritériá založené skôr na nebezpečenstve ako na rizikách v konečnom dôsledku znamenajú, že príslušný orgán by mal preskúmať takmer všetky zmeny.
- Agentúra zastáva názor, že na regulovanie hodnotenia bezpečnosti zmien a na vykonávanie dohľadu nad bezpečnosťou v prípade týchto zmien by bolo veľmi výhodné zaviesť prístup viac založený na výkone. Požiadavky budú zrozumiteľnejšie a bude ich možné ľahšie uplatniť, ak sa tieto požiadavky zjednodušia, ak sa zjednodušia súvisiace zodpovednosti za riadenie zmien, ak sa objasnia súvisiace procesy oznamovania a preskúmania zmien na úrovni vykonávacích predpisov a ak budú k dispozícii metodiky, ktoré bude možné využiť pri rôznych zmenách rozličných typov funkčných systémov v prijateľných spôsoboch plnenia požiadaviek a materiáloch s usmerneniami. Agentúra zastáva názor, že zvýšiť bezpečnosť a zabezpečiť jednotné uplatňovanie požiadaviek možno len vtedy, ak sú požiadavky jasné, ak je ich výklad jednoduchý a ak sú zodpovednosti a procesy jasne pridelené.
- V dôsledku nedostatku prijateľných spôsobov plnenia požiadaviek a materiálov s usmerneniami v regulačnom rámci jednotného európskeho neba bolo ťažké prijať takýto systém pre úvodný súbor nariadení týkajúcich sa jednotného európskeho neba. Regulačný rámec agentúry EASA však ponúka túto možnosť. Na základe doterajších skúseností získaných pri uplatňovaní prijateľných spôsobov plnenia požiadaviek a materiálov s usmerneniami v rámci iných oblastí letectva (napr. letová spôsobilosť a údržba) a na základe existujúcich návrhov na riešenie alternatívnych prijateľných spôsobov plnenia požiadaviek sa zaručí požadovaná úroveň harmonizácie v rámci Európskej únie, ktorá je veľmi potrebná z hľadiska rozvoja a bezpečného fungovania funkčných blokov vzdušného priestoru a jednotného európskeho neba. Zároveň sa tým podporí flexibilita, keďže sa umožní zavedenie normalizovaných postupov, ktoré sú najvhodnejšie pre daný typ zmeny a pre dané operácie bez toho, aby bolo potrebné meniť nariadenie alebo žiadať o odchýlky. Taktiež sa zabezpečia prostriedky na rozvoj a aktualizáciu týchto prístupov tak, aby zahŕňali najaktuálnejšie osvedčené postupy.
- Na základe úvodného hodnotenia vplyvu právnej úpravy, ktoré agentúra vykonala pri posudzovaní možností na rozšírenie týchto ustanovení, uprednostňuje agentúra možnosť, v rámci ktorej by sa zjednodušili vykonávacie predpisy tak, aby sa viac zakladali na výkone. Vykonávacie predpisy by mali obsahovať ciele týkajúce sa bezpečnosti, ktoré je potrebné splniť, prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a materiály s usmerneniami by mali obsahovať technické podrobnosti o tom, ako realizovať ciele týkajúce sa bezpečnosti. Tento prístup sa už prijal pre vydávanie osvedčení pre lietadlá z hľadiska letovej spôsobilosti a je vhodnejší aj pre oblasť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb, na ktorú má veľmi veľký vplyv technológia a ktorá je čoraz viac založená na veľmi zložitých a integrovaných systémoch zem-vzduch.

Na základe uvedených záverov a na zlepšenie daného systému vypracovala táto neformálna skupina odborníkov návrh, ktorý sa predložil členom skupín ATM.001 a ATM.004. Predložený návrh podporili aj prvé závery hodnotenia vplyvu právnej úpravy. Ani v tomto prípade však v dôsledku rozhodnutí prijatých na 34. zasadnutí Výboru pre jednotné európske nebo agentúra nemohla v tomto čase začleniť predmetnú zmenu.

