

Brusel 25. listopadu 2014
(OR. en)

15733/14

Interinstitucionální spis:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

ZPRÁVA

Odesílatel:	Generální sekretariát Rady
Příjemce:	Rada
Č. předchozího dokumentu:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
Č. dok. Komise:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Předmět:	<i>Příprava zasedání Rady <u>pro dopravu, telekomunikace a energetiku konajícího se dne 3. prosince 2014</u></i> Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb – nařízení o SES II+, nařízení o EASA – obecný přístup

I. ÚVOD

Dne 12. června 2013 předložila Komise Radě a Evropskému parlamentu dva legislativní návrhy, jimiž se mají aktualizovat nařízení o jednotném evropském nebi a urychlit jejich provádění. Balíček SES II + má za cíl zlepšit konkurenceschopnost evropského systému letecké dopravy a dále rozvíjet iniciativu jednotného evropského nebe, jež byla zahájena v roce 2004. Obecným cílem iniciativy jednotné evropské nebe je zlepšit stávající normy bezpečnosti leteckého provozu, přispět k udržitelnému rozvoji systému letecké dopravy a zlepšit celkovou výkonnost systému uspořádání letového provozu (ATM) a letových navigačních služeb (ANS).

Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem by přepracovaná znění stávajících čtyř nařízení o jednotném evropském nebi II (návrh přepracovaného znění) a změny nařízení, kterým se zřizuje Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA), zjednodušily právní rámec, odstranily překrývající se části současných pravidel, zlepšily systém dohledu a revidovaly stávající pravidla s cílem zlepšit celkovou výkonnost uspořádání letového provozu. Klíčové problémy, jimiž se návrhy zabývají, jsou nedostatečná účinnost letových navigačních služeb a roztržitost systému uspořádání letového provozu (ATM).

Konkrétněji řečeno, cílem změn návrhu o EASA je sladění stávající oblasti působnosti nařízení o EASA s právním rámcem pro jednotné evropské nebe, odstranění nesouladu mezi nimi a začlenění koncepcí interoperability obsažených v rámci jednotného evropského nebe. Návrh také aktualizuje nařízení o EASA s přihlédnutím k nedávnému vývoji ohledně výzkumného programu SESAR a harmonizuje je se společným prohlášením a společným přístupem Evropského parlamentu, Rady a Komise k decentralizovaným agenturám (dále jen „společný přístup“).

II. ČINNOST V RÁMCI RADY

Komise předložila návrhy balíčku SES 2+ a posouzení jejich dopadu Pracovní skupině pro leteckou dopravu dne 2. září 2013. Ve svých reakcích většina delegací vyhodnotila návrhy jako předčasné, a to s ohledem na skutečnost, že provádění předchozího legislativního balíčku ještě nemohlo v plné míře projevit svůj potenciál. Rovněž zdůraznily, že časté změny stávající struktury jednotného evropského nebe povedou ke kontraproduktivním výsledkům, jež budou v rozporu s obecným cílem účinnosti. V návaznosti na vyjádření negativních stanovisek ze strany členských států byl podrobný přezkum balíčku SES 2+ na úrovni pracovní skupiny zahájen teprve během italského předsednictví v červenci 2014, přičemž se v práci na obou legislativních návrzích postupovalo souběžně.

S cílem zajistit rychlý pokrok ohledně balíčku SES 2+ jako celku sledovalo předsednictví ve vztahu k nařízení o EASA omezený přístup a přezkoumalo pouze ty články návrhu, které mají přímou souvislost s přepracovaným zněním návrhu o jednotném evropském nebi. Delegace uvítaly soustředěný a na výsledky zaměřený přístup předsednictví a rovněž ocenily, že Komise má v průběhu roku 2015 podle očekávání předložit samostatný návrh týkající se přezkumu nařízení o EASA v jeho plném rozsahu. Měly za to, že některé základní otázky týkající se statusu a úlohy agentury, jako je její název nebo struktura financování, by měly být přezkoumány v širším kontextu povinností agentury, a nikoliv jen z hlediska ATM, na něž se především zaměřuje balíček SES II+.

Plánovaná revize nařízení o EASA bude příležitostí pro provedení důkladného přezkumu těchto základních i širších problémů. Návrh obecného přístupu uvedený v příloze proto zahrnuje pouze výběr článků a u zbývajících částí návrh Komise nezohledňuje.

III. OBECNÉ POZNÁMKY

Členské státy obecně uvítaly záměr Komise zjednodušit a vyjasnit stávající právní rámec iniciativy jednotné evropské nebe a podpořily sladění nařízení o EASA s ustanoveními návrhu přepracovaného znění o jednotném evropském nebi. Zjednodušený a jednotný soubor pravidel, zejména v technických předpisech, týkajících se např. interoperability a certifikace v oblasti ATM/ANS, poskytuje přidanou hodnotu tím, že odstraňuje části, které se překrývají s nařízením o jednotném evropském nebi. Uvedená pravidla jasně oddělují hospodářské předpisy jednotného evropského nebe obsažené v návrhu přepracovaného znění od technických aspektů jednotného evropského nebe, kde hraje agentura zvláštní roli při zajišťování regulace a dohledu nad činnostmi ATM/ANS.

Na základě intenzivní práce provedené na úrovni pracovní skupiny Výbor stálých zástupců na svém zasedání dne 21. listopadu 2014 posoudil a schválil návrh obecného přístupu. Při této příležitosti Španělsko požádalo Komisi o objasnění, pokud jde o použitelnost návrhu o EASA pro letiště, zejména pro letiště v Gibraltar, a svůj postoj bude odvozovat od prohlášení Komise učiněného za tímto účelem. Útvary Komise potvrdily, že návrh o EASA jako takový se na letiště nevztahuje, a zavázaly se, že do zápisu z jednání Rady učiní příslušné prohlášení.¹

Přehled provedených prací je uveden níže, přičemž drobné technické opravy znění jsou vyznačeny tučně a znakem [...].

Spojené království vzneslo k návrhu výhradu parlamentního přezkumu.

IV. PŘÍPOMÍNKY KE KONKRÉTNÍM OTÁZKÁM:

a) Vojské aspekty

Komise navrhla rozšířit oblast působnosti nařízení o EASA s cílem zajistit, aby se poskytovatelé vojenských služeb řídili při poskytování služeb civilní dopravě pravidly civilní letecké dopravy. Od počátku jednání narážela změněná oblast působnosti na silný odpor členských států, které se vyjádřily v tom smyslu, že výslovné vztažení pravidel pro jednotné evropské nebe na vojenskou komunitu nerespektuje jejich regulační nezávislost. Po rozsáhlé výměně názorů s vojenskými odborníky z členských států a s Evropskou obrannou agenturou dne 14. října 2014 dospělo předsednictví k závěru, že oblast působnosti nařízení o EASA zůstane beze změny a nadále zůstane v platnosti stávající povinnost vojenského sektoru zajistit takovou úroveň bezpečnosti, jež bude alespoň tak účinná, jako jsou základní požadavky platné pro poskytovatele civilních služeb.

¹ Podobné prohlášení již bylo učiněno při přijímání poslední změny nařízení o EASA, kterou bylo nařízení (ES) č. 1108/2009 (viz dokument 12955/09 ADD 1).

b) Certifikace a prohlášení pro interoperabilitu

Poskytování letových navigačních služeb podléhá certifikaci ze strany EASA nebo vnitrostátních orgánů dohledu a u některých služeb vlastnímu prohlášení ze strany poskytovatele služeb. Zatímco jsou tyto zásady stanoveny v článku 8 přepracovaného znění návrhu o jednotném evropském nebi, nařízení o EASA obsahuje základní pravidla, konkrétně hlavní požadavky, které musí poskytovatelé letových navigačních služeb splňovat (článek 8b a příloha Vb). V nařízení o EASA jsou rovněž uvedena související pravidla pro zmocnění týkající se provádění a další změny těchto pravidel (článek 8b) a související povinnosti EASA (článek 22a).

