

V Bruseli 25. novembra 2014
(OR. en)

15733/14

Medziinštitucionálny spis:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

SPRÁVA

Od:	Generálny sekretariát Rady
Komu:	Rada
Č. predch. dok.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
Č. dok. Kom.:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Predmet:	<i>Príprava zasadnutia Rady (<u>doprava</u>, telekomunikácie a energetika), ktoré sa bude konať 3. decembra 2014</i> Návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (ES) č. 216/2008 v oblasti letísk, manažmentu letovej prevádzky a leteckých navigačných služieb – SES II+, nariadenie o EASA – všeobecné smerovanie

I. ÚVOD

Komisia 12. júna 2013 zaslala Rade a Európskemu parlamentu dva legislatívne návrhy na aktualizáciu a zrýchlenie vykonávania nariadení o jednotnom európskom nebi. Balík SES II + sa zameriava na zlepšenie konkurencieschopnosti európskeho systému leteckej dopravy a ďalší rozvoj iniciatívy jednotného európskeho neba (SES) spustenej v roku 2004. Celkovým cieľom iniciatívy SES je posilniť súčasné bezpečnostné normy v letovej prevádzke, prispieť k udržateľnému rozvoju systému leteckej dopravy a zlepšiť celkovú výkonnosť európskeho systému manažmentu letovej prevádzky (ATM) a leteckých navigačných služieb (ANS).

V tejto súvislosti by sa prepracovaným znením štyroch existujúcich nariadení o SES II (návrh prepracovaného znenia) a zmenami nariadenia, ktorým sa zriaďuje Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA), zjednodušil legislatívny rámec, odstránila duplicita v súčasných pravidlách, zlepšil systém dohľadu a upravili existujúce pravidlá s cieľom zlepšiť celkovú výkonnosť manažmentu letovej prevádzky. Kľúčovými problémami, ktoré sa riešia v návrhoch, sú nedostatočná efektívnosť leteckých navigačných služieb a fragmentácia systému manažmentu letovej prevádzky (ATM).

Konkrétnejšie, cieľom zmien návrhu o EASA je zosúladiť súčasný rozsah pôsobnosti nariadenia o EASA s legislatívnym rámcom SES, odstránenie nezhôd medzi nimi a začlenenie koncepcií interoperability SES. Návrhom sa okrem toho aktualizuje nariadenie o EASA, berúc do úvahy najnovší vývoj vo výskumnom programe SESAR, a zároveň sa ním harmonizuje uvedené nariadenie so spoločným vyhlásením a spoločným prístupom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie k decentralizovaným agentúram (spoločný prístup).

II. PRÁCA V RADE

Komisia predložila návrhy balíka SES 2 + a posúdenie ich vplyvu na zasadnutí pracovnej skupiny pre leteckú dopravu 2. septembra 2013. Väčšina delegácií vo svojich reakciách označila návrhy za predčasné, pretože vykonávaním predchádzajúceho legislatívneho balíka sa zatiaľ nemohol ukázať jeho plný potenciál. Zdôraznili aj skutočnosť, že časté zmeny súčasnej štruktúry SES spôsobujú riziko kontraproduktívnych výsledkov, ktoré je v kontraste s celkovým cieľom efektívnosti. Okrem negatívnych názorov, ktoré vyjadrili členské štáty, sa podrobné preskúmanie balíka SES 2 + na úrovni pracovnej skupiny začalo až počas talianskeho predsedníctva v júli 2014, pričom práca na oboch legislatívnych návrhoch prebiehala súbežne.

S cieľom dosiahnuť rýchly pokrok v súvislosti s balíkom SES 2 + ako celkom obmedzilo predsedníctvo svoj prístup, pokiaľ ide o nariadenie o EASA, a preskúmalo len články návrhu, ktoré majú priamu väzbu s návrhom prepracovaného znenia nariadenia o SES. Delegácie uvítali sústredený a na výsledky orientovaný prístup predsedníctva a zohľadnili aj skutočnosť, že od Komisie sa očakáva, že predloží samostatný návrh na revíziu nariadenia o EASA v celom rozsahu v priebehu roka 2015. Vyjadrili názor, že niektoré základné otázky týkajúce sa postavenia a úlohy agentúry, ako je jej názov alebo štruktúra financovania, by sa mali preskúmať v širšom kontexte povinností agentúry, a to nielen z pohľadu ATM, ktorý je stredobodom balíka SES II +.

Plánovaná revízia nariadenia o EASA poskytne príležitosť vykonať hĺbkové preskúmanie týchto zásadných a širších obáv. Preto sa návrh všeobecného smerovania v prílohe vzťahuje len na vybrané články a pri ostatných neberie zreteľ na návrh Komisie.

III. VŠEOBECNÉ POZNÁMKY

Členské štáty vo všeobecnosti uvítali zámer Komisie zjednodušiť a spresniť platný právny rámec iniciatívy jednotného európskeho neba a podporili zosúladenie nariadenia o EASA s ustanoveniami návrhu prepracovaného znenia o SES. Zrationalizovaný, jednotný súbor pravidiel, najmä v technických predpisoch týkajúcich sa napríklad interoperability a osvedčovania v oblasti ATM/ANS prináša pridanú hodnotu tým, že odstraňuje prekryvanie s nariadením o SES. Jasne rozlišujú ekonomickú reguláciu SES obsiahnutú v návrhu prepracovaného znenia a technické aspekty SES, v rámci ktorých má agentúra špecifickú úlohu pri zabezpečovaní regulácie a dohľadu nad činnosťami ATM/ANS.

Okrem intenzívnej práce na úrovni pracovnej skupiny preskúmal a schválil Výbor stálych predstaviteľov znenie návrhu všeobecného smerovania na svojom zasadnutí 21. novembra 2014. Delegácia ES pri tejto príležitosti požiadala Komisiu o upresnenie týkajúce sa uplatniteľnosti návrhu o EASA na letiská, najmä na gibraltárske letisko, a svoje stanovisko podmienila vyhlásením Komisie k tejto veci. Útvary Komisie potvrdili, že návrh o EASA sa ako taký na letiská nevzťahuje, a zaviazali sa predložiť príslušné vyhlásenie do zápisnice Rady¹.

Prehľad vykonanej práce je uvedený nižšie a malé technické úpravy znenia sa uvádzajú tučným písmom a symbolom [...].

Delegácia Spojeného kráľovstva trvá na výhrade parlamentného preskúmania k návrhu.

IV. POZNÁMKY KU KONKRÉTNYM OTÁZKAM

a) Vojské aspekty

Komisia navrhla rozšíriť rozsah pôsobnosti nariadenia o EASA, aby sa zabezpečilo, že vojenský poskytovatelia služieb budú dodržiavať pravidlá civilnej leteckej dopravy pri poskytovaní služieb civilnej doprave. Upravený rozsah pôsobnosti naráža od začiatku rokovaní na silný odpor členských štátov, ktoré sa nazdávajú, že výslovne začlenenie vojenského spoločenstva do pravidiel SES nerešpektuje ich regulačnú nezávislosť. Na základe rozsiahlej výmeny názorov s vojenskými expertmi členských štátov a Európskou obrannou agentúrou predsedníctvo 14. októbra 2014 dospelo k záveru, že rozsah pôsobnosti nariadenia o EASA zostane nezmenený a existujúca povinnosť armády zabezpečiť úroveň bezpečnosti, ktorá je aspoň tak účinná ako základné požiadavky uplatniteľné na civilných poskytovateľov služieb, sa bude uplatňovať aj naďalej.

¹ Podobné vyhlásenie sa vydalo už v čase prijatia poslednej zmeny nariadenia o EASA, nariadenia (ES) č. 1108/2009 (pozri 12955/09 ADD 1).

b) Osvedčenia a vyhlásenia o interoperabilite

Poskytovanie leteckých navigačných služieb podlieha osvedčeniu agentúrou EASA alebo vnútroštátnymi orgánmi dohľadu a v prípade niektorých služieb vydaniu vlastného vyhlásenia poskytovateľa služieb. Tieto zásady sú stanovené v článku 8 návrhu prepracovaného znenia nariadenia o SES a nariadenie o EASA obsahuje vecné pravidlá, konkrétne základné požiadavky, ktoré musia spĺňať poskytovatelia leteckých navigačných služieb (článok 8b a príloha Vb). Nariadenie o EASA obsahuje aj príslušné pravidlá týkajúce sa splnomocnenia vykonávať a ďalej meniť tieto pravidlá (článok 8b), ako aj súvisiace úlohy EASA (článok 22a).