- v. Návrh na **začlenenie požiadaviek na organizácie** (v tomto prípade poskytovateľov leteckých navigačných služieb) **do jedného spoločného nariadenia** a požiadaviek na príslušné orgány do iného nariadenia. Vyžadovalo by si to prevod požiadaviek na orgány, ktoré sú súčasťou nariadenia (ES) č. 2096/2005, do rovnakého nariadenia, v ktorom sú uvedené požiadavky na dohľad nad bezpečnosťou v prípade poskytovateľov letových navigačných služieb a organizácií poskytujúcich riadenie toku letovej prevádzky a riadenie vzdušného priestoru. Požiadavky na príslušné orgány v nariadení (ES) č. 2096/2005 sú určené pre členské štáty alebo národné dozorné orgány, okrem iných ide napríklad o požiadavky na vydávanie osvedčení pre poskytovateľov letových navigačných služieb, sústavný súlad a uplatňovanie a požiadavky na vzájomné preskúmanie. Požiadavky na organizácie (poskytovatelia letových navigačných služieb a organizácie poskytujúce riadenie toku letovej prevádzky a riadenie vzdušného priestoru) uvedené v nariadení (ES) č. 1315/2007 by sa mali previesť do nariadenia pre organizácie. Konkrétne ide o požiadavky vyžadujúce vypracovanie postupov na hodnotenie bezpečnosti v prípade zmien funkčných systémov, oznamovanie bezpečnostných zmien funkčných systémov, ako aj požiadavky týkajúce sa riešenia zistení auditu predložených príslušnými orgánmi na základe monitorovania súladu. Agentúra zastáva názor, že tento návrh by zlepšil existujúce nariadenia, pretože by objasnil zodpovednosti poskytovateľov letových navigačných služieb a príslušných orgánov, zaručil by súlad a uľahčil začlenenie do celkovej regulačnej štruktúry vykonávajúcej celkový systémový prístup. Rozsah pôsobnosti nariadenia (ES) č. 2096/2005 a nariadenia (ES) č. 1315/2007 je však rozdielny (nariadenie (ES) č. 2096/2005 sa vzťahuje len na vydávanie osvedčení pre poskytovateľov leteckých navigačných služieb a nariadenie (ES) č. 1315/2007 sa vzťahuje na dohľad nad bezpečnosťou v prípade poskytovateľov leteckých navigačných služieb a nad organizáciami poskytujúcimi usporiadanie toku letovej prevádzky a spravovanie vzdušného priestoru). Preto existovali obavy, že prevod ustanovení medzi dvoma nariadeniami by mohol znamenať, že platnosť existujúcich požiadaviek na organizácie poskytujúce riadenie toku letovej prevádzky a riadenie vzdušného priestoru by sa prerušila, kým by sa nevypracoval celý súbor požiadaviek na tieto organizácie. Hoci sa podľa názoru agentúry dal tento problém jednoducho vyriešiť, v dôsledku rozhodnutí prijatých na vysokej úrovni musela agentúra odložiť túto zmenu a doplnenie až na obdobie druhej fázy.
- vi. **Návrh na rozšírenie požiadaviek na technický personál, ktorý vykonáva úlohy súvisiace s bezpečnosťou** podľa článku 9 a odseku 3.3 prílohy II. Na základe súčasného článku 9 sú členské štáty povinné vydávať náležité bezpečnostné predpisy pre technický personál, ktorý vykonáva úlohy súvisiace s prevádzkovou bezpečnosťou. Zámerom agentúry je zaviesť v tejto oblasti spoločné požiadavky na základe hodnotenia vhodnosti a súladu s regulačným rámcom práce vykonanej organizáciou EUROCONTROL s cieľom vypracovať špecifikácie s programami spôsobilostí a posúdením spôsobilostí technického personálu služieb letovej prevádzky a tiež zohľadňujúc prebiehajúce rokovania medzi zúčastnenými stranami (poskytovatelia letových navigačných služieb a technický personál). Agentúra na tento účel na základe podkladov poskytnutých niektorými odborníkmi zo skupín na tvorbu predpisov navrhla vymedzenie a požiadavky na poskytovateľov letových navigačných služieb, aby uplatnili postup na stanovenie úloh súvisiacich s bezpečnosťou a zaviedli požiadavky na výcvik pozostávajúce z programov spôsobilostí a posúdenia spôsobilostí príslušného technického personálu. Agentúra však opäť nemohla vykonať túto prácu počas zrýchleného procesu a je potrebné, aby sa v rámci druhej fázy považovala táto oblasť za prioritu. Bez toho, aby bolo dotknuté odôvodnenie 17 základného nariadenia, treba zdôrazniť, že podľa názoru agentúry bolo zámerom európskeho zákonodarcu prostredníctvom základného nariadenia previesť právomoci týkajúce sa vypracúvania bezpečnostných predpisov pre technický personál na Európsku úniu. Okrem toho sa agentúra domnieva, že zachovanie tejto možnosti by potenciálne mohlo zvýšiť náročnosť úlohy agentúry v rámci druhej fázy, keďže členské štáty môžu aj naďalej vypracúvať nové

vnútroštátne požiadavky, zatiaľ čo agentúra vyhodnocuje existujúci systém s cieľom navrhnúť celoeurópske predpisy. Na základe mandátu poskytnutého agentúre sa však prijalo rozhodnutie, že v rámci prvej fázy sa nenavrhnú žiadne zmeny týchto ustanovení.

- vii. Podľa názoru agentúry by sa existujúce nariadenie (ES) č. 2096/2005 mohlo rozšíriť o **zodpovednosti poskytovateľov letových navigačných služieb**, ktorí prideliť určité činnosti, napríklad údržbu určitých zariadení, **zmluvným organizáciám**. Nariadenie (ES) č. 2096/2005 obsahuje určité požiadavky, ktoré musia poskytovatelia letových navigačných služieb splniť v súvislosti s technickým personálom, ak využívajú tzv. subdodávateľské prevádzkové organizácie. Agentúra vníma túto situáciu tak, že z hľadiska existujúcich nariadení by bolo prínosné, keby sa objasnilo vymedzenie pojmu prevádzková organizácia (výklad súčasného vymedzenia by mohol byť aj taký, že tieto organizácie môžu poskytovať služby aj bez získania osvedčenia) a pojmu subdodávateľská organizácia. Prospelo by aj objasnenie zodpovedností poskytovateľov letových navigačných služieb voči tretím stranám (dodávateľské organizácie organizácií, ktoré sú v priamom dodávateľskom zmluvnom vzťahu s poskytovateľmi letových navigačných služieb), ak takéto zodpovednosti existujú. Existujúce ustanovenia sa vyhodnotia a posúdia v rámci druhej fázy.
16. Ako je už uvedené, agentúra vníma navrhované nariadenia ako základné stavebné kamene realizácie rozšírenia európskeho systému pre reguláciu bezpečnosti letectva o oblasť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb. Podľa názoru agentúry identifikované oblasti zlepšenia jednoznačne zdokonalia daný systém. Tieto oblasti by spolu s transpozíciou príslušných noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO mali byť hlavnými prioritami z hľadiska tvorby predpisov v druhej fáze.
17. Je tiež dôležité zdôrazniť, že článok 8b základného nariadenia obsahuje ustanovenia, ktoré sa týmito navrhovanými nariadeniami nevykonávajú. Ide napríklad o nasledujúce ustanovenia:
- i. vykonanie článku 8b ods. 3 základného nariadenia (pozri predtým uvedené);
 - ii. vykonanie článku 8b ods. 4 a 5 základného nariadenia. Možnosti vykonania týchto ustanovení sa vyhodnotia a posúdia v rámci budúcej úlohy tvorby predpisov ATM.005;
 - iii. vypracovanie opatrení pre organizácie poskytujúce služby zamerané na vytváranie a spracovanie údajov, ich formátovania a dodávania pre všeobecnú letovú prevádzku na účely leteckej navigácie kritickej z hľadiska bezpečnosti. Vyhodnotenie a posúdenie možností vykonania týchto ustanovení na základe existujúcich procesov v rámci systému EASA (listy o prijatí) sa podľa potreby uskutoční počas druhej fázy.
18. Predmetná druhá fáza bude prebiehať v súlade s postupmi agentúry na tvorbu predpisov.