U kvalifikovaných subjektů, na něž mohou být přeneseny funkce dozoru vnitrostátních orgánů, uplatňuje přepracované znění o jednotném evropském nebi a nařízení o EASA podobnou strukturu. Návrh přepracovaného znění o jednotném evropském nebi stanoví celkový rámec pro tyto subjekty, zatímco příloha V návrhu o EASA obsahuje kritéria, která tyto subjekty musí splňovat.

Na jednání pracovní skupiny byla výše uvedená základní struktura zachována, příslušná ustanovení však byla zjednodušena a vyjasněna. Byla proto zachována jediná definice pojmu „prohlášení“ a jediná příloha pro kvalifikované subjekty pouze v návrhu o EASA, čímž se odstraní zdvojení s právním rámcem pro jednotné evropské nebe. Rovněž byly objasněny povinnosti agentury týkající se osvědčení a prohlášení. Jako další krok při stanovování povinností agentury se několik delegací kladně vyjádřilo k možnosti stanovit na evropské úrovni podrobné specifikace hlavních požadavků. Avšak vzhledem k širším důsledkům tohoto nového, centralizovaného a harmonizovaného přístupu k povinnostem EASA považovaly delegace za vhodnější posoudit tuto možnost v rámci celkového přezkumu nařízení o EASA v roce 2015.

c) **Poplatky za traťové navigační služby**

V obou návrzích týkajících se SES II + Komise předložila změny doplňující poplatky za traťové navigační služby jako zdroj financování pro narůstající objem činnosti agentury související s ATM. V rámci jednotného evropského nebe bylo hlavním důvodem k této změně přesun odborných znalostí Eurocontrolu pro plnění úkolů, které byly po přijetí nařízení o SES II převedeny na Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví. Avšak vzhledem k tomu, že Komise nemohla v této fázi poskytnout delegacím záruky ohledně praktických postupů takového převodu z institucionálního rámce týkajícího se Eurocontrolu, bylo rozhodnutí o tomto doplňujícím zdroji financování odloženo do doby, než se v rámci přezkumu nařízení o EASA v roce 2015 uskuteční diskuse o celkové struktuře financování agentury EASA.

d) **Akty v přenesené pravomoci a prováděcí akty**

Obecný přístup aktualizuje ustanovení o aktech v přenesené pravomoci a o prováděcích aktech pouze ve dvou případech, jež se konkrétně týkají hlavních požadavků (článek 8b) a poplatků a plateb (článek 64). Zahrnutí odpovídajících standardních článků 65a–65c tyto změny zohledňuje, zatímco u ostatních ustanovení je cílem zachovat pokračující uplatňování původních pravidel projednávání ve výboru, jak jsou v současné době stanovena v čl. 65 nařízení (ES) č. 216/2008.

V. **PRÁCE V RÁMCI EVROPSKÉHO PARLAMENTU**

Zpravodajem pro dokument byl Evropským parlamentem jmenován David-Maria SASSOLI a Parlament přijal svůj postoj v prvním čtení dne 12. března 2014.

VI. **ZÁVĚR**

S ohledem na výše uvedené skutečnosti se Coreper vyzývá, aby na svém zasedání dne 3. prosince 2014:

- posoudil znění uvedené v příloze I této zprávy a přijal obecný přístup;
- vzal na vědomí prohlášení, které předloží Komise, a zařadil je do zápisu z jednání Rady.

Článek 1
Oblast působnosti

1. Toto nařízení se použije na:

- a) projektování, výrobu, údržbu a provoz výrobků letecké techniky, letadlových částí a zařízení, jakož i na personál a organizace zapojené do projektování, výroby a údržby těchto výrobků, částí a zařízení;
- b) personál a organizace zapojené do provozu letadel;
- c) projektování, údržbu a provoz letišť, jakož i na personál a organizace zapojené do těchto činností, a dále, aniž jsou dotčeny právní předpisy Společenství a členských států týkající se životního prostředí a územního plánování, na ochranu okolí letišť;
- d) projektování, výrobu a údržbu vybavení letišť, jakož i personál a organizace zapojené do těchto činností;
- e) projektování, výrobu a údržbu systémů a složek pro uspořádání letového provozu a letové navigační služby („ATM/ANS“), jakož i personál a organizace zapojené do těchto činností;
- f) ATM/ANS, jakož i personál a organizace, které se jimi zabývají.

2. Toto nařízení se nevztahuje na:

- a) výrobky, části, zařízení, personál a organizace uvedené v odst. 1 písm. a) a b), jestliže provádějí vojenské, celní, policejní, pátrací a záchranné, hasičské akce, akce pobřežní stráže nebo podobné činnosti nebo služby. Členské státy se zavazují zajistit, aby tyto činnosti nebo služby braly pokud možno patřičný ohled na cíle tohoto nařízení;
- b) letiště nebo jejich součásti, jakož i vybavení, personál a organizace uvedené v odst. 1 písm. c) a d), které jsou spravovány a provozovány vojenskými silami;
- c) ATM/ANS včetně systémů a složek, personálu a organizací uvedených v odst. 1 písm. e) a f), které jsou poskytovány či zpřístupňovány vojenskými silami. Členské státy se zavazují zajistit, aby letadla uvedená v písmenu a) tohoto odstavce byla v případě potřeby oddělena od ostatních letadel.

3. Aniž je dotčen článek 8 nařízení (ES) č. (XXXX/XXX) o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění), členské státy v rámci možností zajistí, aby veškerá vojenská zařízení umožňující veřejné využití podle odst. 2 písm. b) nebo služby poskytované veřejnosti vojenským personálem podle odst. 2 písm. c) zaručovaly míru bezpečnosti odpovídající přinejmenším hlavním požadavkům stanoveným v přílohách Va a Vb.

Článek 2

Cíle

1. Základním cílem tohoto nařízení je stanovit a udržovat vysokou a jednotnou úroveň bezpečnosti civilního letectví v Evropě.
2. Další cíle v oblasti působnosti tohoto nařízení jsou tyto:
 - a) zajistit vysokou a jednotnou úroveň ochrany životního prostředí;
 - b) usnadnit volný pohyb zboží, osob a služeb;
 - c) podporovat efektivnost nákladů procesů regulace a certifikace a zabránit duplicitám na vnitrostátní a evropské úrovni;
 - d) pomáhat členským státům v plnění jejich závazků podle Chicagské úmluvy vytvořením základny pro společný výklad a jednotné provádění ustanovení uvedené úmluvy a zajištěním řádného a včasného zohlednění jejích ustanovení, zejména norem ICAO, v tomto nařízení a v prováděcích pravidlech k němu;
 - e) podporovat na celosvětové úrovni postoje Společenství ohledně norem a pravidel bezpečnosti civilního letectví navázáním vhodné spolupráce se třetími zeměmi a mezinárodními organizacemi;
 - f) zajistit rovné podmínky pro všechny účastníky na vnitřním trhu v oblasti letectví.
 - g) podpořit rozvíjení a provádění hlavního plánu ATM;
 - h) provádět regulaci v oblasti bezpečnosti civilního letectví přiměřeně povaze každé z konkrétních činností.

3. K dosahování cílů stanovených v odstavcích 1 a 2 slouží tyto prostředky:
- a) vypracování, přijetí a jednotné uplatňování všech nezbytných aktů;
 - b) uznávání bez dodatečných požadavků osvědčení, průkazů způsobilosti, schválení nebo jiných dokladů vydaných výrobkům, personálu a organizacím v souladu s tímto nařízením a prováděcími pravidly k němu;
 - c) zřízení nezávislé Evropské agentury pro bezpečnost letectví (dále jen „agentura“);
 - d) jednotné uplatňování všech nezbytných aktů vnitrostátními leteckými úřady a agenturou v rámci jejich příslušných oblastí působnosti.