Pokiaľ ide o oprávnené subjekty, na ktoré vnútroštátne orgány dohľadu môžu delegovať svoje funkcie, prepracované znenie nariadenia o SES a nariadenie o EASA majú podobnú štruktúru. V návrhu prepracovaného znenia nariadenia o SES sa vymedzuje celkový rámec pre tieto subjekty, zatiaľ čo v prílohe V k návrhu o EASA sa ustanovujú kritériá, ktoré musia spĺňať.

Na úrovni pracovnej skupiny sa dotknuté ustanovenia zracionalizovali a spresnili, pričom uvedená základná štruktúra ostala zachovaná. Preto sa zachovalo len jediné vymedzenie pojmu „vyhlásenie“ a jediná príloha týkajúca sa oprávnených subjektov, a to len v návrhu o EASA, čím sa odstránila duplicita s legislatívnym rámcom SES. Spresnili sa aj povinnosti agentúry, pokiaľ ide o osvedčenia a vyhlásenia. V rámci ešte podrobnejšieho spresnenia povinností agentúry okrem toho niekoľko delegácií kladne zhodnotilo možnosť vypracovať na európskej úrovni podrobné špecifikácie základných požiadaviek. Vzhľadom na širšie dôsledky tohto nového, centralizovaného a harmonizovaného prístupu k povinnostiam agentúry EASA však delegácie usúdili, že je vhodnejšie preskúmať túto možnosť v kontexte celkovej revízie nariadenia o EASA v roku 2015.

c) Trat'ové odplaty

V oboch návrhoch týkajúcich sa SES II + Komisia predložila návrhy zmien na doplnenie trat'ových odplát ako zdroja financovania pre zintenzívnené činnosti agentúry súvisiace s ATM. V rámci iniciatívy SES bol hlavným dôvodom tejto zmeny presun odborných znalostí Eurocontrolu potrebných na plnenie úloh, ktoré od prijatia nariadení o SES II prešli na agentúru EASA. Avšak vzhľadom na to, že Komisia nemôže v tejto fáze poskytnúť delegáciám záruky o praktických aspektoch takéhoto prechodu z inštitucionálneho rámca Eurocontrolu, rozhodnutie o tomto dodatočnom zdroji financovania sa odložilo až do diskusie o celkovej štruktúre financovania EASA v rámci revízie nariadenia o EASA v roku 2015.

d) Delegované a vykonávacie akty

Všeobecným smerovaním sa aktualizujú ustanovenia o delegovaných a vykonávacích aktoch len v dvoch prípadoch, a to pokiaľ ide o základné požiadavky (článok 8b) a poplatky a úhrady (článok 64). Zaradením zodpovedajúcich štandardných článkov 65a – 65c sa zohľadnili tieto zmeny, zatiaľ čo zámerom, pokiaľ ide o ostatné ustanovenia, je naďalej zachovať uplatňovanie starého postupu výboru, ktorý sa v súčasnosti nachádza v článku 65 nariadenia (ES) č. 216/2008.

V. PRÁCA V EURÓPSKOM PARLAMENTE

Európsky parlament vymenoval ako spravodajcu spisu Davida-Maria SASSOLIHO a prijal svoju pozíciu v prvom čítaní 12. marca 2014.

VI. ZÁVER

Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa Rada vyzýva, aby na zasadnutí 3. decembra 2014:

- preskúmala znenie uvedené v prílohe I k tejto správe a prijala všeobecné smerovanie;
- vzala na vedomie a uviedla v zápisnici Rady vyhlásenie, ktoré predloží Komisia.

Článok 1
Rozsah pôsobnosti

1. Toto nariadenie sa uplatňuje na:

- a) vývoj, výrobu, údržbu a prevádzku výrobkov, súčastí a zariadení leteckej techniky, ako aj na personál a organizácie, ktoré sa podieľajú na vývoji, výrobe a údržbe týchto výrobkov, súčastí a zariadení;
- b) personál a organizácie, ktoré sa podieľajú na prevádzke lietadla;
- c) vývoj, údržbu a prevádzku letísk, ako aj personál a organizácie, ktoré sa na nich podieľajú, a na bezpečnostnú ochranu okolia letísk bez toho, aby boli dotknuté právne predpisy Spoločenstva a vnútroštátne právne predpisy v oblasti životného prostredia a územného plánovania;
- d) vývoj, výrobu a údržbu letiskového vybavenia, ako aj personál a organizácie, ktoré sa na nich podieľajú;
- e) vývoj, výrobu a údržbu systémov a komponentov manažmentu letovej prevádzky a letecké navigačné služby (ďalej len „ATM/ANS“), ako aj personál a organizácie, ktoré sa na nich podieľajú;
- f) ATM/ANS, ako aj personál a organizácie, ktoré sa na nich podieľajú.

2. Toto nariadenie sa neuplatňuje na:

- a) výrobky, súčasti, zariadenia, personál a organizácie uvedené v odseku 1 písm. a) a b) a pri vykonávaní vojenských, colných, policajných, pátracích, záchranných, hasičských činností alebo služieb, činností alebo služieb pobrežnej stráže alebo podobných činností alebo služieb. Členské štáty sa zaväzujú zabezpečiť, aby sa pri takýchto činnostiach alebo službách podľa možnosti patrične zohľadnili ciele tohto nariadenia;
- b) letiská alebo ich súčasti, ako aj vybavenie, personál a organizácie uvedené v odseku 1 písm. c) a d), ktoré riadi a prevádzkuje armáda;
- c) ATM/ANS vrátane systémov a komponentov, personálu a organizácií uvedených v odseku 1 písm. e) a f), ktoré poskytuje alebo sprístupňuje armáda. Členské štáty sa zaväzujú zabezpečiť, že lietadlá použité na činnosti uvedené v písmene a) tohto odseku sa v prípade potreby od ostatných lietadiel oddelia.

3. Bez toho, aby bol dotknutý článok 8 nariadenia (ES) č. (XXXX/XXX) o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie), členské štáty podľa možnosti zabezpečia, že všetky vojenské zariadenia uvedené v odseku 2 písm. b), ktoré sú otvorené na verejné použitie, alebo služby uvedené v odseku 2 písm. c), ktoré vojenský personál poskytuje verejnosti, budú poskytovať takú úroveň bezpečnosti, ktorá je aspoň taká účinná ako úroveň stanovená v základných požiadavkách vymedzených v prílohách Va a Vb.

Článok 2

Ciele

1. Základným cieľom tohto nariadenia je stanoviť a udržať vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti civilného letectva v Európe.
2. Ďalšími cieľmi v oblastiach, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, je:
 - a) zabezpečiť vysokú a jednotnú úroveň ochrany životného prostredia;
 - b) uľahčiť voľný pohyb tovaru, osôb a služieb;
 - c) podporovať nákladovú efektívnosť v regulačnom procese a v procese osvedčovania a zabrániť duplicite na vnútroštátnej a európskej úrovni;
 - d) pomáhať členským štátom pri plnení ich záväzkov vyplývajúcich z Chicagského dohovoru tým, že sa vytvorí základ pre spoločný výklad a jednotné vykonávanie jeho ustanovení a zabezpečí sa, aby sa jeho ustanovenia, a najmä normy ICAO, náležite a včas zohľadnili v tomto nariadení a v jeho vykonávacích predpisoch;
 - e) po celom svete podporovať stanoviská Spoločenstva, ktoré sa týkajú noriem a pravidiel v oblasti bezpečnosti civilného letectva nadväzovaním vhodnej spolupráce s tretími krajinami a medzinárodnými organizáciami;
 - f) poskytnúť rovnaké podmienky pre všetky subjekty vnútorného leteckého trhu.
 - g) podporovať vypracovanie a implementáciu riadiaceho plánu ATM;
 - h) regulovať bezpečnosť civilného letectva primerane k povahe každej konkrétnej činnosti.