b) Požiadavky týkajúce sa dohľadu nad bezpečnosťou v riadení letovej prevádzky a letových navigačných službách

19. Ako bolo už uvedené, na základe žiadosti Európskej komisie o čo najrýchlejšiu transpozíciu nariadenia Komisie (ES) č. 1315/2007 agentúra transponovala toto nariadenie na vykonávací predpis v rámci základného nariadenia, pričom sa zaviedli potrebné zmeny a minimálne technické aktualizácie. Za potrebné zmeny sa považujú tieto:
- i. zavedenie pojmu **príslušný orgán** v novom článku 3. Táto zmena je potrebná na vykonanie článkov 8b a 22a základného nariadenia. Podľa tohto ustanovenia dohľad nad organizáciami so sídlom v členskom štáte vykonáva národný dozorný orgán tohto štátu (v súlade s článkom 4 rámcového nariadenia v znení zmien a doplnení nariadenia (ES) č. 1070/2009) alebo orgán, resp. orgány podľa dohody uzavretej členskými štátmi podieľajúcimi sa na systéme funkčných blokov vzdušného

priestoru, ak sa v danej dohode uvádza, že príslušným orgánom nie je národný dozorný orgán. Dohľad nad organizáciami so sídlom mimo územia členských štátov, ktoré však poskytujú služby vo vzdušnom priestore, v rámci ktorého sa uplatňuje Zmluva o Európskej únii, vykonáva agentúra. Ďalšie podrobnejšie informácie sa uvádzajú v odseku c) tejto kapitoly;

- ii. **vymedzenie celoeurópskej služby**. Toto vymedzenie je potrebné na vykonávanie článku 22a. Zámerom tohto vymedzenia je objasniť, čo sú predmetné celoeurópske služby;
- iii. pridanie **odkazov na príslušné články základného nariadenia**. Ako sa uvádza v odseku a), návrh nariadenia bude mať dvojitý právny základ. Preto sa odkazy na nariadenie (ES) č. 550/2004 doplnili odkazmi na príslušné články základného nariadenia;
- iv. **odkazy na národné dozorné orgány** podľa článku 4 nariadenia č. 549/2004 sa **nahradili** odkazmi na **príslušné orgány**. Ako už bolo uvedené, niektoré zainteresované strany vyjadrili pochybnosti ohľadne existencie právneho základu nato, aby agentúra vykonávala určité úlohy ako príslušný orgán, a požadovali, aby sa v niektorých ustanoveniach uviedlo, ktorý orgán je príslušným orgánom. Podľa názoru agentúry to nie je potrebné uvádzať vo vykonávacích predpisoch, pretože by sa tak opakovali úlohy a zodpovednosti, ktoré už prijal európsky spoluzákonodarca v základnom nariadení. Jedným z príkladov sú bezpečnostné smernice podľa pôvodného článku 12 nariadenia (ES) č. 1315/2007 (článok 13 navrhovaného nariadenia). V tomto prípade sa pojem národný dozorný orgán jednoducho nahradil pojmom príslušný orgán. Agentúra zastáva názor, že na základe článku 8b základného nariadenia je potrebné, aby aj agentúra bola oprávnená vydávať tieto bezpečnostné smernice. Vykonávacie predpisy podľa článku 8b ods. 6 písm. f) základného nariadenia by mali v skutočnosti zaručiť, že orgánom s funkciou dohľadu sa pridelia primerané právomoci, aby mohli reagovať na nebezpečné podmienky, ktoré môžu nastať počas poskytovania riadenia letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb. Okrem toho by sa pri vypracúvaní vykonávacích predpisov mali v maximálnej možnej miere zohľadňovať ustanovenia nariadenia Komisie (ES) č. 1315/2007. Je potrebné, aby sa agentúra ako príslušný orgán prostredníctvom týchto vykonávacích predpisov posilnila a aby bola oprávnená využívať mechanizmus bezpečnostných smerníc, pokiaľ ide o organizácie a služby, nad ktorými vykonáva dohľad. Základné nariadenie preto poskytuje dostatočný právny základ nato, aby mohla agentúra vydávať bezpečnostné smernice v zmysle článku 12 nariadenia (ES) č. 1315/2007;
- v. pojem **uznaná organizácia sa nahradil** pojmom **oprávnený subjekt** v súlade s článkom 13 základného nariadenia.
- vi. aktualizovali sa aj **odôvodnenia**, aby lepšie odrážali momentálnu situáciu, vykonávanie základného nariadenia, základ pre navrhovaný vykonávací predpis a ďalšie fázy v budúcnosti;
- vii. zavedenie **prechodných ustanovení** vzťahujúcich sa na prevod funkcií dohľadu nad bezpečnosťou z príslušných orgánov na agentúru po šiestich mesiacoch v prípadoch, keď je agentúra príslušným orgánom podľa článku 22a základného nariadenia (organizácie poskytujúce služby vo vzdušnom priestore územia, na ktorom sa uplatňuje Zmluva o Európskej únii, pričom hlavné miesto prevádzky a registrované sídlo (ak existuje) týchto organizácií sa nachádza mimo tohto územia, a organizácie poskytujúce celoeurópske služby). Agentúra zastáva názor, že šesť mesiacov je dostatočne dlhá doba nato, aby sa agentúra pripravila na prevzatie zodpovedností, ktoré jej prideliť zákonodarca v základnom nariadení;
- viii. zavedenie **ustanovenia o zrušení** existujúceho nariadenia v novom článku 17. Týmto článkom sa zrušuje nariadenie Komisie (ES) č. 1315/2007, pretože všetky ustanovenia sa v plnej miere transponovali do navrhovaného vykonávacieho predpisu.