Článek 3

Definice

Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

- a) „průběžným dozorem“ úkoly, které mají být prováděny k ověření, že podmínky, za kterých bylo osvědčení uděleno nebo které jsou předmětem prohlášení, jsou nadále plněny po celou dobu platnosti tohoto osvědčení nebo prohlášení, a přijímání jakýchkoli ochranných opatření;
- b) „Chicagskou úmluvou“ Úmluva o mezinárodním civilním letectví, podepsaná v Chicagu dne 7. prosince 1944, a její přílohy;
- c) „výrobkem“ letadlo, motor nebo vrtule;

- d) „letadlovými částmi a zařízeními“ jakýkoli přístroj, vybavení, mechanismus, část, aparatura, příslušenství, software nebo agregát včetně komunikačního vybavení, které je používáno nebo určeno k použití při provozu nebo řízení letadla za letu; zahrnuje části draku, motoru nebo vrtule nebo vybavení používané k manévrování letadla ze země;
- da) „složkami ATM/ANS“ jakékoli složky definované v čl. 2 odst. 18 nařízení (ES) č. (EU) XXX/XXX o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění);
- e) „certifikací“ každá forma uznání, že výrobek, letadlová část nebo zařízení, organizace nebo osoba jsou v souladu s použitelnými požadavky, včetně ustanovení tohoto nařízení a prováděcích pravidel k němu, a vydání odpovídajícího osvědčení potvrzujícího tento soulad;
- ea) „prohlášením“ pro účely ATM/ANS jakékoli písemné prohlášení:
 - i) o způsobilosti a prostředcích k plnění povinností spojených s určitými poskytovateli letových informačních služeb podle čl. 8b odst. 3 tohoto nařízení;
 - ii) o způsobilosti a prostředcích k plnění povinností pro organizace podílející se na projektování, výrobě nebo údržbě systémů a složek ATM/ANS podle čl. 8b odst. 4 tohoto nařízení;
 - iii) o shodě nebo vhodnosti k používání systémů a složek vydané organizací, která se zabývá projektováním, výrobou nebo údržbou systémů a složek ATM/ANS podle čl. 8b odst. 5a tohoto nařízení;
 - iv) o ověření systému, který má být uveden do provozu, vydané poskytovatelem služeb podle čl. 8b odst. 5a tohoto nařízení.

- f) „kvalifikovaným subjektem“ subjekt, jemuž může agentura nebo vnitrostátní letecký úřad přidělit [...] konkrétní certifikační nebo dozorový úkol, a to pod jejich dohledem a v jejich odpovědnosti;
- g) „osvědčením“ jakékoli schválení, průkaz způsobilosti nebo jiný doklad vydaný jako výsledek certifikace;
- h) „provozovatelem“ jakákoli právnická nebo fyzická osoba provozující nebo navrhující k provozování jedno nebo více letadel nebo jedno nebo více letišť;
- i) „obchodním provozem“ jakýkoliv provoz letadla za úplatu nebo jinou protihodnotu, jenž je přístupný veřejnosti, nebo pokud není přístupný veřejnosti, jenž je prováděn na základě smlouvy mezi provozovatelem a zákazníkem, přičemž zákazník nemá nad provozovatelem kontrolu;
- j) „složitým motorovým letadlem“:
- i) letoun:
 - s maximální certifikovanou vzletovou hmotností vyšší než 5 700 kg nebo
 - s osvědčením pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než devatenáct nebo
 - s osvědčením pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo
 - vybavené proudovým motorem či proudovými motory nebo více než jedním turbovrtulovým motorem nebo
 - ii) vrtulník s osvědčením:
 - pro maximální vzletovou hmotnost vyšší než 3 175 kg nebo
 - pro maximální počet sedadel pro cestující vyšší než devět nebo
 - pro provoz s posádkou složenou nejméně ze dvou pilotů nebo
 - iii) letadlo se sklopným rotorem;

- k) „zařízením pro výcvik pomocí letové simulace“ jakýkoli druh zařízení, na němž jsou simulovány letové podmínky na zemi; patří mezi ně letecké simulátory, letová výcviková zařízení, výcviková zařízení pro postupy týkající se letu a navigace a výcviková zařízení pro základní přístroje;
- l) „zařazením“ údaj uvedený na průkazu způsobilosti uvádějící výsadní práva, zvláštní podmínky nebo omezení vztahující se k tomuto průkazu způsobilosti;
- m) „letištěm“ jakákoli vymezená plocha (včetně všech budov, zařízení a vybavení) na zemi nebo na vodě nebo na pevné konstrukci, pevné konstrukci na moři nebo na plovoucí konstrukci, která je zcela nebo zčásti určena pro přilety, odlety a pozemní pohyby letadel;
- n) „vybavením letiště“ jakékoli vybavení, aparatura, příslušenství, software nebo doplněk, který je používán nebo určen k tomu, aby napomáhal provozu letadel na letišti;
- o) „odbavovací plochou“ vymezená plocha určená k umístění letadel pro účely nástupu a výstupu cestujících, nakládky nebo vykládky pošty nebo nákladu, doplňování paliva, parkování nebo údržby;
- p) „službami uspořádání provozu na odbavovací ploše“ služby poskytované k řízení činností a pohybu letadel a vozidel po odbavovací ploše;
- q) „ATM/ANS“ funkce nebo služby uspořádání letového provozu definované v čl. 2 odst. 10 nařízení (ES) XXX/XXX o provádění jednotného evropského nebe (přepřacované znění), letové navigační služby definované v čl. 2 odst. 4 uvedeného nařízení, včetně služeb a funkcí pro uspořádání sítě uvedených v článku 17 uvedeného nařízení, a služby sestávající z vytváření, zpracování, formátování a poskytování údajů všeobecnému letovému provozu k zajištění bezpečnosti letové navigace;
- r) „systémem ATM/ANS“ jakákoli kombinace vybavení a systémů podle definice v čl. 2 odst. 33 nařízení č. (EU) [XXX/XXX] o provádění jednotného evropského nebe (přepřacované znění);

- s) „letovými informačními službami“ služby poskytované pro účely poskytování rad a informací užitečných pro bezpečné a účinné provádění letů;
- t) „všeobecným letovým provozem“ veškerý pohyb civilních i státních letadel (včetně letadel vojenských sil a celních a policejních složek), jestliže se provádí ve shodě s postupy ICAO;
- u) „hlavním plánem ATM“ plán potvrzený rozhodnutím Rady 2009/320/ES², v souladu s čl. 1 odst. 2 nařízení rady (ES) č. 219/2007³ ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR)⁴.

Článek 8b

ATM/ANS

1. Poskytování ATM/ANS musí být v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze Vb a pokud možno s hlavními požadavky stanovenými v příloze Va.
2. Poskytovatelé ATM/ANS musí být držiteli osvědčení. Osvědčení se vydá, pokud poskytovatel prokáže způsobilost a prostředky pro plnění povinností souvisejících s jeho výsadními právy. V osvědčení se uvedou výsadní práva udělená provozovateli a rozsah poskytovaných služeb.
3. Odchylně od odstavce 2 mohou členské státy rozhodnout, že poskytovatelé letových informačních služeb mohou učinit prohlášení o způsobilosti a prostředcích pro plnění povinností spojených s poskytovanými službami.

² Úř. věst. L 95, 9.4.2009, s. 41.

³ Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1.

⁴ Úř. věst. L 64, 2.3.2007, s. 1., ve znění nařízení Rady (ES) č. 1361/2008 a č. 721/2014 (Úř. věst. L 352, 31.12.2008 a Úř. věst. L 192, 1.7.2014).