3. Ciele uvedené v odsekoch 1 a 2 sa dosiahnu týmito prostriedkami:

- a) vypracovanie, prijatie a jednotné uplatňovanie všetkých potrebných aktov;
- b) uznávanie osvedčení, preukazov spôsobilosti, povolení alebo iných dokladov vydaných výrobkom, personálu a organizáciám v súlade s týmto nariadením a jeho vykonávacími predpismi bez ďalších požiadaviek;
- c) zriadenie nezávislej Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (ďalej len „agentúra“);
- d) jednotné vykonávanie všetkých potrebných aktov národnými leteckými úradmi a agentúrou v rámci ich príslušných oblastí pôsobnosti.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia:

- a) „nepretržitý dohľad“ sú úlohy, ktoré sa plnia, aby sa overilo, či sú počas celej platnosti osvedčenia alebo vyhlásenia splnené podmienky, na základe ktorých sa osvedčenie vydalo alebo na ktoré sa vyhlásenie vzťahuje, ako aj prijatie akýchkoľvek bezpečnostných opatrení;
- b) „Chicagský dohovor“ je Dohovor o medzinárodnom civilnom letectve, podpísaný 7. decembra 1944 v Chicagu, a prílohy k nemu;
- c) „výrobok“ je lietadlo, motor alebo vrtuľa;

- d) „súčasti a zariadenia“ sú: akýkoľvek prístroj, vybavenie, mechanizmus, súčasť, aparátúra, súčiastka, softvér alebo príslušenstvo vrátane komunikačného vybavenia, ktoré sa používajú alebo sú určené na použitie pri prevádzke alebo riadení lietadla počas letu. Zahŕňajú súčasti trupu lietadla, motor alebo vrtuľu, alebo vybavenie používané na ovládanie lietadla zo zeme;
- da) „komponenty ATM/ANS“ sú komponenty definované v článku 2 bode 19 nariadenia (EÚ) XXX/XXX o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie);
- e) „osvedčovanie“ je 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;
- ea) „vyhlásenie“ na účely ATM/ANS je akékoľvek písomné vyhlásenie:
 - i) o spôsobilosti a prostriedkoch plnenia povinností poskytovateľov letovej informačnej služby podľa článku 8b ods. 3 tohto nariadenia;
 - ii) o spôsobilosti a prostriedkoch plnenia povinností organizácií, ktoré sa podieľajú na vývoji, výrobe alebo údržbe systémov a komponentov ATM/ANS uvedených v článku 8b ods. 4 tohto nariadenia;
 - iii) o súlade alebo vhodnosti na použitie systémov a komponentov vydané organizáciou, ktorá sa podieľa na vývoji, výrobe alebo údržbe systémov a komponentov ATM/ANS podľa článku 8b ods. 5a tohto nariadenia;
 - iv) o overení systému, ktorý sa má uviesť do prevádzky, vydané poskytovateľom služieb podľa článku 8b ods. 5a tohto nariadenia;

- f) „oprávnený subjekt“ je orgán, ktorý môže agentúra alebo národný letecký úrad pod ich kontrolou a na ich zodpovednosť poveriť [...] plnením osobitných úloh súvisiacich s osvedčovaním alebo dohľadom;
- g) „osvedčenie“ je každé povolenie, preukaz spôsobilosti alebo iný doklad vydaný ako výsledok osvedčovania;
- h) „prevádzkovateľ“ je každá právnická osoba alebo fyzická osoba, ktorá prevádzkuje alebo ponúka prevádzku jedného alebo viacerých lietadiel alebo jedného alebo viacerých letísk;
- i) „obchodná prevádzka“ je akákoľvek prevádzka lietadla, ktorá je za úplatu alebo inú primeranú protihodnotu dostupná verejnosti, alebo ak nie je verejnosti prístupná, je to prevádzka, ktorá sa vykonáva na základe zmluvy medzi prevádzkovateľom a zákazníkom, pričom zákazník nemá nad prevádzkovateľom žiadnu kontrolu;
- j) „zložené motorové lietadlo“ je:
- i) letún:
 - s maximálnou osvedčenou vzletovou hmotnosťou nad 5 700 kg alebo
 - s maximálnym osvedčeným počtom sedadiel pre cestujúcich vyšším ako devätnásť, alebo
 - s osvedčením na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z dvoch pilotov, alebo
 - vybavené prúdovým(-i) motorom(-mi) alebo viac ako jedným turbovrtuľovým motorom, alebo
 - ii) vrtuľník s osvedčením:
 - na maximálnu vzletovú hmotnosť nad 3 175 kg alebo
 - na maximálny počet sedadiel pre cestujúcich vyšší ako deväť, alebo
 - na prevádzku s posádkou zloženou najmenej z 2 pilotov, alebo
 - iii) lietadlo s preklopnými motormi;

- k) „výcvikové zariadenie na simuláciu letu“ je každý typ zariadenia, ktoré na zemi simuluje podmienky letu; zahŕňa letové simulátory, letové výcvikové zariadenia, zariadenia na nácvik postupov letov a navigácie a základné zariadenia na nácvik používania prístrojov;
- l) „kvalifikácia“ je údaj uvedený v preukaze spôsobilosti, ktorý stanovuje oprávnenia, osobitné podmienky alebo obmedzenia spojené s týmto preukazom spôsobilosti;
- m) „letisko“ je vymedzená plocha (vrátane budov, zariadení a vybavenia) na zemi alebo na vode, alebo na upevnenej, pobrežnej alebo plávajúcej konštrukcii, určená buď úplne, alebo čiastočne na prílety, odlety a pohyby lietadiel na zemi;
- n) „letiskové vybavenie“ je akékoľvek vybavenie, aparátúra, súčiastka, softvér alebo príslušenstvo, ktoré sa používa alebo je určené na použitie s cieľom podporiť prevádzku lietadiel na letisku;
- o) „odbavovacia plocha“ je vymedzená plocha určená na umiestnenie lietadla na účely nastupovania alebo vystupovania cestujúcich a nakladania alebo vykladania pošty alebo nákladu, plnenie palivom, parkovanie alebo údržbu;
- p) „služba riadenia prevádzky na odbavovacej ploche“ je služba poskytovaná na riadenie činností a pohybu lietadiel a vozidiel na odbavovacej ploche;
- q) „ATM/ANS“ sú funkcie alebo služby manažmentu letovej prevádzky vymedzené v článku 2 bode 10 nariadenia (EÚ) XXX/XXX o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie), letecké navigačné služby vymedzené v článku 2 bode 4 uvedeného nariadenia vrátane funkcií a služieb siete manažmentu letovej prevádzky uvedené v článku 17 daného nariadenia, ako aj služby generovania a spracúvania údajov, ich formátovania a dodávania pre všeobecnú letovú prevádzku na účely leteckej navigácie kritickej z hľadiska bezpečnosti;
- r) „systém ATM/ANS“ je akákoľvek kombinácia zariadení a systémov podľa vymedzenia uvedeného v článku 2 bode 33 nariadenia (EÚ) XXX/XXX o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie);

- s) „letová informačná služba“ je služba určená na poskytovanie rád a informácií užitočných pre bezpečné a efektívne vykonávanie letov;
- t) „všeobecná letová prevádzka“ sú všetky pohyby civilných lietadiel, ako aj všetky pohyby štátnych lietadiel vrátane vojenských, colných a policajných lietadiel, keď sa tieto pohyby uskutočňujú v súlade s postupmi ICAO;
- u) „základný plán ATM“ je plán schválený rozhodnutím Rady 2009/320/ES² v súlade s článkom 1 ods. 2 nariadenia Rady (ES) č. 219/2007³ z 27. februára 2007 o založení spoločného podniku na vývoj novej generácie európskeho systému riadenia letovej prevádzky (SESAR)⁴;

Článok 8b

ATM/ANS

1. Pri poskytovaní ATM/ANS sa musia dodržiavať základné požiadavky stanovené v prílohe Vb, a ak je to uplatniteľné, v prílohe Va.
2. Poskytovatelia ATM/ANS musia byť držiteľmi osvedčenia. Osvedčenie sa vydá, keď poskytovateľ preukáže, že je spôsobilý a má prostriedky na plnenie povinností spojených s oprávneniami poskytovateľa. V osvedčení sa spresnia udelené oprávnenia a rozsah poskytovaných služieb.
3. Odchyľne od odseku 2 môžu členské štáty rozhodnúť o tom, že poskytovatelia letových informačných služieb sú oprávnení vyhlásiť, že sú spôsobilí a majú prostriedky na plnenie povinností spojených s poskytovanými službami.

² Ú. v. EÚ L 95, 9.4.2009, s. 41.

³ Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1.

⁴ Ú. v. EÚ L 64, 2.3.2007, s. 1, zmenené nariadeniami Rady (ES) č. 1361/2008 a č. 721/2014 (Ú. v. EÚ L 352, 31.12.2008 a Ú. v. EÚ L 192, 1.7.2014).