20. Navrhované zmeny a minimálne technické aktualizácie, ktoré už boli uvedené, možno považovať za úpravy, ktoré sú v rámci pokynov Európskej komisie a ktoré odsúhlasil Výbor pre jednotné európske alebo na svojom 33. a 34. zasadnutí. V rámci procesu prehodnocovania existujúcich ustanovení agentúra na základe odporúčaní odborníkov zo skupín na tvorbu predpisov (ATM.001 a ATM.004) identifikovala aj niekoľko ďalších oblastí, v ktorých by bolo potrebné dosiahnuť pokrok. Podľa názoru agentúry by sa nasledujúce návrhy na zlepšenie mali stanoviť ako hlavné priority, ktoré treba vykonať v rámci druhej fázy postupu pri tvorbe predpisov spolu s transpozíciou príslušných noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO:
- i. vykonanie **celkového systémového prístupu k požiadavkám na orgány**. Cieľom celkového systémového prístupu je zjednodušiť proces osvedčovania a dohľadu a znížiť záťaž kladenú na regulované osoby a organizácie. Cieľom celkového systémového prístupu k požiadavkám na orgány je aj harmonizácia procesov dohľadu nad osobami, organizáciami, výrobkami, časťami a zariadeniami a systémami a zložkami. Zložky systému letectva (výrobky, prevádzkovatelia, posádky, letiská, riadenie letovej prevádzky a letecké navigačné služby) na zemi či vo vzduchu sú súčasťou jednej spoločnej siete. Cieľom celkového systémového prístupu je vylúčiť riziko nedostatočných, či redundantných bezpečnostných opatrení. Zameriava sa na zabránenie vzniku odporujúcich si požiadaviek a zmätočných zodpovedností. Je potrebné, aby výklad a uplatňovanie nariadení prebiehali normalizovaným spôsobom. Potom bude možné využívať osvedčené postupy. Návrhy na zmenu a doplnenie požiadaviek na orgány (časť-AR) pripravované v rámci práce agentúry na prvom rozšírení systému EASA (rozšírenie systému EASA na oblasť letovej prevádzky a oblasť udeľovania preukazov spôsobilosti posádkam lietadiel), ako aj zmeny a doplnenia navrhovanej podčasti AR.GEN (podčasť časti-AR vzťahujúca sa na všetky príslušné orgány vykonávajúce dohľad nad všetkými leteckými organizáciami) je potrebné náležite vypracovať na základe zrýchlených vykonávacích predpisov. Zaručí sa tak lepší súlad a mal by sa zjednodušiť proces osvedčovania. V druhej fáze by sa všetky požiadavky na príslušné orgány, ktoré boli najskôr súčasťou návrhov nariadení týkajúcich sa poskytovania leteckých navigačných služieb a udeľovania preukazov spôsobilosti leteckým dispečerom, mali tiež začleniť do toho istého vykonávacieho predpisu (časť-AR) s cieľom zabezpečiť harmonizáciu procesov dohľadu. Treba ich tiež prispôbiť základným zásadám Európskej únie uplatňujúc zásady uvedené v základnom nariadení týkajúce sa dohľadu, splnomocnenia, výmeny informácií medzi príslušnými orgánmi a vzájomného uznávania osvedčení v súlade s procesom, ktorý iniciovala agentúra svojím návrhom v oznámení o návrhu zmeny a doplnenia č. 2008-22;
 - ii. do týchto požiadaviek treba zapracovať aj zásady **štátneho bezpečnostného programu** podporovaného organizáciou ICAO. Agentúra túto prácu už začala prispôbením ustanovení pôvodne navrhnutých v oznámení návrhu zmeny a doplnenia č. 2008-22 a vykonávaním európskeho programu pre bezpečnosť letectva¹³;
 - iii. ustanovenia týkajúce sa **dohľadu nad bezpečnosťou** v prípade **zmien** funkčných systémov **v súvislosti s bezpečnosťou** (pôvodné články 8 a 9 nariadenia (ES) č. 1315/2007) je potrebné zjednodušiť (pozri vysvetlenie v odseku a)) a začleniť do spoločného regulačného rámca;
 - iv. **požiadavky, ktoré sa netýkajú bezpečnosti**, vzťahujúce sa na vydávanie osvedčení pre organizácie poskytujúce služby a ich identifikáciu. Táto téma bola predmetom rokovaní s odborníkmi zo skupín na tvorbu predpisov počas ich pracovných zasadnutí a zasadnutí ad hoc. Na 34. zasadnutí Výboru pre jednotné