4. Opatřeními uvedenými v odstavci 6 lze stanovit požadavek certifikace nebo prohlášení týkající se organizací, které se zabývají projektováním, výrobou nebo údržbou systémů a složek ATM/ANS, na nichž kriticky závisí bezpečnost nebo interoperabilita. Osvědčení se těmto organizacím vydá, pokud prokáží způsobilost a prostředky pro plnění povinností spojených s jejich výsadními právy. V osvědčení se uvedou výsadní práva, která se jeho prostřednictvím udělují.
5. Opatřeními uvedenými v odstavci 6 lze stanovit požadavek certifikace týkající se systémů a složek ATM/ANS, na nichž kriticky závisí bezpečnost nebo interoperabilita. Osvědčení pro tyto systémy a složky se vydají, pokud žadatel prokáže, že jsou tyto systémy a složky v souladu s podrobnými specifikacemi stanovenými k zajištění souladu s hlavními požadavky uvedenými v odstavci 1.
- 5a. Opatření uvedená v odstavci 6 mohou stanovit požadavek prohlášení provozovatelem ATM/ANS podle čl. 3 písm. ea) bodu iv) nebo organizací podílejících se na projektování, výrobě nebo údržbě systémů a složek ATM/ANS podle čl. 3 odst. písm. ea) bodu iii), týkající se systémů a složek ATM/ANS, na nichž kriticky závisí bezpečnost nebo interoperabilita.
6. Opatření nezbytná k provádění tohoto článku se přijímají přezkumným postupem podle čl. 65a odst. [...]2. Těmito opatřeními se zejména stanoví:
 - a) podmínky pro poskytování ATM/ANS v souladu s hlavními požadavky stanovenými v příloze Vb a případně v příloze Va;
 - b) podmínky pro stanovení podrobných specifikací použitelných pro systémy a složky ATM/ANS a pro jejich oznámení žadateli;

- c) podmínky pro vydávání, zachování, změnu, pozastavení nebo zrušení osvědčení uvedených v odstavci[...] 2 a případně v odstavci 5;
- d) povinnosti držitelů osvědčení;
- e) případně podmínky a postupy pro prohlášení poskytovatelů služeb a organizací, které se zabývají projektováním, výrobou nebo údržbou systémů a složek ATM/ANS uvedených v odstavcích 3 až 5a, a pro dozor nad nimi;
- f) podmínky, za nichž je provoz zakázán, omezen nebo podřízen určitým podmínkám v zájmu bezpečnosti;
- g) podmínky pro vydávání a rozšiřování povinných informací, aby se zajistila bezpečnost při poskytování ATM/ANS;
- h) [vypouští se]
- i) provozní pravidla a složky ATM/ANS požadované k využívání vzdušného prostoru.

Aby se v potřebné míře dosáhlo cílů stanovených v článku 2, je v případě poskytování ATM/ANS Komisi svěřena pravomoc formou aktů v přenesené pravomoci v souladu s článkem 65b měnit nebo doplňovat přílohu Vb, je-li to nutné z technických či provozních důvodů nebo vzhledem k vědeckému vývoji nebo poznatkům o bezpečnosti souvisejícím s ATM/ANS.

7. Opatření uvedená v odstavci 6:

- a) odráží současný stav techniky a osvědčené postupy v oblasti ATM/ANS a podle potřeby jsou v souladu s hlavním plánem ATM;
- b) jsou přiměřená druhu a složitosti poskytovaných služeb;
- c) berou v úvahu celosvětové zkušenosti s ATM/ANS a vědecko-technický pokrok;
- d) jsou vytvořena pokud možno s použitím příslušných ustanovení nařízení (ES) č. [XXX/XXX] o provádění jednotného evropského nebe (přepřacované znění) a stanoví přechodné mechanismy zajišťující kontinuitu osvědčení, která už byla podle uvedeného nařízení vydána; zpočátku budou obsahovat ustanovení těchto nařízení týkající se bezpečnosti, a pokud jde o budoucí změny, ve vhodných případech zohlední nejnovější vědecko-technický pokrok;
- e) umožňují bezprostřední reakci na zjištěné příčiny leteckých nehod a vážných incidentů.

Článek 13

Kvalifikované subjekty

Při přidělení konkrétního certifikačního nebo dozorového úkolu kvalifikovanému subjektu agentura nebo příslušný vnitrostátní letecký úřad zajistí, aby tento subjekt splňoval kritéria stanovená v příloze V.

Kvalifikované subjekty nevydávají osvědčení či povolení, ani nepřijímají prohlášení.

KAPITOLA III
EVROPSKÁ AGENTURA PRO BEZPEČNOST LETECTVÍ

ODDÍL I
Úkoly

Článek 17

Zřízení a funkce agentury

1. Pro účely provádění tohoto nařízení se zřizuje Evropská agentura pro bezpečnost letectví.
2. Pro účely zajištění řádného fungování a rozvoje bezpečnosti civilního letectví agentura:
 - a) se zabývá všemi úkoly ve všech záležitostech, na něž se vztahuje čl. 1 odst. 1, a zaujímá k nim stanoviska;
 - b) je nápomocna Komisi při přípravě opatření, která mají být přijata pro provedení tohoto nařízení. Obsahují-li tato opatření technická pravidla, a zejména pravidla týkající se konstrukce, projektování a provozních hledisek, nesmí Komise změnit jejich obsah bez předchozí koordinace s agenturou. Agentura rovněž poskytne Komisi nezbytnou technickou, vědeckou a správní podporu k plnění jejích úkolů;
 - c) přijímá nezbytná opatření v rámci svých pravomocí svěřených jí tímto nařízením nebo jinými právními předpisy Unie;
 - d) provádí kontroly a šetření nutné k plnění svých úkolů;
 - e) v oblasti své působnosti vykonává jménem členských států funkce a úkoly pro ně vyplývající z použitelných mezinárodních smluv, zejména Chicagské úmluvy.
 - f) podporuje příslušné orgány členských států při plnění jejich úkolů vytvořením fóra pro výměnu informací a odborných znalostí poskytnutých na dobrovolném základě ze strany členských států.

Článek 22a

ATM/ANS

Ve vztahu k ATM/ANS uvedeným v čl. 4 odst. 3c agentura:

- a) sama nebo prostřednictvím vnitrostátních leteckých úřadů nebo kvalifikovaných subjektů provádí kontroly a prověrky organizací, kterým vydává osvědčení;
- b) vydává a prodlužuje osvědčení organizacím umístěným mimo území, na něž se vztahuje Smlouva, odpovědným za poskytování služeb ve vzdušném prostoru území, na něž se Smlouva vztahuje;
- c) vydává a prodlužuje osvědčení organizacím poskytujícím služby v celoevropském měřítku;
- ca) vydává a prodlužuje osvědčení organizacím, které se zabývají projektováním, výrobou nebo údržbou celoevropských systémů a složek ATM/ANS, nebo od těchto organizací přijímají prohlášení;
- cb) přijímá prohlášení od organizací, jimž vydává osvědčení, jak je uvedeno v písmenech b) a c), pokud jde o systémy ATM/ANS;
- d) mění, pozastavuje nebo ruší příslušné osvědčení, pokud podmínky, za nichž bylo vydáno, již nejsou splněny nebo pokud držitel osvědčení neplní povinnosti, které mu ukládá toto nařízení nebo související prováděcí pravidla.

Požadují-li to dotčené členské státy, agentura rovněž plní úkoly uvedené v písmenech c) až d) týkající se dalších organizací.

ODDÍL III

Způsob práce

Článek 52

Postupy vypracovávání stanovisek, certifikačních specifikací a poradenského materiálu

1. Správní rada co nejdříve po vstupu tohoto nařízení v platnost stanoví transparentní postupy pro vydávání stanovisek, certifikačních specifikací, přijatelných způsobů prokazování a poradenského materiálu podle čl. 18 písm. a) a c).