4. Opatreniami uvedenými v odseku 6 sa môže stanoviť požiadavka na osvedčovanie organizácií alebo na vyhlásenia týkajúce sa organizácií, ktoré sa podieľajú na vývoji, výrobe alebo údržbe systémov a komponentov ATM/ANS, od ktorých kriticky závisí bezpečnosť alebo interoperabilita. Osvedčenie sa týmto organizáciám vydá, keď preukážu, že sú spôsobilé a majú prostriedky na plnenie povinností spojených s ich oprávneniami. V osvedčení sa spresnia udelené oprávnenia.
5. Opatreniami uvedenými v odseku 6 sa môže stanoviť požiadavka na osvedčovanie systémov a komponentov ATM/ANS, od ktorých kriticky závisí bezpečnosť alebo interoperabilita. Osvedčenie sa týmto systémom a komponentom vydá, keď žiadateľ preukáže, že tieto systémy a komponenty vyhovujú podrobným špecifikáciám, ktoré sú ustanovené na zaručenie súladu so základnými požiadavkami uvedenými v odseku 1.
- 5a. Opatreniami uvedenými v odseku 6 sa môže stanoviť požiadavka na vyhlásenie poskytovateľa ATM/ANS uvedené v článku 3 bode ea) (**iv**) alebo organizácie, ktorá sa podieľa na vývoji, výrobe alebo údržbe systémov a komponentov ATM/ANS, uvedené v článku 3 bode ea) (**iii**), pokiaľ ide o systémy a komponenty ATM/ANS, od ktorých kriticky závisí bezpečnosť alebo interoperabilita.
6. Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto článku sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 65a ods. [...] 2. Tieto opatrenia uvádzajú najmä:
 - a) podmienky poskytovania ATM/ANS v súlade so základnými požiadavkami stanovenými v prílohe Vb, a ak je to uplatniteľné, v prílohe Va;
 - b) podmienky ustanovenia podrobných špecifikácií uplatniteľných na systémy a komponenty ATM/ANS a podmienky ich oznámenia žiadateľovi;

- c) podmienky vydania, zachovania, zmeny, pozastavenia alebo zrušenia osvedčení uvedených v odseku 2, prípadne v odseku 5;
- d) povinnosti držiteľov osvedčení;
- e) prípadné podmienky a postupy vyhlásenia poskytovateľov služieb a organizácií, ktoré sa podieľajú na vývoji, výrobe alebo údržbe systémov a komponentov ATM/ANS, uvedených v odsekoch 3 až 5a a podmienky a postupy dohľadu nad nimi;
- f) podmienky, za ktorých sa prevádzka zakáže, obmedzí alebo podlieha osobitným podmienkam v záujme bezpečnosti;
- g) podmienky vydávania a šírenia závažných informácií v záujme zaručenia bezpečnosti poskytovania ATM/ANS;
- h) [vypúšťa sa]
- i) prevádzkové predpisy a komponenty ATM/ANS potrebné na využívanie vzdušného priestoru.

Pokiaľ ide o poskytovanie ATM/ANS, Komisia je v súlade s článkom 65b splnomocnená meniť alebo dopĺňať prostredníctvom delegovaných aktov prílohu Vb, ak je to potrebné z dôvodu vývoja v oblasti techniky, prevádzky alebo vedy alebo z preukázaných bezpečnostných dôvodov týkajúcich sa ATM/ANS, a to v záujme dosiahnutia cieľov stanovených v článku 2 a v rozsahu, ktorý je na ich dosiahnutie potrebný.

7. Opatrenia uvedené v odseku 6:

- a) odrážajú súčasný stav vývoja a najlepšie postupy v oblasti ATM/ANS a tam, kde je to vhodné, sú v súlade s riadiacim plánom ATM;
- b) byť primerané k druhu a zložitosti poskytovaných služieb;
- c) zohľadňovať celosvetové skúsenosti v oblasti ATM/ANS a vedecko-technický pokrok;
- d) sa vypracujú podľa možnosti s použitím príslušných ustanovení nariadenia (ES) č. [XXX/XXX] o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie) a zabezpečí sa nimi prechodný mechanizmus, aby sa zaručila kontinuita osvedčení, ktoré sa už na základe daného nariadenia vydali; spočiatku zahŕňajú ustanovenia o bezpečnosti uvedené v daných nariadeniach a ak to bude v prípade budúcich zmien vhodné, zohľadnia najnovší vedecko-technický pokrok.
- e) umožňovať okamžitú reakciu na zistené príčiny nehôd a vážnych incidentov.

Článok 13

Oprávnené subjekty

Pri prideľovaní osobitných úloh súvisiacich s osvedčovaním alebo dohľadom oprávnenému subjektu zabezpečí agentúra alebo príslušný národný letecký úrad, aby uvedený subjekt splňal kritériá stanovené v prílohe V.

Oprávnené subjekty nevydávajú osvedčenia ani oprávnenia, ani neprijímajú vyhlásenia.

KAPITOLA III
EURÓPSKA AGENTÚRA PRE BEZPEČNOSŤ LETECTVA

ODDIEL I
Úlohy

Článok 17

Zriadenie a funkcie agentúry

1. Na účely vykonávania tohto nariadenia sa zriaďuje Európska agentúra pre bezpečnosť letectva.
2. Na účely zabezpečenia riadneho fungovania a rozvoja bezpečnosti civilného letectva agentúra:
 - a) plní akékoľvek úlohy a zaujíma stanoviská ku všetkým záležitostiam, na ktoré sa vzťahuje článok 1 ods. 1;
 - b) pomáha Komisii prostredníctvom prípravy opatrení, ktoré sa majú prijať na vykonávanie tohto nariadenia. Ak tieto opatrenia obsahujú technické predpisy, a najmä predpisy, ktoré sa týkajú stavebných, vývojových a prevádzkových hľadísk, nesmie Komisia zmeniť ich obsah bez predchádzajúcej koordinácie s agentúrou. Agentúra tiež poskytne Komisii potrebnú technickú, vedeckú a administratívnu podporu na vykonávanie jej úloh;
 - c) prijíma potrebné opatrenia v rámci právomocí, ktoré jej boli udelené prostredníctvom tohto nariadenia alebo iného právneho predpisu Únie;
 - d) vykonáva kontroly a skúmania potrebné na plnenie svojich úloh;
 - e) v rámci svojich právomocí plní v mene členských štátov funkcie a úlohy, ktoré sú im pridelené v súlade s príslušnými medzinárodnými dohovormi, najmä Chicagským dohovorom.
 - f) podporuje príslušné orgány členských štátov pri vykonávaní ich úloh a na tento účel pre ne zabezpečí fórum na výmenu informácií a odborných znalostí, ktoré členské štáty poskytujú na dobrovoľnom základe.

Článok 22a

ATM/ANS

S ohľadom na ATM/ANS uvedené v článku 4 ods. 3c agentúra:

- a) samostatne alebo prostredníctvom národných leteckých úradov alebo oprávnených subjektov vykonáva kontroly a audity organizácií, ktorým vydáva osvedčenia;
- b) vydáva a predlžuje osvedčenia organizácií so sídlom mimo územia, ktoré podlieha ustanoveniam zmluvy, ktoré sú zodpovedné za poskytovanie služieb vo vzdušnom priestore územia, na ktoré sa uplatňuje zmluva;
- c) vydáva a predlžuje osvedčenia organizácií, ktoré poskytujú celoeurópske služby;
- ca) vydáva a obnovuje osvedčenia organizácií, ktoré sa podieľajú na vývoji, výrobe alebo údržbe celoeurópskych systémov a komponentov ATM/ANS, alebo prijíma ich vyhlásenia;
- cb) prijíma vyhlásenia organizácií, ktorým vydáva osvedčenia, uvedených v bodoch b) a c), pokiaľ ide o systémy ATM/ANS;
- d) mení, pozastavuje alebo zrušuje príslušné osvedčenie, ak sa podmienky, podľa ktorých bolo udelené, ďalej neplnia alebo ak držiteľ osvedčenia neplní povinnosti uložené týmto nariadením alebo jeho vykonávacími predpismi.

Ak o to požiadajú dotknuté členské štáty, agentúra vykonáva úlohy uvedené v bodoch c) až d) aj v súvislosti s inými organizáciami.

ODDIEL III

Pracovné metódy

Článok 52

Postupy na vypracovanie stanovísk, certifikačné špecifikácie a poradenského materiálu

1. Čo najskôr po nadobudnutí účinnosti tohto nariadenia správna rada stanoví transparentné postupy vydávania stanovísk, certifikačných špecifikácií, prijateľných spôsobov dosiahnutia súladu s nimi a poradenského materiálu uvedených v článku 18 písm. a) a c).

Tieto postupy:

- a) vychádzajú z odborných znalostí prístupných regulačnými orgánmi civilného a vo vhodných prípadoch aj vojenského letectva členských štátov;
 - b) zahŕňajú podľa potreby expertov príslušných zainteresovaných strán vrátane armády a vychádzajú z odborných znalostí Eurocontrol-u, relevantných európskych normalizačných orgánov alebo iných špecializovaných orgánov;
 - c) zabezpečujú, aby agentúra podľa harmonogramu a postupu, ktorý obsahuje povinnosť agentúry písomne reagovať na konzultačný proces, vydávala dokumenty a konzultovala so širokým spektrom zainteresovaných strán.
2. Keď agentúra v súlade s článkom 19 vypracuje stanoviská, certifikačné špecifikácie, prijateľné spôsoby dosiahnutia súladu s nimi a poradenský materiál, ktoré majú členské štáty uplatňovať, stanoví postup konzultácie s členskými štátmi. Na tento účel môže vytvoriť pracovnú skupinu, do ktorej je každý členský štát oprávnený vymenovať experta.
 3. Opatrenia uvedené v článku 18 písm. a) a c) a postupy stanovené v súlade s odsekom 1 tohto článku sa uverejnia v úradnej publikácii agentúry.
 4. Stanovia sa osobitné postupy na prijímanie okamžitých opatrení agentúrou s cieľom reagovať na problém v oblasti bezpečnosti a na informovanie príslušných zainteresovaných strán o opatreniach, ktoré majú prijať.