¹³ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/COMMS/easanews/EASA-Newsletter-issue-3.pdf.
http://www.easa.europa.eu/ws_prod/g/doc/About_EASA/Manag_Board/2009/EASA%20MB%2003-2009%20Summary%20of%20Discussions%20MB%20Special%20Meeting.pdf.

európske alebo sa prijalo rozhodnutie, že Európska komisia predloží návrh o tom, ako vyriešiť otázku požiadaviek, ktoré sa netýkajú bezpečnosti, na posúdenie Výboru pre jednotné európske nebo.

Potreba v čo najväčšej miere harmonizovať terminológiu pri pomenovaní úkonov príslušných orgánov pri ich bezodkladnej reakcii na nebezpečné podmienky. Kým v navrhovanom článku 13 návrhu nariadenia, ktoré je predmetom tohto stanoviska (pôvodný článok 12 nariadenia (ES) č. 1315/2007), sa používa pojem bezpečnostné smernice, v oznámení návrhu zmeny a doplnenia agentúry EASA č. 2008-22 sa používa pojem povinné informácie o bezpečnosti. Tento pojem používa aj organizácia ICAO. Okrem toho agentúra v rámci oznámenia návrhu zmeny a doplnenia agentúry EASA č. 2009-0¹⁴ navrhla pojem bezpečnostná smernica. Tento pojem označuje opatrenia, ktoré môže agentúra vydávať na riešenie retroaktívnych požiadaviek na prevádzku z hľadiska letovej spôsobilosti (zvýšenie úrovne bezpečnosti) a na vynútenie opravy nedostatkov identifikovaných v rámci prvkov, ktoré sú súčasťou údajov lietadla o prevádzkovej spôsobilosti. Riadne posúdenie jednotlivých pojmov sa vykoná v rámci druhej fázy.

21. Ako sa už spomenulo, uvedené návrhy spolu s transpozíciou príslušných noriem a odporúčaných postupov organizácie ICAO by mali byť hlavnými prioritami agentúry v druhej fáze. Navrhované nariadenia budú pre agentúru predstavovať východiskový bod pre druhú fázu.

c) *Agentúra ako príslušný orgán podľa článku 22a základného nariadenia a bližšie vysvetlenie článku 3 návrhu vykonávacích predpisov*

22. V roku 2009 pri prijímaní balíka Jednotné európske nebo II a pri prijímaní rozšírenia pôsobnosti agentúry na oblasť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb európsky spoluzákonodarca zachoval zásadu oddelenia regulácie bezpečnosti od prevádzkových funkcií (povinnosť získať osvedčenie pre poskytovateľov letových navigačných služieb a osvedčenia, ktoré normálne vydávajú národné dozorné orgány). Preto niet pochýb o tom, že národný dozorný orgán ustanovený alebo založený členským štátom je príslušným orgánom pre vydávanie osvedčení a dohľad nad poskytovateľmi letových navigačných služieb, ktorých hlavné miesto prevádzky a registrované sídlo (ak existuje) sa nachádza v rovnakom členskom štáte. Je to logické aj z hľadiska podpory a geografickej blízkosti. Takýto prípad sa teda ustanovuje článkom 3 ods. a) navrhovaných vykonávacích predpisov, ktoré sú predmetom tohto stanoviska.
23. Okrem toho sa v rámci balíka Jednotné európske nebo I zaviedla koncepcia funkčných blokov vzdušného priestoru, ktoré tvoria vzdušný priestor nad viacerými členskými štátmi. Pokiaľ ide o funkčné bloky vzdušného priestoru, ktoré tvorí vzdušný priestor spadajúci do zodpovednosti viacerých členských štátov, európsky spoluzákonodarca ustanovil, že tieto členské štáty spolu uzatvorili dohodu o dohľade nad poskytovateľmi letových navigačných služieb, ktorí poskytujú služby týkajúce sa daného funkčného bloku vzdušného priestoru. Toto ustanovenie sa potvrdilo znova aj pri prijatí balíka Jednotné európske nebo II. Pri uplatňovaní tejto zásady existuje mnoho možností: možno napríklad určiť jeden národný dozorný orgán, ktorý bude vykonávať bezpečnostný dohľad nad všetkými poskytovateľmi letových navigačných služieb poskytujúcimi služby v danom funkčnom bloku vzdušného priestoru, možno tiež zachovať zásadu územnej právomoci pre rôznych poskytovateľov letových navigačných služieb pôsobiacich v danom funkčnom bloku vzdušného priestoru alebo možno určiť viacero národných dozorných orgánov, pričom každý z nich bude zodpovedný za osobitný typ služby. Vykonávacie predpisy navrhnuté agentúrou by nemali obmedzovať existujúce ustanovenia týkajúce sa jednotného európskeho neba, ktoré umožňujú členským štátom vybrať si príslušné usporiadanie vykonávania bezpečnostného dohľadu nad poskytovateľmi letových navigačných služieb poskytujúcimi služby vo funkčnom bloku vzdušného priestoru. Preto

¹⁴ http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/doc/NPA/NPA%202009-01.pdf

navrhovaný článok 3 ods. b) obsahuje odkaz na túto dohodu uzatvorenú medzi členskými štátmi tvoriacimi funkčný blok vzdušného priestoru, keďže na základe nariadenia (ES) č. 550/2004 by dohoda medzi členskými štátmi mohla obsahovať aj jasné prerozdelenie zodpovedností za úlohy súvisiace s výkonom dohľadu.