Tyto postupy:

- a) využívají odborných znalostí poskytnutých civilními a případně vojenskými leteckými regulačními úřady členských států;
 - b) podle potřeby využívají odborníky dotčených zúčastněných stran, včetně vojenských, a využívají odborné znalosti Eurocontrolu, příslušných evropských normalizačních orgánů nebo jiných specializovaných subjektů;
 - c) zajistí, aby agentura zveřejňovala dokumenty a na širokém základě konzultovala zúčastněné strany podle časového plánu a postupu, který zahrnuje povinnost agentury zaujmout písemné stanovisko k postupu konzultace.
2. Agentura pro účely vypracování stanovisek, certifikačních specifikací, přijatelných způsobů prokazování a poradenského materiálu, které mají být uplatňovány členskými státy, v souladu s článkem 19 stanoví postup konzultací členských států. Za tímto účelem může vytvořit pracovní skupinu, do které je každý členský stát oprávněn jmenovat jednoho odborníka.
 3. Opatření uvedená v čl. 18 písm. a) a c) a postupy stanovené v souladu s odstavcem 1 tohoto článku jsou zveřejňovány v úřední publikaci agentury.
 4. Zvláštní postupy jsou stanoveny k řešení bezprostředních opatření, která má agentura přijmout, aby reagovala na bezpečnostní problém a informovala zúčastněné strany o opatřeních, která mají přijmout.

ODDÍL IV

Finanční ustanovení

Článek 59

Rozpočet

1. Příjmy agentury sestávají:
 - a) z příspěvku Unie;
 - b) z příspěvku od kterékoli evropské třetí země, se kterou Unie uzavřela dohody podle článku 66;
 - c) z poplatků placených žadateli o osvědčení nebo o schválení vydávaných agenturou nebo držiteli těchto osvědčení nebo oprávnění
 - d) z plateb za publikace, školení a jakékoli jiné služby poskytované agenturou a
 - e) z jakýchkoliv dobrovolných finančních příspěvků členských států, třetích zemí nebo jiných subjektů, pokud takový příspěvek neohrožuje nezávislost a nestrannost agentury;
 - f) z grantů poskytnutých subjekty Unie pro plnění jejích úkolů podle článku 24 nařízení (ES) č. (XXXX/XXX) o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění).
2. Výdaje agentury zahrnují výdaje na zaměstnance, správu, infrastrukturu a provoz.

3. Příjmy a výdaje musí být vyrovnané.
4. Rozpočet týkající se regulačních opatření a stanovené a vybrané poplatky za vydávání osvědčení jsou v rozpočtu agentury vedeny odděleně.
5. Na základě návrhu výkazu odhadů příjmů a výdajů vypracuje správní rada každý rok výkaz odhadů příjmů a výdajů agentury pro následující rozpočtový rok.
6. Odhad příjmů a výdajů uvedený v odstavci 4, obsahující návrh plánu pracovních míst spolu s předběžným pracovním programem, předá správní rada nejpozději do 31. března Komisi a státům, se kterými Společenství uzavřelo dohody podle článku 66.
7. Komise předloží odhad příjmů a výdajů rozpočtovému orgánu spolu s předběžným návrhem souhrnného rozpočtu Evropské unie.
8. Komise na základě odhadu zanesle do předběžného návrhu souhrnného rozpočtu Evropské unie odhady, které považuje za nezbytné pro plán pracovních míst, a výši subvence ze souhrnného rozpočtu a předloží je rozpočtovému orgánu v souladu s článkem 272 Smlouvy.
9. Rozpočtový orgán schvaluje položky subvencí pro agenturu. Rozpočtový orgán přijme plán pracovních míst agentury.
10. Rozpočet přijímá správní rada. Rozpočet se stává konečným po konečném schválení souhrnného rozpočtu Evropské unie. V případě potřeby se odpovídajícím způsobem upraví.

11. Správní rada co nejdříve oznámí rozpočtovému orgánu svůj záměr provést jakýkoli projekt, jenž by mohl mít významné finanční důsledky pro financování rozpočtu, zejména jakékoli projekty související s nemovitostmi, jako je pronájem či koupě budov. Uvědomí o tom Komisi.

Pokud jedna složka rozpočtového orgánu sdělí svůj úmysl zaujmout stanovisko, předá své stanovisko správní radě do šesti týdnů ode dne sdělení projektu.

Článek 64

Poplatky a platby

1. Poplatky a platby jsou ukládány za tyto činnosti:
- a) vydání a prodloužení osvědčení a za související funkce průběžného dozoru;
 - b) tyto poplatky odpovídají skutečným nákladům každé jednotlivé poskytnuté služby;
 - c) vyřizování odvolání;
 - d) registrace prohlášení, jakož i související funkce průběžného dozoru v oblasti ATM/ANS.

Všechny poplatky a platby se vyjadřují a hradí v eurech.

2. Výše poplatků a plateb je určena na úrovni zajišťující, že jim odpovídající příjmy v zásadě postačují ke krytí celkových nákladů na poskytnuté služby. V těchto nákladech se zejména zohledňují veškeré výdaje agentury na zaměstnance podílející se na činnostech uvedených v odstavci 3 včetně poměrného příspěvku zaměstnavatele do systému důchodového pojištění. Tyto poplatky a platby, včetně poplatků vybraných v roce 2007, jsou příjmy účelově vázanými na agenturu.

3. Opatření nezbytná k provádění tohoto článku se přijímají přezkumným postupem podle čl. 65a odst. [...]2. Tato opatření určí zejména činnosti, za které se ve shodě s čl. 59 odst. 1 písm. c), d) a f) hradí poplatky nebo platby, výši poplatků a plateb za každou činnost a způsob jejich hrazení. Ohledně návrhu prováděcích opatření je konzultována správní rada.

Článek 65a

Výbor

1. Komisi je nápomocen výbor. Tento výbor je výborem ve smyslu nařízení (EU) č. 182/2011.
2. Odkazuje-li se na tento odstavec, použije se článek 5 nařízení (EU) č. 182/2011.
3. Pokud výbor nevydá žádné stanovisko, Komise návrh prováděcího aktu nepřijme a použije se čl. 5 odst. 4 třetí pododstavec nařízení (EU) č. 182/2011.

Článek 65b

Výkon přenesené pravomoci

1. Pravomoc přijímat akty v přenesené pravomoci je svěřena Komisi za podmínek stanovených v tomto článku.
2. Přenesení pravomoci uvedené v čl. 8b odst. 1 posledním pododstavci na dobu pěti let ode [*dne zveřejnění tohoto nařízení*] Přenesení pravomoci se automaticky prodlužuje o stejně dlouhá období, pokud Evropský parlament nebo Rada nevysloví proti tomuto prodloužení námitku nejpozději tři měsíce před koncem každého z těchto období.
3. Evropský parlament nebo Rada mohou přenesení pravomoci uvedené v článku 8b odst. 6 posledním pododstavci kdykoli zrušit. Rozhodnutím o zrušení se ukončuje přenesení pravomoci v něm blíže určené. Rozhodnutí nabývá účinku prvním dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie* nebo k pozdějšímu dni, který je v něm upřesněn. Nedotýká se platnosti již platných aktů v přenesené pravomoci.
4. Je zvláště důležité, aby Komise postupovala v souladu s obvyklou praxí a před přijetím těchto aktů v přenesené pravomoci vedla konzultace s odborníky, včetně odborníků členských států. Přijetí aktu v přenesené pravomoci Komise neprodleně oznámí současně Evropskému parlamentu a Radě.
5. Akt v přenesené pravomoci přijatý podle čl. 8b odst. 6 posledního pododstavce vstoupí v platnost, pouze pokud proti němu Evropský parlament nebo Rada nevysloví námitky ve lhůtě dvou měsíců ode dne, kdy jim byl tento akt oznámen, nebo pokud Evropský parlament i Rada před uplynutím této lhůty informují Komisi o tom, že námitky nevysloví. Z podnětu Evropského parlamentu nebo Rady se tato lhůta prodlouží o dva měsíce.

Článek 65c

Postup pro naléhavé případy

[...]