ODDIEL IV
Finančné požiadavky

Článok 59

Rozpočet

1. Príjmy agentúry tvorí:
 - a) príspevok Únie;
 - b) príspevok od ktorejkoľvek európskej tretej krajiny, s ktorou Únia uzavrela dohody uvedené v článku 66;
 - c) poplatky uhrádzané žiadateľmi o osvedčenia a povolenia, ktoré vydáva agentúra, a ich držiteľmi;
 - d) poplatky za publikácie, výcvik a akékoľvek iné služby, ktoré poskytuje agentúra, a
 - e) akýkoľvek dobrovoľný finančný príspevok členských štátov, tretích krajín alebo iných subjektov pod podmienkou, že takýto príspevok neohrozuje nezávislosť a nestrannosť agentúry;
 - f) granty od orgánov Únie na plnenie jej úloh podľa článku 24 nariadenia (ES) č. (XXXX/XXX) o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie);
2. Výdavky agentúry zahŕňajú náklady na zamestnancov, administratívu, infraštruktúru a prevádzku.

3. Príjmy a výdavky musia byť v rovnováhe.
4. Rozpočty na regulačné úlohy a poplatky stanovené a vyzbierané za činnosti spojené s vydávaním osvedčení sa v rámci rozpočtu agentúry vykazujú osobitne.
5. Správna rada každý rok na základe návrhu výkazu odhadov príjmov a výdavkov vypracováva výkaz odhadov príjmov a výdavkov agentúry na nasledujúci rozpočtový rok.
6. Správna Rada najneskôr do 31. marca pošle Komisii a štátom, s ktorými Komisia uzavrela dohody uvedené v článku 66, výkaz odhadov príjmov a výdavkov uvedený v odseku 4, ktorý zahŕňa návrh plánu stavu zamestnancov a predbežný pracovný program.
7. Výkaz odhadov príjmov a výdavkov spolu s predbežným návrhom všeobecného rozpočtu Európskej únie zasiela Komisia rozpočtovému orgánu.
8. Na základe výkazu odhadov príjmov a výdavkov Komisia v predbežnom návrhu všeobecného rozpočtu Európskej únie, ktorý predloží rozpočtovému orgánu v súlade s článkom 272 zmluvy, stanoví odhady, ktoré považuje za potrebné pre plán stavu zamestnancov, a výšku dotácie, ktorou sa všeobecný rozpočet zaťažší.
9. Rozpočtový orgán schvaľuje prostriedky na dotácie pre agentúru. Rozpočtový orgán prijíma plán stavu zamestnancov agentúry.
10. Rozpočet prijíma správna rada. Po konečnom prijatí všeobecného rozpočtu Európskej únie sa tento rozpočet stáva konečným. Ak to bude vhodné, upraví sa zodpovedajúcim spôsobom.

11. Správna rada čo najskôr oznámi rozpočtovému orgánu svoj zámer uskutočniť akýkoľvek projekt, ktorý môže mať výrazné finančné dôsledky na financovanie rozpočtu, najmä ak ide o projekt súvisiaci s majetkom, ako napríklad prenájom alebo kúpa budov. Informuje o tom Komisiu.

Ak niektorá zložka rozpočtového orgánu oznámila svoj úmysel zaujať stanovisko, predloží toto stanovisko správnej rade do šiestich týždňov od oznámenia projektu.

Článok 64

Poplatky a úhrady

1. Poplatky a úhrady sa vyberajú za tieto činnosti:
 - a) vydanie osvedčení/preukazov spôsobilosti a predĺženie doby ich platnosti, ako aj príslušné funkcie trvalého dohľadu;
 - b) poskytnutie služieb; odrážajú skutočné náklady na poskytnutie služieb;
 - c) spracovanie odvolaní;
 - d) evidencia vyhlásení, ako aj súvisiace funkcie trvalého dohľadu v oblasti ATM/ANS.

Všetky poplatky a úhrady sú vyjadrené a splatné v eurách.

2. Výška poplatkov a úhrad sa stanoví na takej úrovni, aby bolo zabezpečené, že príjem z nich je v zásade dostatočný na pokrytie celkových nákladov za poskytnuté služby. V týchto nákladoch sa odzrkadľujú najmä všetky výdavky agentúry súvisiace s personálom podieľajúcim sa na činnostiach uvedených v odseku 3, vrátane pomerných príspevkov zamestnávateľa do systému dôchodkového zabezpečenia. Poplatky a úhrady, vrátane poplatkov a úhrad vyzbieraných v roku 2007, sú pripísanými príjmami agentúry.

3. Opatrenia potrebné na vykonávanie tohto článku sa prijímú v súlade s postupom preskúmania uvedeným v článku 65a ods. [...] **2.** V rámci týchto opatrení sa uvedú najmä činnosti, za ktoré sa vyberajú poplatky a úhrady podľa článku 59 ods. 1 písm. c), d) a f), výška poplatkov a úhrad za každú činnosť a spôsob, akým sa majú uhrádzať. O návrhu vykonávacích opatrení sa konzultuje so správnou radou.

Článok 65a

Výbor

1. Komisii pomáha výbor. Uvedený výbor je výborom v zmysle nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
2. Ak sa odkazuje na tento odsek, uplatňuje sa článok 5 nariadenia (EÚ) č. 182/2011.
3. Ak výbor nevydá žiadne stanovisko, Komisia neprijme návrh vykonávacieho aktu a uplatňuje sa článok 5 ods. 4 tretí pododsek nariadenia (EÚ) č. 182/2011.

Článok 65b

Vykonávanie delegovania právomoci

1. Komisii sa udeľuje právomoc prijímať delegované akty za podmienok stanovených v tomto článku.
2. Právomoc prijímať delegované akty uvedená v článku 8b ods. 6 poslednom pododseku sa Komisii udeľuje na obdobie piatich rokov od [*dátum uverejnenia tohto nariadenia*]. Delegovanie právomoci sa automaticky predlžuje o rovnako dlhé obdobia, pokiaľ Európsky parlament alebo Rada nevzniesú voči takémuto predĺženiu námietku najneskôr tri mesiace pred koncom každého obdobia.
3. Delegovanie právomoci uvedenej v článku 8b ods. 6 poslednom pododseku môže Európsky parlament alebo Rada kedykoľvek odvolať. Rozhodnutím o odvolaní sa ukončuje delegovanie právomoci, ktoré sa v ňom uvádza. Rozhodnutie nadobúda účinnosť dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie* alebo k neskoršiemu dátumu, ktorý je v ňom stanovený. Nie je ním dotknutá platnosť delegovaných aktov, ktoré už nadobudli účinnosť.
4. Je osobitne dôležité, aby Komisia dodržiavala svoj zvyčajný postup a pred prijatím takýchto delegovaných aktov uskutočnila konzultácie s expertmi vrátane expertov z členských štátov. Komisia oznamuje delegovaný akt hneď po prijatí súčasne Európskemu parlamentu a Rade.
5. Delegovaný akt prijatý podľa článku 8b ods. 6 posledného pododseku nadobudne účinnosť, ak Európsky parlament alebo Rada voči nemu nevzniesli námietku v lehote dvoch mesiacov odo dňa oznámenia uvedeného aktu Európskemu parlamentu a Rade alebo ak pred uplynutím uvedenej lehoty Európsky parlament a Rada informovali Komisiu o svojom rozhodnutí nevzniesť námietku. Na podnet Európskeho parlamentu alebo Rady sa uvedená lehota predĺži o 2 mesiace.

Článok 65c

Postup pre naliehavé prípady

[...]

Článok [x]

Nadobudnutie účinnosti a uplatňovanie

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.⁵

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Štrasburgu ...