24. Nariadenie (ES) č. 550/2004 umožňuje vydávanie osvedčení pre poskytovateľov letových navigačných služieb poskytujúcich tzv. balík služieb (napr. poskytovateľ služieb riadenia letovej prevádzky počas letu, ktorý tiež zabezpečuje riadenie letovej prevádzky z letiskovej veže na letiskách a poskytuje letové informačné služby, komunikáciu, navigáciu a iné letové navigačné služby) a tiež pre poskytovateľov letových navigačných služieb neposkytujúcich balík služieb (napr. jeden prevádzkovateľ letiska poskytujúci priamo služby riadenia z letiskovej veže alebo poskytovateľ len signálov rádiovej navigácie). Táto možnosť sa už vo veľkej miere využíva: v správe organizácie EUROCONTROL o vykonávaní jednotného európskeho neba¹⁵, ktorá bola vydaná v júni 2009, sa uvádza počet 212 poskytovateľov letových navigačných služieb s potrebným osvedčením, teda počet, ktorý mnohonásobne preyšuje počet členských štátov. Bez oddelenia niektorých letových navigačných služieb od hlavného vnútroštátneho poskytovateľa riadenia letovej prevádzky by samozrejme nebolo možné dosiahnuť takýto počet. Program SESAR a systém NEXTGEN by v budúcnosti mohli prispieť významnými inováciami, pokiaľ ide o riadenie letovej prevádzky a letové navigačné služby, najmä v oblasti výmeny digitálnych informácií a pri riešení základnej potreby vytvorenia komunikačnej siete. Predovšetkým v rámci programu SESAR sa predpokladá využívanie nielen prepojených mobilných údajov v rámci čiary priamej viditeľnosti rádiových vln, ale mali by sa využívať aj satelitné letecké mobilné komunikačné systémy. Nič nebráni poskytovateľovi satelitných komunikačných systémov v tom, aby poskytoval svoje služby vo vzdušnom priestore územia, na ktorom sa uplatňuje Zmluva o Európskej únii, pričom jeho registrované sídlo sa môže nachádzať mimo územia členských štátov. Môžu existovať aj iné príklady, napr. pokiaľ ide o tvorcov postupov podľa prístrojov alebo poskytovateľov údajov pre systémy riadenia letu.
25. Na základe článku 22a ods. b) agentúra zodpovedá za vydávanie osvedčení a povolení organizáciám so sídlom mimo územia podliehajúceho ustanoveniam Zmluvy o Európskej únii, ktoré poskytujú služby vo vzdušnom priestore územia, na ktoré sa vzťahuje Zmluva o Európskej únii. V takýchto prípadoch je preto agentúra príslušným orgánom, ktorý vydáva osvedčenia daným organizáciám. Navrhované vykonávacie predpisy sú v súlade s uvedeným, a to je zároveň odôvodnenie pre článok 3 ods. c) navrhovaných vykonávacích predpisov.
26. Európska komisia vo svojom oznámení z novembra 2008¹⁶ o druhom rozšírení pôsobnosti agentúry poznamenáva, že s rozvojom nových technológií možno pozorovať vznik poskytovateľov služieb, ktorí vykonávajú svoju činnosť na celom kontinente, prípadne aj mimo neho. Medzi príklady, ktoré dokladujú túto skutočnosť, možno zaradiť zoskupenie poskytovateľov služieb EGNOS¹⁷ a budúceho prevádzkovateľa systému Galileo¹⁸ v oblasti satelitnej navigácie, komunikačné služby EAD¹⁹, napríklad služby ARINC a SITA²⁰. Prostredníctvom spoločných európskych pravidiel by sa malo úspešne doceliť konzistentné a koordinované vydávanie osvedčení pre tieto nové typy organizácií.
27. Európsky spoluzákonodarcia rozhodol (článok 22a ods. c) základného nariadenia), že agentúra vydáva a predlžuje osvedčenia organizácií, ktoré poskytujú celoeurópske služby riadenia letovej prevádzky a letové navigačné služby. Navrhovaný článok 3 ods. d) len

¹⁵ http://www.eurocontrol.int/Issip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

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

¹⁷ EGNOS: Európska geostacionárna a navigačná prekrývacia služba.

¹⁸ Galileo je európsky satelitný navigačný systém.

¹⁹ EAD: Európska informačná databáza.

²⁰ ARINC a SITA: Trhové komunikačné služby pre letecký priemysel Aeronautical Radio Inc. a Société Internationale de Télécommunications Aéronautiques.

odráža (na úrovni vykonávacích predpisov) rozhodnutie, ktoré už prijal európsky spoluzákonodarca.