Článek [x]

Vstup v platnost a použitelnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.⁵

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Štrasburku dne

Za Evropský parlament

předseda

Za Radu

předseda / předsedkyně

⁵ Pro Úřední věstník: „*Toto nařízení bude vyhlášeno společně s nařízením o EASA (ES) [č. XXXXX.] Tím se zajistí, že obě nařízení vstoupí v platnost současně.*“

PŘÍLOHA V

KRITÉRIA PRO KVALIFIKOVANÉ SUBJEKTY UVEDENÉ V ČLÁNKU 13 („KVALIFIKOVANÝ SUBJEKT“ NEBO „SUBJEKT“)

1. Subjekt, jeho ředitel a personál odpovědný za provádění kontrol nesmí být přímo ani nepřímo ani jako zmocněný zástupce zapojen do projektování, výroby, uvádění na trh ani údržby výrobků, letadlových částí, zařízení, složek ani systémů ani do jejich provozování, poskytování servisních služeb nebo užívání. To nevylučuje možnost výměny technických informací mezi zúčastněnými organizacemi a kvalifikovaným subjektem.
2. Subjekt a personál odpovědný za certifikaci a dozorové úkoly, prohlídky a hodnocení musí vykonávat své povinnosti s nejvyšší možnou profesionální důvěryhodností a nejvyšší možnou technickou kvalifikací a nesmí být vystaveny jakýmkoli tlakům a pobídkám, zvláště finančního rázu, které by mohly ovlivnit jejich úsudek nebo výsledky jejich certifikace a dozorových úkolů, vyšetřování, prohlídek a hodnocení zvláště pak ze strany osob nebo skupin osob, kterých se tyto výsledky týkají.
3. Subjekt musí zaměstnávat personál a mít prostředky nezbytné k odpovídajícímu výkonu technických a správních úkolů souvisejících s procesem certifikace a dozoru, prohlídkami a hodnoceními; měl by mít též možnost využívat zařízení nezbytná pro mimořádné kontroly.
4. Kvalifikovaný subjekt a jeho personál odpovědný za vyšetřování musí mít:
 - řádný technický i odborný výcvik;
 - dostatečné znalosti o požadavcích na úkoly týkající se certifikace, na prohlídky a hodnocení, které provádějí, a odpovídající zkušenosti s takovými procesy;
 - schopnosti potřebné ke zpracovávání prohlášení, záznamů a zpráv prokazujících, že proběhlo vyšetřování, prohlídky a hodnocení.

- schopnost doložit rozsáhlé zkušenosti v posuzování veřejných a soukromých subjektů.
5. Musí být zaručena nestrannost zaměstnanců, kteří provádějí vyšetřování, prohlídky a hodnocení. Jejich odměna nesmí záviset na počtu vykonaných vyšetřování, prohlídek a hodnocení ani na jejich výsledcích.
 6. Subjekt musí uzavřít pojištění odpovědnosti za škodu, pokud jejich odpovědnost nepřevzal členský stát v souladu s vnitrostátními právními předpisy, nebo pokud za kontroly nenese odpovědnost přímo samotný členský stát.
 7. Personál subjektu musí zachovávat služební tajemství ohledně veškerých informací, které získá při výkonu svých úkolů podle tohoto nařízení.

PŘÍLOHA Vb

HLAVNÍ POŽADAVKY NA ATM/ANS A NA ŘÍDÍCÍ LETOVÉHO PROVOZU

1. *Využívání vzdušného prostoru*

- a) Všechna letadla s výjimkou letadel využívaných k činnostem podle čl. 1 odst. 2 písm. a) ve všech fázích letu nebo na pohybové ploše letiště se provozují v souladu se společnými všeobecnými provozními pravidly a veškerými použitelnými postupy, které byly stanoveny pro využívání daného vzdušného prostoru.
- b) Všechna letadla s výjimkou letadel využívaných k činnostem podle čl. 1 odst. 2 písm. a) jsou vybavena požadovanými součástmi a v souladu s tím také provozována. Součásti, které se používají v rámci systému ATM/ANS, musí splňovat také požadavky stanovené v oddíle 3.

2. *Služby*

- a) *Letecké informace a údaje poskytované uživatelům vzdušného prostoru pro účely letové navigace*
 - i) Údaje sloužící jako zdroj leteckých informací mají dostatečnou kvalitu, jsou úplné a aktuální a jsou poskytovány včas.
 - ii) Letecké informace jsou přesné, úplné, aktuální, jednoznačné a dostatečně spolehlivé a podávají se ve formátu vhodném pro uživatele.
 - iii) Šíření těchto leteckých informací uživatelům vzdušného prostoru probíhá včas a pomocí dostatečně spolehlivých a rychlých komunikačních prostředků chráněných před rušením a poškozením.
- b) *Meteorologické informace*
 - i) Údaje sloužící jako zdroj leteckých meteorologických informací mají dostatečnou kvalitu a jsou úplné a aktuální.

- ii) Letecké meteorologické informace jsou v nejvyšší možné míře přesné, úplné, aktuální, dostatečně spolehlivé a jednoznačné, aby odpovídaly potřebám uživatelů vzdušného prostoru.
- iii) Šíření těchto leteckých informací uživatelům vzdušného prostoru probíhá včas a pomocí dostatečně spolehlivých a rychlých komunikačních prostředků chráněných před rušením a poškozením.

c) *Letové provozní služby*

- i) Údaje sloužící jako zdroj pro poskytování letových provozních služeb jsou správné, úplné a aktuální.
- ii) Letové provozní služby jsou dostatečně přesné, úplné, aktuální a jednoznačné, aby odpovídaly bezpečnostním potřebám uživatelů.
- iii) Automatizované nástroje poskytující informace nebo rady uživatelům jsou náležitě projektovány, vyrobeny a udržovány, aby byla zajištěna jejich vhodnost k zamýšlenému účelu.
- iv) Služby řízení letového provozu a s nimi související procesy zajišťují odpovídající vzdálenost mezi letadly, na provozní ploše letiště zabraňují střetům mezi letadlem a překážkami, a je-li to vhodné, pomáhají zajišťovat ochranu před jinými nebezpečími ve vzduchu; současně zajišťují rychlou a včasnou koordinaci se všemi příslušnými uživateli a přilehlými částmi vzdušného prostoru.
- v) Komunikace mezi letovými provozními službami a letadly a mezi příslušnými stanovišti letových provozních služeb je včasná, jasná, správná a jednoznačná, je chráněna před škodlivým rušením a probíhá způsobem, kterému všichni zúčastnění aktéři běžně rozumějí a pokud je to relevantní, potvrzují jej.

- vi) Jsou zavedeny prostředky pro detekci možných stavů nouze a pro případné zahájení účinné pátrací a záchranné akce. Tyto prostředky zahrnují přinejmenším vhodné výstražné mechanismy, koordinační opatření a postupy, prostředky a personál umožňující efektivní pokrytí oblasti odpovědnosti.

d) Spojovací služby

U komunikačních služeb je dosažena a udržována dostatečná výkonnost, pokud jde o jejich dostupnost, integritu, kontinuitu a včasnost. Jsou rychlé a chráněné před poškozením.

e) Navigační služby

U navigačních služeb je dosažena a udržována dostatečná úroveň výkonnosti s ohledem na informace pro navádění, určování polohy a pokud se poskytují, na informace pro určování času. Kritéria výkonnosti zahrnují přesnost, integritu, dostupnost a kontinuitu služby.

f) Inspekční služby

Přehledové služby určují vzájemnou polohu letadel ve vzduchu a dalších letadel a pozemních dopravních prostředků na letištní ploše, a to s dostatečnou výkonností, pokud jde o jejich přesnost, integritu, kontinuitu a pravděpodobnost detekce.

g) Uspořádání toku letového provozu

Taktické uspořádání toků letového provozu na úrovni Unie používá a poskytuje dostatečně přesné a aktuální informace o objemu a charakteru plánovaného letového provozu s dopadem na poskytování služeb a koordinuje a projednává přesměrování či zpoždování toků letového provozu s cílem omezit riziko vzniku situací přetížení ve vzduchu nebo na letištích. Uspořádání toku se provádí s cílem optimalizovat při využívání vzdušného prostoru dostupnou kapacitu a zlepšit postupy řízení toku letového provozu. Je založeno na transparentnosti bezpečnosti, transparentnosti a efektivitě a zajišťuje, aby kapacita byla poskytována pružným a včasným způsobem v souladu s evropským navigačním plánem.