Za Európsky parlament
predseda

Za Radu
predseda

⁵ Pre Ú. v.: „Toto nariadenie sa uverejní spolu s nariadením o EASA (ES) č. XXXXX. Tak sa zabezpečí, že obe nariadenia nadobudnú účinnosť v rovnaký čas.“

PRÍLOHA V

KRITÉRIÁ PRE OPRÁVNENÉ SUBJEKTY UVEDENÉ V ČLÁNKU 13 (ĎALEJ LEN „OPRÁVNENÝ SUBJEKT“ ALEBO „SUBJEKT“)

1. Subjekt, jeho riaditeľ a zamestnanci zodpovední za vykonávanie kontrol sa nesmú zúčastňovať, či už priamo alebo ako splnomocnení zástupcovia, na navrhovaní, výrobe, predaji alebo údržbe výrobkov, častí, zariadení, komponentov alebo systémov ani na ich prevádzke, poskytovaní služieb alebo používaní. Týmto sa nevylučuje možnosť výmeny technických informácií medzi zúčastnenými organizáciami a oprávneným subjektom.
2. Subjekt a zamestnanci zodpovední za úlohy súvisiace s osvedčovaním a dohľadom, kontroly a prehliadky musia vykonávať svoje povinnosti s najvyššou možnou mierou profesionálnej čestnosti a technickej spôsobilosti a nesmú na nich pôsobiť tlaky a stimuly, najmä finančné, ktoré by mohli ovplyvniť ich úsudok alebo výsledky ich úloh súvisiacich s osvedčovaním a dohľadom, preskúmaním, kontrol a prehliadok, najmä zo strany skupín alebo osôb, ktorých sa takéto výsledky týkajú.
3. Subjekt musí zamestnávať zamestnancov a mať k dispozícii prostriedky potrebné na primeraný výkon technických a administratívnych úloh súvisiacich s procesom osvedčovania a dohľadu, kontrolami a prehliadkami; mal by mať aj prístup k výbave potrebnej na mimoriadne previerky.
4. Oprávnený subjekt a jeho zamestnanci poverení vykonávaním preskúmania musia mať:
 - náležitý technický a odborný výcvik,
 - vyhovujúce znalosti o požiadavkách úloh súvisiacich s osvedčovaním, kontrolami a prehliadkami, ktoré vykonávajú, a primerané skúsenosti s takýmito procesmi,
 - spôsobilosť potrebnú na vyhotovenie vyhlásení, záznamov a správ, ktorými preukážu vykonanie preskúmaní, kontrol a prehliadok,

- schopnosť preukázať rozsiahle skúsenosti s posudzovaním verejných a súkromných subjektov.
5. Je nutné zaručiť nestrannosť osôb poverených vykonaním preskúmania, kontrol a prehliadok. Ich odmena sa nesmie určovať v závislosti od počtu vykonaných preskúmaní, kontrol a prehliadok ani ich výsledkov.
 6. Subjekt musí uzavrieť poistenie zodpovednosti, pokiaľ jeho záväzky nepreberie jeden členský štát v súlade so svojimi vnútroštátnymi právnymi predpismi alebo pokiaľ za kontroly nie je zodpovedný samotný členský štát.
 7. Zamestnanci subjektu musia zachovávať služobné tajomstvo v súvislosti so všetkými informáciami, ktoré získajú pri vykonávaní svojich úloh na základe tohto nariadenia.

PRÍLOHA Vb

ZÁKLADNÉ POŽIADAVKY NA ATM/ANS A RIADIACICH LETOVEJ PREVÁDZKY

1. *Používanie vzdušného priestoru*

- a) Všetky lietadlá okrem lietadiel zapojených do činností uvedených v článku 1 ods. 2 písm. a) sa vo všetkých fázach letu alebo na pohybovej ploche letiska musia prevádzkovať podľa spoločných všeobecných prevádzkových predpisov a v súlade s akýmkoľvek uplatniteľným postupom pre daný vzdušný priestor.
- b) Všetky lietadlá okrem lietadiel zapojených do činností uvedených v článku 1 ods. 2 písm. a) musia byť vybavené požadovanými komponentmi a príslušne prevádzkované. Komponenty používané v systéme ATM/ANS musia spĺňať aj požiadavky uvedené v bode 3.

2. *Služby*

- a) *Letecké informácie a údaje pre používateľov vzdušného priestoru na účel leteckej navigácie*
 - i) Údaje používané ako zdroj pre letecké informácie musia byť dostatočne kvalitné, úplné, aktuálne a musia sa poskytovať včas.
 - ii) Letecké informácie musia byť presné, úplné, aktuálne, jednoznačné a príslušnej integrity a vo formáte, ktorý vyhovuje používateľom.
 - iii) Musí byť zabezpečené včasné šírenie takýchto leteckých informácií používateľom vzdušného priestoru, pričom sa využívajú dostatočne spoľahlivé a rýchle komunikačné prostriedky, ktoré sú chránené pred rušením a poškodením.
- b) *Meteorologické informácie*
 - i) Údaje používané ako zdroj pre letecké meteorologické informácie musia byť dostatočne kvalitné, úplné a aktuálne.

- ii) Letecké meteorologické informácie musia byť v maximálne možnej miere presné, úplné, aktuálne, príslušnej integrity a jednoznačné, aby spĺňali potreby používateľov vzdušného priestoru.
- iii) Musí byť zabezpečené včasné šírenie takýchto leteckých meteorologických informácií používateľom vzdušného priestoru, pričom sa využívajú dostatočne spoľahlivé a rýchle komunikačné prostriedky, ktoré sú chránené pred rušením a poškodením.

c) *Letové prevádzkové služby*

- i) Údaje používané ako zdroj na poskytovanie letových prevádzkových služieb musia byť správne, úplné a aktuálne.
- ii) Letové prevádzkové služby musia byť dostatočne presné, úplné, aktuálne a jednoznačné, aby spĺňali potreby používateľov na bezpečnosť.
- iii) Automatizované nástroje poskytujúce informácie alebo rady používateľom musia byť vhodne navrhnuté, vyrobené a udržiavané tak, aby plnili svoj plánovaný účel.
- iv) Služby riadenia letovej prevádzky a súvisiace procesy zabezpečujú dostatočné rozstupy medzi lietadlami a na prevádzkovej ploche letiska medzi lietadlom a prekážkami, pričom tam, kde je to vhodné, pomáhajú pri ochrane pred inými nebezpečenstvami vo vzduchu a zabezpečujú promptnú a včasnú koordináciu so všetkými príslušnými používateľmi a susediacimi blokmi vzdušného priestoru.
- v) Komunikácia medzi letovými prevádzkovými službami a lietadlami a medzi príslušnými stanovišťami letových prevádzkových služieb navzájom musí byť včasná, jasná, správna a jednoznačná, chránená pred rušením a všeobecne zrozumiteľná, a ak sa to vyžaduje, odsúhlasená všetkými dotknutými stranami.

- vi) Musia byť zavedené prostriedky na detekciu možných núdzových situácií a v prípade potreby na začatie účinnej pátracej a záchrannej akcie. Tieto prostriedky musia ako minimum zahŕňať primerané varovné mechanizmy, koordinačné opatrenia a postupy, prostriedky a personál na efektívne pokrytie danej oblasti zodpovednosti.

d) Komunikačné služby

Komunikačné služby musia dosiahnuť a udržiavať dostatočnú výkonnosť, pokiaľ ide o ich dostupnosť, integritu, kontinuitu a včasnosť. Musia byť rýchle a chránené pred narušením.

e) Navigačné služby

Navigačné služby musia dosiahnuť a udržiavať dostatočnú úroveň výkonnosti, pokiaľ ide o informácie týkajúce sa vedenia, určovania polohy a prípadne času. Medzi kritériá výkonnosti patrí presnosť, integrita, dostupnosť a kontinuita služby.

f) Prehľadové služby

Prehľadové služby musia určovať príslušnú polohu lietadiel vo vzduchu, ako aj polohy ostatných lietadiel a vozidiel na plochách letiska s dostatočnou úrovňou výkonnosti, pokiaľ ide o presnosť, integritu, kontinuitu a pravdepodobnosť detekcie.

g) Riadenie toku letovej prevádzky

Taktické riadenie toku letovej prevádzky na úrovni Únie musí využívať a poskytovať dostatočne presné a aktuálne informácie o objeme a povahe plánovanej letovej prevádzky, ktorá má vplyv na poskytovanie služieb, a musí koordinovať a vyjednávať presmerovanie alebo časový posun tokov prevádzky s cieľom znížiť riziko preťaženia vo vzduchu alebo na letiskách. Riadenie toku letovej prevádzky sa vykonáva s cieľom optimalizovať dostupnú kapacitu pri využívaní vzdušného priestoru a zlepšiť postupy riadenia toku letovej prevádzky. Je založené na bezpečnosti, transparentnosti a efektívnosti, pričom zaručuje, že kapacita sa poskytuje pružne a včas v súlade s európskym leteckým navigačným plánom.