28. Ako sa už uviedlo, existuje však otázka, či by sa osvedčenie vydané agentúrou malo vzťahovať len na bezpečnostné požiadavky týkajúce sa celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb alebo na všetky požiadavky v rámci procesu osvedčovania (t. j. bezpečnostné požiadavky, požiadavky, ktoré sa netýkajú bezpečnosti, alebo ustanovenia, ktoré nemajú priamy vplyv na bezpečnosť). Hoci sa prijalo rozhodnutie, že Európska komisia predloží návrh na posúdenie Výboru pre jednotné európske nebo, pokiaľ ide o problematiku osvedčovania požiadaviek, ktoré sa netýkajú bezpečnosti, agentúra zastáva názor, že daný poskytovateľ letových navigačných služieb by mal byť držiteľom jedného spoločného osvedčenia, ktoré dokazuje súlad so všetkými príslušnými právnymi požiadavkami, a to z nasledujúcich dôvodov:
- rozdelenie úlohy dohľadu medzi agentúru a jeden národný dozorný orgán bude viesť k dvojitému procesu osvedčovania alebo k nejasnému prerozdeleniu zodpovedností, čo bude záťažou pre regulované organizácie;
 - táto záťaž je v rozpore s článkom 2 ods. 2 písm. c) základného nariadenia, podľa ktorého má agentúra podporovať nákladovú efektívnosť v regulačnom procese a v procese osvedčovania a zabrániť duplicite na vnútroštátnej úrovni a úrovni Európskej únie;
 - základné nariadenie neobmedzuje osvedčovanie na osvedčovanie bezpečnosti (osvedčovanie je podľa vymedzenia uvedeného v článku 3 základného nariadenia „každá forma potvrdenia, že výrobok, súčasť alebo zariadenie, organizácia alebo osoba spĺňa platné požiadavky vrátane ustanovení tohto nariadenia a jeho vykonávacích predpisov, ako aj vydanie príslušného osvedčenia, ktoré ich splnenie potvrdzuje“);
 - v článku 22a základného nariadenia sa nijakým spôsobom neobmedzuje rozsah ani obsah osvedčení vydávaných agentúrou, ktoré sa majú vzťahovať na všetky príslušné požiadavky;
 - oddelenie bezpečnostných požiadaviek od požiadaviek, ktoré sa netýkajú bezpečnosti, je do určitej miery svojvoľné a vyžadovalo by si uskutočnenie dôsledných konzultácií.
29. Agentúra zastáva názor, že rozdelenie dozorných zodpovedností, pokiaľ ide o osvedčovanie organizácií z hľadiska bezpečnostných požiadaviek a požiadaviek, ktoré sa netýkajú bezpečnosti, medzi rôzne príslušné orgány by podkopalo zámer európskeho spoluzákonodarcu, pričom nejde o právnu požiadavku. Okrem toho by takéto rozhodnutie bolo v rozpore s cieľmi základného nariadenia, v ktorom sa požaduje centralizácia činností týkajúcich sa osvedčovania a dohľadu pre určitých poskytovateľov služieb.
30. Napokon, ako sa už uviedlo, Európska komisia vypracuje konečný legislatívny návrh o tom, ako vyriešiť otázku ustanovení, ktoré sa netýkajú bezpečnosti.

IV. Hodnotenie vplyvu právnej úpravy

31. Účelom hodnotenia vplyvu právnej úpravy je posúdiť vplyv a dôsledky navrhovaných predpisov a požiadaviek. Cieľom posudzovania je teda podporiť rozhodovací proces o vykonávaní základného nariadenia (napr. spomedzi všetkých možností právnych úprav vybrať možnosť s najmenším celkovým vplyvom na regulované osoby, resp. organizácie).
32. Zámer a metodika hodnotenia vplyvu právnej úpravy sú vysvetlené vo viacerých dokumentoch, t. j. hodnotenie vplyvu právnej úpravy na rozšírenie právomocí Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) na úpravu riadenia letovej prevádzky (ATM) a letových navigačných služieb (ANS).
33. Vzhľadom na dôvody uvedené v kapitole III toto stanovisko tvorí súbor vykonávacích predpisov prekopírovaných z nariadení o jednotnom európskom nebi, najmä z nariadenia (ES) č. 2096/2005 a z nariadenia (ES) č. 1315/2007. Pokiaľ ide o obsah uvedených

nariadení, nenavrhujú sa žiadne zmeny, v dôsledku ktorých by bolo potrebné vykonať ďalšie analýzy v zmysle hodnotenia vplyvov právnej úpravy. Navrhované minimálne zmeny vykonávajúce základné nariadenie sú zmeny, pri ktorých neexistuje iná alternatíva ani možnosti, ktoré by stáli za ďalšie skúmanie.