Opatření uvedená v čl. 8b odst. 6 týkající se uspořádání toku letového provozu slouží k provozním rozhodnutím přijímaným poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a uživateli vzdušného prostoru a upravují tyto oblasti:

- a) plánování letu;
- b) využívání dostupné kapacity vzdušného prostoru během všech fází letu včetně přidělování volných letištních časových intervalů během letu; a
- c) užívání směřování tratí všeobecným letovým provozem včetně:
 - vytváření jednotné příručky pro směřování tratí a letového provozu,
 - možností k odklonu všeobecného letového provozu od oblastí silného letového provozu, a
 - pravidel pro prioritu ohledně přístupu všeobecného letového provozu do vzdušného prostoru, zejména v době silného letového provozu a krizí;
- d) soulad mezi letovými plány a letištními časovými intervaly a podle potřeby k nezbytné koordinaci s přilehlými oblastmi.

h) Uspořádání vzdušného prostoru

Vymezování konkrétních částí vzdušného prostoru pro určité využití je sledováno, koordinováno a včas vyhlášováno, aby se za všech okolností omezilo riziko ztráty rozstupu mezi letadly.

S ohledem na to, že uspořádání vojenských činností a souvisejících aspektů mají ve své působnosti členské státy, podporuje uspořádání vzdušného prostoru rovněž jednotné uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru, jak je popsána v dokumentech ICAO a prováděna podle nařízení (ES) č. (XXXX/XXX) o provádění jednotného evropského nebe (přepracované znění), za účelem usnadnění uspořádání vzdušného prostoru i letového provozu v rámci společné dopravní politiky.

i) Organizace vzdušného prostoru

Uspořádání vzdušného prostoru a letové postupy jsou před svým zavedením a využíváním letadly řádně navrženy, zhodnoceny a ověřeny.

3. Systémy a složky

a) Všeobecně

Systémy a složky ATM/ANS, které poskytují související informace letadlům, z letadel a na zemi, jsou řádně projektovány, vyrobeny, nainstalovány, udržovány a provozovány, aby byla zajištěna jejich vhodnost k zamýšlenému účelu.

Systémy a postupy zahrnují zejména ty, které jsou potřebné pro podporu těchto funkcí a služeb:

1. uspořádání vzdušného prostoru,
2. uspořádání toku letového provozu,
3. letové provozní služby, zejména systémy zpracování dat o letu, systémy zpracování kontrolních dat a systémy rozhraní člověk/stroj,
4. komunikace, včetně komunikace typu země-země, vzduch-země a vzduch-vzduch,
5. navigace,
6. přehledové služby,
7. letecké informační služby,
8. využívání meteorologických informací.

b) Integrita, výkonnost a spolehlivost systémů a složek

Integrita systémů a složek a jejich výkonnost v souvislosti s bezpečností odpovídá jejich zamýšlenému účelu, ať již jde o systémy a složky v letadle, na zemi nebo ve vesmírném prostoru. Dosahují požadované úrovně provozní výkonnosti za všech předvídatelných provozních podmínek a po celou dobu své provozní životnosti.

Systémy a složky ATM/ANS musí být navrhovány, vytvářeny, udržovány a provozovány pomocí vhodných a ověřených postupů, aby byl vždy a ve všech letových fázích zajištěn hladký a bezporuchový provoz evropské sítě uspořádání letového provozu (EATMN). Hladký a bezporuchový provoz je možné vyjádřit zejména jako předávání informací, včetně relevantních informací o provozním stavu, jednotný výklad informací, srovnatelné postupy při zpracování a související postupy umožňující společné provozní činnosti schválené pro evropskou síť uspořádání letového provozu nebo pro její části.

Síť EATMN, její systémy a složky musí koordinovaným způsobem podporovat nově schválené a platné provozní koncepce, které zlepšují kvalitu, udržitelnost a efektivitu letových navigačních služeb, zejména pokud jde o bezpečnost a kapacitu.

Síť EATMN, její systémy a složky musí podporovat postupné zavádění koordinace činností mezi civilním a vojenským sektorem v rozsahu, který je nutný pro efektivní uspořádání vzdušného prostoru a toku letového provozu a pro bezpečné a efektivní užívání vzdušného prostoru všemi uživateli na základě koncepce pružného užívání vzdušného prostoru.

V zájmu dosažení těchto cílů podporuje síť EATMN, její systémy a složky včasné předávání správných a ucelených informací o všech fázích letu mezi civilními a vojenskými účastníky, aniž jsou dotčeny bezpečnostní a obranné zájmy, včetně požadavků na důvěrnost.

c) *Konstrukce systémů a složek*

- i) Systémy a složky jsou konstruovány tak, aby splnily příslušné bezpečnostní požadavky.
- ii) Systémy a složky, posuzované společně, zvlášť a ve vzájemném vztahu, jsou konstruovány tak, aby existovala nepřímá úměrnost mezi pravděpodobností celkového selhání systému a závažností jeho důsledků pro bezpečnost služeb.
- iii) Systémy a složky, posuzované jednotlivě i ve vzájemné kombinaci, jsou projektovány s ohledem na omezení související s lidskými schopnostmi a lidskou výkonností.
- iv) Systémy a složky jsou konstruovány tak, aby byly chráněny před nezamýšlenými škodlivými interakcemi s vnějšími prvky.
- v) Personálu jsou jasným, konzistentním a jednoznačným způsobem poskytovány informace nutné pro výrobu, instalaci, provoz a údržbu systémů a složek, jakož i informace o nebezpečných podmínkách.

d) *Kontinuita úrovně služby*

Úrovně bezpečnosti systémů a složek je třeba během poskytování služby i jakýchkoli modifikací služby zachovat.

4. *Kvalifikace řídících letového provozu*

a) *Všeobecně*

Osoba podstupující výcvik jako řídící letového provozu nebo řídící letového provozu – žák je dostatečně vyzrálá po stránce vzdělání a tělesného a duševního stavu, aby mohla získat, uchovat si a prokázat příslušné teoretické znalosti a praktické dovednosti.

b) Teoretické znalosti

- i) Řídicí letového provozu získá a udrží si úroveň znalostí odpovídající vykonávaným úkolům a přiměřenou rizikům spojeným s daným typem služby.
- ii) Získání a udržení teoretických znalostí se prokazuje průběžným hodnocením během výcviku nebo vhodnými zkouškami.
- iii) Udržuje se odpovídající úroveň teoretických znalostí. Plnění tohoto požadavku se prokazuje pravidelným hodnocením nebo přezkušováním. Četnost přezkušování je přiměřená úrovni rizika spojeného s daným typem služby.

c) Praktické dovednosti

- i) Řídicí letového provozu získá a udržuje své praktické dovednosti odpovídající úkolům, které vykonává. Tyto dovednosti jsou úměrné rizikům spojeným s daným typem služby a zahrnují přinejmenším tyto oblasti (pokud jsou třeba pro prováděné úkoly):
 - i. provozní postupy,
 - ii. aspekty specifické pro vykonávané úkoly,
 - iii. mimořádné a nouzové situace a
 - iv. lidské činitele,
- ii) Řídicí letového provozu prokáže schopnost provádět příslušné postupy a úkoly se stupněm způsobilosti, který odpovídá jeho úlohám.
- iii) Udržuje se uspokojivá úroveň způsobilosti v praktických dovednostech. Plnění tohoto požadavku se ověřuje pravidelným hodnocením. Četnost těchto hodnocení je přiměřená složitosti a úrovni rizika, které souvisí s daným typem služby a plněných úkolů.

d) *Jazykové znalosti*

- i) Řídicí letového provozu prokáže schopnost hovořit a rozumět anglicky do té míry, aby mohl účinně komunikovat o konkrétních pracovních tématech, a to také v nouzových situacích, přičemž tato schopnost musí zahrnovat jak komunikaci pouze hlasem (telefonem/radiotelefonem), tak komunikaci při osobním styku.
- ii) Ve všech případech, kdy je to nutné pro účely poskytování služeb ATS ve vymezeném vzdušném prostoru, je řídicí letového provozu rovněž schopen ve výše uvedené míře hovořit národním jazykem nebo jazyky a rozumět jim.