Opatrenia uvedené v článku 8b ods. 6 týkajúce sa riadenia toku letovej prevádzky podporujú operatívne rozhodnutia poskytovateľov leteckých navigačných služieb, prevádzkovateľov letísk a používateľov vzdušného priestoru a týkajú sa týchto oblastí:

- a) plánovanie letov;
- b) využívanie dostupnej kapacity vzdušného priestoru počas všetkých fáz letu vrátane pridelenia letiskových prevádzkových intervalov na trati a
- c) využívanie tratí všeobecnou letovou prevádzkou vrátane:
 - vytvorenia jedinej publikácie pre organizáciu tratí a letovej prevádzky,
 - možnosti odklonenia všeobecnej letovej prevádzky od preťažených oblastí a
 - pravidiel prednosti týkajúcich sa prístupu všeobecnej letovej prevádzky k vzdušnému priestoru, a to najmä v obdobiach preťaženia a krízovej situácie,
- d) súlad letových plánov a letiskových prevádzkových intervalov a prípadnej potrebnej koordinácie so susediacimi regiónmi.

h) Riadenie vzdušného priestoru

Určovanie konkrétnych objemov vzdušného priestoru na určité využitie sa musí monitorovať, koordinovať a včas vyhlásiť s cieľom za každých okolností znížiť riziko straty rozstupu medzi lietadlami. Pri zohľadnení organizácie vojenských činností a súvisiacich aspektov, za ktoré sú zodpovedné členské štáty, riadenie vzdušného priestoru podporuje aj jednotné uplatňovanie koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru, ako ho opisuje ICAO a ako sa vykonáva podľa nariadenia (ES) č. (XXXX/XXX) o implementácii jednotného európskeho neba (prepracované znenie), a to s cieľom uľahčiť riadenie vzdušného priestoru a manažment letovej prevádzky v rámci spoločnej dopravnej politiky.

i) Navrhovanie vzdušného priestoru

Štruktúra vzdušného priestoru a letové postupy musia byť správne navrhnuté, overené a schválené predtým, ako sa zavedú a začnú ich používať lietadlá.

3. Systémy a komponenty

a) Všeobecne

Systémy a komponenty ATM/ANS, ktoré poskytujú príslušné informácie lietadlám, z lietadiel a na zemi, musia byť správne navrhnuté, vyrobené, nainštalované, udržiavané a prevádzkované tak, aby plnili svoj účel.

Systémy a postupy zahŕňajú najmä tie, ktoré sú potrebné na podporu týchto funkcií a služieb:

1. riadenie vzdušného priestoru;
2. riadenie toku letovej prevádzky;
3. letové prevádzkové služby, najmä systémy spracovania letových údajov, systémy spracovania údajov sledovania a systémy rozhrania človek – stroj;
4. komunikácia vrátane komunikácie zem – zem, zem – vzduch a vzduch – vzduch;
5. navigácia;
6. sledovanie;
7. letecké informačné služby;
8. využívanie meteorologických informácií.

b) Integrita, výkonnosť a spoľahlivosť systémov a komponentov

Integrita a výkonnosť palubných, pozemných a kozmických systémov a komponentov súvisiacich s bezpečnosťou musí zodpovedať plánovanému účelu. Systémy a komponenty musia dosahovať očakávanú úroveň výkonnosti pre všetky ich predvídateľné prevádzkové podmienky a po celý čas životnosti.

Systémy ATM/ANS a ich komponenty musia byť navrhnuté, skonštruované, udržiavané a prevádzkované s použitím vhodných a schválených postupov tak, aby bola vždy a počas všetkých fáz letu zaručená plynulá prevádzka Európskej siete manažmentu letovej prevádzky. Plynulá prevádzka môže byť vyjadrená najmä vo forme spoločného využívania informácií vrátane príslušných informácií o stave prevádzky, jednotného chápania informácií, porovnateľných spracovateľných výkonov a súvisiacich postupov umožňujúcich spoločné prevádzkové výkony dohodnuté pre celú Európsku sieť manažmentu letovej prevádzky (EATMN) alebo jej časť.

EATMN, jej systémy a ich komponenty podporujú na koordinovanom základe nové dohodnuté a schválené koncepcie prevádzky, ktoré zvyšujú kvalitu, udržateľnosť a účinnosť leteckých navigačných služieb, najmä z hľadiska bezpečnosti a kapacity.

EATMN, jej systémy a ich komponenty podporujú postupnú realizáciu koordinácie medzi civilnou a vojenskou prevádzkou v rozsahu nevyhnutnom pre účinné riadenie vzdušného priestoru a toku letovej prevádzky a bezpečné a efektívne využívanie vzdušného priestoru všetkými používateľmi prostredníctvom koncepcie pružného využívania vzdušného priestoru.

Na dosiahnutie týchto cieľov EATMN, jej systémy a ich komponenty podporujú včasné spoločné využívanie správnych a konzistentných informácií týkajúcich sa všetkých fáz letu medzi civilnými a vojenskými subjektmi, a to bez toho, aby boli dotknuté záujmy bezpečnostnej alebo obrannej politiky, vrátane požiadaviek týkajúcich sa dôvernosti.

c) *Navrhovanie systémov a komponentov*

- i) Systémy a komponenty musia byť navrhnuté tak, aby spĺňali príslušné požiadavky na bezpečnosť.
- ii) Systémy a komponenty, posudzované ako celok, jednotlivo a vo vzájomnom vzťahu, musia byť navrhnuté tak, aby existoval inverzný vzťah medzi pravdepodobnosťou, že porucha môže viesť k celkovému zlyhaniu systému, a závažnosťou jej vplyvu na bezpečnosť služieb.
- iii) Systémy a komponenty, posudzované ako celok, jednotlivo a vo vzájomnom vzťahu, musia byť navrhnuté so zreteľom na obmedzenia týkajúce sa ľudských schopností a výkonnosti.
- iv) Systémy a komponenty musia byť navrhnuté tak, aby boli chránené pred neúmyselnými škodlivými interakciami s vonkajšími prvkami.
- v) Informácie potrebné na výrobu, inštaláciu, prevádzku a údržbu systémov a komponentov, ako aj informácie týkajúce sa nebezpečných podmienok sa musia poskytnúť personálu jasným, jednotným a jednoznačným spôsobom.

d) *Zachovanie úrovne služby*

Úroveň bezpečnosti systémov a komponentov sa musia udržiavať počas poskytovania služby a pri akýchkoľvek zmenách v jej poskytovaní.

4. *Kvalifikácia riadiacich letovej prevádzky*

a) *Všeobecne*

Osoba zúčastňujúca sa na výcviku určenom pre riadiaceho letovej prevádzky alebo žiaka-riadiaceho letovej prevádzky v zácviku musí byť dostatočne vzdelanostne fyzicky a duševne vyspelá na získanie, udržanie a preukázanie príslušných teoretických vedomostí a praktických zručností.

b) Teoretické vedomosti

- i) Riadiaci letovej prevádzky musí získať a udržiavať si úroveň vedomostí, ktorá je primeraná vykonávaným funkciám a rizikám spojeným s daným druhom služby.
- ii) Získanie a udržiavanie teoretických vedomostí sa preukazuje priebežným hodnotením počas výcviku alebo primeraným preskúšaním.
- iii) Udržiava sa príslušná úroveň teoretických vedomostí. Súlad sa preukazuje pravidelnými hodnoteniami alebo previerkami. Periodicita previerok je primeraná úrovni rizika spojeného s daným druhom služby.

c) Praktická zručnosť

- i) Riadiaci letovej prevádzky nadobudne a udržiava si praktické zručnosti zodpovedajúce vykonávaným funkciám. Tieto zručnosti sú úmerné rizikám, s ktorými sa spája daný druh služby, a zahŕňajú, ak je to vhodné pre vykonávané funkcie, aspoň tieto položky:
 - i. prevádzkové postupy;
 - ii. aspekty špecifické pre vykonávanú úlohu;
 - iii. nezvyčajné a núdzové situácie a
 - iv. ľudské faktory.
- ii) Riadiaci letovej prevádzky musí preukázať schopnosť vykonávať súvisiace postupy a úlohy na takej odbornej úrovni, ktorá je primeraná vykonávaným funkciám.
- iii) Udržiava sa dostatočná úroveň spôsobilosti v praktických zručnostiach. Súlad sa overuje pravidelnými hodnoteniami. Periodicita týchto hodnotení je primeraná zložitosti a úrovni rizika, ktoré je spojené s daným druhom služby a vykonávanými úlohami.