34. Preto sa nevykonalo hodnotenie vplyvu právnej úpravy. Agentúra by rada zdôraznila, že existujú určité dôležité údaje týkajúce sa dotknutého obyvateľstva, ktoré sú podstatné v kontexte tohto nového súboru predpisov. Tieto údaje sa nachádzajú v správe organizácie EUROCONTROL o vykonávaní právnych predpisov o jednotnom európskom nebi²¹. V tejto správe sa uvádzajú počty organizácií a osôb podieľajúcich sa na riadení letovej prevádzky a letových navigačných službách v členských štátoch Európskej únie, v Nórsku a vo Švajčiarsku.
35. V správe za rok 2008²² organizácia EUROCONTROL zdôrazňuje, že existuje niekoľko celoeurópskych otázok, ktoré si vyžadujú prijatie opatrení na európskej úrovni:
- chýbajúce ustanovenia o dohlade nad bezpečnosťou v prípade riadenia toku letovej prevádzky a riadenia vzdušného priestoru zo strany národných dozorných orgánov, najmä pokiaľ ide o prvky riadenia toku letovej prevádzky, ktoré centrálna prevádzkuje stredisko riadenia leteckej dopravy;
 - chýbajúce formálne schválenie režimov dohľadu nad bezpečnosťou, pokiaľ ide o cezhraničné situácie;
 - nedostatočné vykonávanie dohľadu nad bezpečnosťou v prípade zmien zo strany národných dozorných orgánov, ktoré je dôležité z hľadiska prijatia nových systémov a zmien existujúcich systémov;
 - chýbajúca špecifikácia donucovacích opatrení týkajúcich sa porušovania právnych predpisov o jednotnom európskom nebi poskytovateľmi, ktorí sú držiteľmi osvedčení, podľa požiadaviek v príslušných nariadeniach o jednotnom európskom nebi;
 - vo všeobecnosti existujú obavy týkajúce sa dvojitej právnej úpravy, rozvoja správnej kultúry a dostupnosti zdrojov, najmä čo sa týka kvalifikovaných pracovníkov vykonávajúcich audity.
36. V správe za rok 2009 organizácia EUROCONTROL zdôraznila, že štatistika v tomto priemyselnom odvetví týkajúca sa nehôd a incidentov naďalej preukazuje, že sa darí identifikovať a úspešne zmierňovať najväčšie riziká. V niektorých prípadoch však existujúca úroveň zdrojov a odbornosti nepostačuje na výkon príslušných bezpečnostných zodpovedností v takom rozsahu, ktorý by bol žiaduci z hľadiska zvýšenia bezpečnosti.
37. Hoci možno vysloviť záver, že v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb neexistujú bezprostredné riziká, existuje ešte mnoho aspektov, ktoré treba riešiť. Dohľad, monitorovanie a vynucovanie predstavujú oblasti, kde je žiaduce dosiahnuť zlepšenie a kde stále neexistuje jednotnosť, pokiaľ ide o vykonávanie bezpečnostných opatrení v oblasti riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb. Je potrebné prijať náležité opatrenia. Uvádza sa to v hodnotení vplyvov právnej úpravy rozšírenia systému EASA na úpravu riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb (ATM/ANS) a potvrdzuje to aj táto analýza. Vzťahuje sa to najmä na cieľ dosiahnuť jednoznačnú úpravu a jednotné vykonávanie a dohľad. Táto problematika bude predmetom ďalších hodnotení a analýz počas druhej fázy vykonávania.

V. Závery

38. Agentúra vypracovala toto stanovisko na základe žiadosti Európskej komisie a Výboru pre jednotné európske nebo o vykonanie rozšírenia európskeho systému pre reguláciu bezpečnosti letectva o oblasť riadenia letovej prevádzky a letových navigačných služieb

²¹ www.eurocontrol.int/lssip/gallery/content/public/2009Sep/SESReport_WEB.pdf.

²² http://www.eurocontrol.int/src/gallery/content/public/documents/report/srcdoc44_e1.0.pdf.

v prvej fáze prostredníctvom tzv. zrýchleného procesu. Pri tejto práci agentúra dôkladne zohľadňovala aj ďalšie informácie, ktoré jej v rámci tohto procesu poskytovala Komisia, Výbor pre jednotné európske alebo, správna rada agentúry EASA a všetky ostatné zainteresované strany.

39. Agentúra je presvedčená, že tento zrýchlený proces čoskoro priaznivo ovplyvní systém regulácie bezpečnosti, napríklad v nasledujúcich oblastiach:
- agentúra môže vypracúvať potrebné prijateľné spôsoby plnenia požiadaviek a technické podmienky osvedčovania, ktorých účelom je zjednodušiť proces dosahovania súladu s predpismi a zabezpečiť náležitú subsidiaritu a proporcionalitu. Týka sa to aj využívania osvedčených postupov v danom odvetví;
 - po prijatí nových predpisov môže agentúra začať s kontrolami dodržiavania noriem, ktorých účelom je zaistiť bezpečné a jednotné uplatňovanie spoločných predpisov a poskytnúť orgánom pomoc pri vykonávaní úlohy bezpečnostného dohľadu;
 - agentúra sa stane príslušným orgánom pre úlohy, ktoré jej boli pridelené zákonom – pre celoeurópskych poskytovateľov letových navigačných služieb a poskytovateľov letových navigačných služieb so sídlom mimo Európskej únie, ako aj pre neeurópske organizácie poskytujúce výcvik riadiacich leteckej prevádzky;
 - v danej oblasti sa stanú uplatniteľnými aj ďalšie prvky európskeho systému bezpečnosti letectva, napríklad dohody o medzinárodnej spolupráci a opatrenia na presadenie práva ustanovené v obchodných pravidlách;
 - prostredníctvom rozličných regulačných opatrení bude môcť agentúra prispieť k vykonávaniu balíka Jednotné európske alebo II vrátane podpory systému funkčných blokov vzdušného priestoru a bezpečnostného dohľadu nad riadiacimi funkciami siete riadenia letovej prevádzky, ako aj poskytnúť podporu potrebnú pri zabezpečovaní zjednodušenia vykonávania programu SESAR.
40. Agentúra odporúča, aby Komisia začala postup na prijatie návrhu vykonávacích predpisov na základe tohto stanoviska a aby zodpovedajúcim spôsobom zmenila a doplnila súčasné právne predpisy platné pre jednotné európske alebo s cieľom zabrániť dvojitej právnej úprave a odporujúcim si požiadavkám.

V Kolíne 28. mája 2010

P. GOUDOU
výkonný riaditeľ