e) *Syntetická výcviková zařízení*

Syntetické výcvikové zařízení, které se používá k praktickému výcviku v oblasti situačního povědomí a lidských činitelů nebo při prokazování, že byly dovednosti získány nebo udržovány, má úroveň výkonnosti umožňující dostatečně přesnou simulaci pracovního prostředí a provozních situací, které odpovídají prováděnému výcviku.

f) *Výcvikový kurz*

- i) Výcvik se provádí prostřednictvím výcvikového kurzu, který může sestávat z teoretické a praktické výuky, ve vhodných případech včetně výcviku na syntetických výcvikových zařízeních.
- ii) Pro každý typ výcviku se vypracuje a schválí kurz.

g) *Instruktoři*

- i) Teoretický výcvik musí poskytovat odpovídajícím způsobem kvalifikovaní instruktoři. Tito instruktoři:
 - i. mají odpovídající znalosti v oblasti, v níž má výuka probíhat, a
 - ii. prokázat, že jsou schopni používat příslušné vyučovací metody.

- ii) Výcvik praktických dovedností provádějí náležitě kvalifikovaní instruktoři, kteří splňují tyto předpoklady:
 - i. splňují požadavky na teoretické znalosti a zkušenosti odpovídající výcviku, který provádějí,
 - ii. prokázali, že jsou schopni vyučovat a používat příslušné vyučovací metody,
 - iii. mají zkušenosti s vyučovacími metodami, které se týkají postupů, jež mají být předmětem výcviku, a
 - iv. účastní se pravidelného obnovovacího školení, aby bylo zajištěno udržení jejich způsobilosti k provádění výcviku.
- iii) U instruktorů vyučujících praktické dovednosti se rovněž vyžaduje, aby byli v současnosti nebo v minulosti oprávněni pracovat jako řídící letového provozu.

h) Hodnotitelé

- i) Osoby odpovědné za posuzování dovedností řídících letového provozu splňují tyto podmínky:
 - i. prokázaly, že jsou schopny hodnotit výkonnost řídících letového provozu a provádět u těchto pracovníků zkoušky a kontroly, a
 - ii. účastní se pravidelného obnovovacího školení, aby bylo zajištěno, že jsou standardy hodnocení stále aktuální.
- ii) U hodnotitelů posuzujících praktické dovednosti se rovněž vyžaduje, aby byli v současnosti nebo v minulosti oprávněni pracovat jako řídící letového provozu v těch oblastech, v nichž má být provedeno hodnocení.

i) *Zdravotní způsobilost řídicího letového provozu*

i) Zdravotní kritéria

- i. Všichni řídicí letového provozu pravidelně prokazují, že jsou zdravotně způsobilí uspokojivě vykonávat své úkoly. Plnění tohoto požadavku se prokazuje pomocí odpovídajícího posouzení, při kterém se bere v potaz možné zhoršení duševních a tělesných schopností v důsledku stárnutí.
- ii. Prokázání zdravotní způsobilosti, která sestává z tělesné a duševní způsobilosti, zahrnuje prokázání skutečnosti, že osoba poskytující službu řízení letového provozu (ATC) netrpí žádnou nemocí či zdravotním postižením, které jí znemožňuje:
 - řádně vykonávat nezbytné úkoly při poskytování služby ATC,
 - kdykoli plnit přidělené povinnosti nebo
 - správně vnímat prostředí.

- ii) V případech, kdy zdravotní způsobilost nelze plně prokázat, mohou být zavedena zmírňující opatření, která zajistí rovnocennou bezpečnost.

5. *Poskytovatelé služeb a výcvikové organizace*

a) *Služby je možné poskytovat pouze při splnění těchto podmínek:*

- i) poskytovatel služeb disponuje, ať již přímo, nebo nepřímo smluvním zajištěním, prostředky potřebnými pro poskytování služby v daném objemu a působnosti. K těmto prostředkům patří zejména: systémy, zařízení včetně zdroje energie, struktura řízení, personál, vybavení a jeho údržba, dokumentace úkolů, odpovědností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
- ii) poskytovatel služeb vypracuje a průběžně aktualizuje příručky pro řízení a provozní příručky, které se týkají poskytování jeho služeb, a těmito příručkami se během provozu řídí. Tyto příručky obsahují veškeré pokyny, informace a postupy potřebné pro provoz, systém řízení a pro vykonávání povinností provozního personálu,

- iii) poskytovatel služeb zavede a udržuje systém řízení založený na řízení rizik s cílem zajistit plnění hlavních požadavků uvedených v této příloze a aktivně usilovat o průběžné zdokonalování tohoto systému,
- iv) poskytovatel služeb využívá pouze náležitě kvalifikovaný a vycvičený personál a pro tento personál zavede a trvale provádí výcvikové a kontrolní programy,
- v) poskytovatel služeb zavede formální způsoby kontaktu se všemi zúčastněnými stranami, které mohou přímo ovlivnit bezpečnost jejich služeb, s cílem zajistit plnění těchto hlavních požadavků,
- vi) poskytovatel služeb vypracuje a používá plán pro řešení nenadálých situací, který zahrnuje nouzové a mimořádné situace, které mohou nastat v souvislosti s jeho službami,
- vij) poskytovatel služeb vytvoří a trvale provádí program pro prevenci nehod a incidentů a pro bezpečnost, včetně programu hlášení a analýzy událostí, který systém řízení využívá s cílem přispívat k průběžnému zvyšování bezpečnosti, a
- viji) poskytovatel služeb přijme opatření, jež mu umožní ověřovat, že všechny systémy a složky, které provozuje, neustále splňují požadavky související s interoperabilitou a bezpečností.

b) Službu ATC je možné poskytovat pouze při splnění těchto podmínek:

- i) prevence únavy personálu poskytujícího službu ATC se provádí prostřednictvím systému rozpisu služeb. Tento systém musí zahrnovat časy služeb, čas strávený ve službě a přizpůsobené délky odpočinku. Omezení stanovená v rámci systému rozpisu služeb zohlední důležité faktory přispívající ke vzniku únavy, zejména nedostatek spánku, narušení 24hodinových cyklů, práci v noci, kumulativní dobu služby v daných časových obdobích a také sdílení přidělených úkolů mezi personálem,
- ii) prevence stresu personálu poskytujícího službu ATC se provádí prostřednictvím vzdělávacích a preventivních programů,

- iii) poskytovatel služeb ATC má zavedeny postupy pro ověřování, že personál poskytující služby ATC nemá zhoršený kognitivní úsudek nebo nedostatečnou zdravotní způsobilost,
 - iv) poskytovatel služeb ATC bere při plánování a během provozu ohled na provozní a technická omezení, jakož i zásady související s lidskými činiteli.
- c) *Komunikační, navigační a přehledové služby je možné poskytovat pouze při splnění této podmínky:*

Poskytovatel služeb informuje příslušné uživatele vzdušného prostoru a stanoviště ATS průběžně a včas o provozním stavu svých služeb poskytovaných pro účely ATS (a o jeho změnách).

d) *Výcvikové organizace*

Organizace provádějící výcvik personálu poskytujícího službu ATC splňuje tyto požadavky:

- i) mít všechny prostředky nezbytné pro rozsah povinností spojených s její činností. K těmto prostředkům patří zejména: zařízení, personál, vybavení, metodika, dokumentace úkolů, povinností a postupů, přístup k příslušným údajům a vedení záznamů,
- ii) musí zavést a udržovat řídicí systém ohledně bezpečnosti a výcvikových norem a zaměřit se na průběžné zlepšování tohoto systému a
- iii) podle potřeby uzavírat dohody s jinými příslušnými organizacemi s cílem zajistit trvalé plnění těchto hlavních požadavků.