d) *Jazyková spôsobilosť*

- i) Riadiaci letovej prevádzky preukáže spôsobilosť hovoriť a rozumieť po anglicky v takej miere, aby bol schopný efektívne komunikovať len hlasovou formou (telefonicky/rádiotelefonicky) a v situáciách priameho kontaktu o konkrétnych témach súvisiacich s prácou, a to aj v núdzových situáciách.
- ii) Ak je to potrebné v určenom bloku vzdušného priestoru na účely poskytovania letových prevádzkových služieb, riadiaci letovej prevádzky musí byť spôsobilý hovoriť aj jazykom alebo jazykmi príslušného štátu a rozumieť im v miere uvedenej vyššie.

e) *Syntetické výcvikové zariadenia (Synthetic training devices, STD)*

Ak sa STD používajú na praktický výcvik v oblasti situačného uvedomovania si a ľudského faktora alebo na preukázanie, že zručnosti sa nadobudli alebo sa udržiavajú, STD musia dosahovať úroveň výkonnosti umožňujúcu primeranú simuláciu pracovného prostredia a prevádzkových situácií, ktoré zodpovedajú poskytovanému výcviku.

f) *Výcvikový kurz*

- i) Výcvik sa poskytuje formou výcvikového kurzu, ktorý môže obsahovať teoretické a praktické vyučovanie zahŕňajúce podľa potreby výcvik na STD.
- ii) Pre každý druh výcviku sa určí a schváli kurz.

g) *Inštruktori*

- i) Teoretické vyučovanie poskytujú primerane kvalifikovaní lektori. Lektori musia:
 - i. mať príslušné vedomosti z oblasti, v ktorej sa majú inštrukcie poskytovať, a
 - ii. preukázať schopnosť používať primerané vyučovacie metódy.

- ii) Vyučovanie praktických zručností poskytujú primerane kvalifikovaní lektori, ktorí spĺňajú tieto podmienky:
 - i. spĺňajú požiadavky na teoretické vedomosti a prax, príslušné na vyučovanie, ktoré sa má poskytovať;
 - ii. preukázali schopnosť vyučovať a používať primerané vyučovacie metódy;
 - iii. prakticky uplatňovali vyučovacie metódy v tých postupoch, v ktorých sa má vyučovanie poskytovať, a
 - iv. absolvujú pravidelný výcvik zameraný na obnovenie znalostí s cieľom zabezpečiť udržiavanie vyučovacej spôsobilosti.
- iii) Lektori, ktorí vyučujú praktické zručnosti, musia byť alebo boli oprávnení pôsobiť aj ako riadiaci letovej prevádzky.

h) Hodnotitelia

- i) Osoby zodpovedné za hodnotenie zručností riadiacich letovej prevádzky musia:
 - i. preukázať schopnosť hodnotiť výkonnosť riadiacich letovej prevádzky a vykonávať skúšky a kontroly riadiacich letovej prevádzky a
 - ii. absolvovať pravidelný výcvik zameraný na obnovenie znalostí na zabezpečenie neustálej aktualizácie štandardov hodnotenia.
- ii) Hodnotitelia praktických zručností musia byť alebo boli oprávnení pôsobiť aj ako riadiaci letovej prevádzky v tých oblastiach, v ktorých sa má hodnotenie uskutočniť.

i) *Zdravotná spôsobilosť riadiacich letovej prevádzky*

i) Zdravotné kritériá

- i. Všetci riadiaci letovej prevádzky pravidelne preukazujú zdravotnú spôsobilosť uspokojivo vykonávať svoje funkcie. Splnenie podmienok spôsobilosti sa preukazuje primeraným posudkom so zreteľom na možné duševné a fyzické zhoršenie v dôsledku veku.
- ii. Preukázanie zdravotnej spôsobilosti, kam patrí fyzická a psychická spôsobilosť, zahŕňa dokázanie, že osoba, ktorá poskytuje služby riadenia letovej prevádzky (air traffic control, ATC), nemá žiadnu chorobu ani postihnutie, ktoré jej znemožňuje:
 - riadne vykonávať úlohy potrebné na poskytovanie služieb ATC,
 - kedykoľvek plniť pridelené povinnosti alebo
 - riadne vnímať svoje prostredie.

- ii) Keď nemožno úplne preukázať zdravotnú spôsobilosť, možno vykonať miernejšie opatrenia, ktoré zaistia rovnakú bezpečnosť.

5. Poskytovatelia služieb a výcvikové organizácie

a) *Služby sa nesmú poskytovať, kým nie sú splnené tieto podmienky:*

- i) poskytovateľ služieb má priamo alebo nepriamo prostredníctvom zmlúv k dispozícii prostriedky potrebné pre rozsah a oblasť služby. Medzi tieto prostriedky patria najmä systémy, zariadenia vrátane zdroja energie, riadiaca štruktúra, personál, vybavenie a jeho údržba, zdokumentovanie úloh, povinností a postupov, prístup k príslušným údajom a uchovávanie záznamov;
- ii) poskytovateľ služieb vypracuje a uchováva aktuálne riadiace a prevádzkové príručky týkajúce sa poskytovania jeho služieb a postupuje v súlade s týmito príručkami. Tieto príručky obsahujú všetky potrebné pokyny, informácie a postupy pre prevádzku, systémy riadenia a pre prevádzkový personál na plnenie jeho povinností;

- iii) poskytovateľ služieb zavedie a udržiava systém riadenia založený na rizikách, aby zaručil súlad so základnými požiadavkami v tejto prílohe, a snaží sa stále a aktívne zlepšovať svoj systém;
- iv) poskytovateľ služieb využíva len primerane kvalifikovaný a vyškolený personál a zavedie a udržiava výcvikové a kontrolné programy pre tento personál;
- v) poskytovateľ služieb musí nadviazať formálne kontakty so zainteresovanými stranami, ktoré môžu mať priamy vplyv na bezpečnosť svojich služieb s cieľom zabezpečiť dodržiavanie týchto základných požiadaviek;
- vi) poskytovateľ služieb vypracuje a zavedie plán náhradných postupov, ktorý zahŕňa núdzové a neočakávané situácie, ktoré sa môžu vyskytnúť v súvislosti s jeho službami;
- vii) poskytovateľ služieb vypracuje a udržiava program prevencie nehôd a udalostí a program bezpečnosti vrátane programu hlásenia a analýz udalostí, ktorý sa používa v rámci systému riadenia, aby prispieval k cieľu neustáleho zlepšovania bezpečnosti, a
- viii) poskytovateľ služieb prijme opatrenia na overenie, že sú splnené požiadavky na bezpečnosť a interoperabilitu akéhokoľvek systému a komponentu, ktoré prevádzkuje.

b) Služby ATC sa neposkytujú, ak nie sú splnené tieto podmienky:

- i) únave personálu, ktorý poskytuje služby ATC, sa predchádza prostredníctvom systému rozpisovania služieb. Tento systém rozpisovania služieb sa musí zameriavať na obdobia služby, čas služby a upravené obdobia odpočinku. Obmedzenia určené v systéme rozpisovania služieb musia zohľadňovať príslušné faktory, ktoré prispievajú k únave, ako je nedostatok spánku, narušenie denného cyklu, nočné hodiny, kumulatívny čas služby za dané obdobia a aj vzájomná deľba pridelených úloh medzi personálom;
- ii) stresu personálu, ktorý poskytuje služby ATC, sa musí predchádzať vzdelávacími a preventívnymi programami;

- iii) poskytovateľ služieb ATC musí mať zavedené postupy na overenie, že schopnosť úsudku personálu, ktorý poskytuje služby ATC, nie je zhoršená ani jeho zdravotná spôsobilosť nie je nedostatočná;
 - iv) poskytovateľ služieb ATC musí pri plánovaní a prevádzke zohľadňovať jej prevádzkové a technické obmedzenia, ako aj zásady týkajúce sa ľudského faktora.
- c) *Komunikačné, navigačné a/alebo monitorovacie služby sa nesmú poskytovať, ak nie je splnená táto podmienka:*

Poskytovateľ služieb musí včas informovať príslušných používateľov vzdušného priestoru a stanovišťa ATS o prevádzkovom stave (a jeho zmenách) svojich služieb poskytovaných na účely ATS.

d) *Výcvikové organizácie*

Výcviková organizácia zabezpečujúca výcvik personálu, ktorý poskytuje služby ATC, musí spĺňať tieto požiadavky:

- i) mať všetky prostriedky potrebné na rozsah zodpovedností spojených s ich činnosťou. Medzi tieto prostriedky patria najmä zariadenia, personál, vybavenie, metodika, dokumentovanie úloh, povinností a postupov, prístup k príslušným údajom a uchovávanie záznamov;
- ii) musí zaviesť a udržiavať systém riadenia týkajúci sa bezpečnosti a noriem výcviku a usilovať sa o neustále zlepšovanie tohto systému a
- iii) uzatvárať podľa potreby dohody s inými príslušnými organizáciami na zabezpečenie neustáleho plnenia týchto základných požiadaviek.