

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta právnická

Diplomová práce

Evropská dopravní politika -
letectví

Tereza Drboutová Plzeň 2014

„Prohlašuji, že jsem tuto diplomovou práci zpracovala samostatně, a že jsem vyznačila prameny, z nichž jsem pro svou práci čerpala způsobem ve vědecké práci obvyklým.“

Plzeň, březen, 2014

.....

Tereza Drboutová

Na tomto místě bych velice ráda poděkovala panu JUDr. Tomáši Pezlovi za vedení mé diplomové práce. Dále bych ráda poděkovala své rodině a kolegům v práci za podporu, ochotu a trpělivost, kterou se mnou měli a v neposlední řadě Mgr. Radce Prádlové za poskytnuté informace a rady při psaní této diplomové práce.

OBSAH

1.	ÚVOD	6
2.	EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA	8
2.1	Vývoj evropské dopravní politiky	8
2.2	Vývoj evropské dopravní politiky v letectví	13
2.3	Vybrané orgány EU a jejich činnost v evropské dopravní politice ...	17
2.3.1	Rada Evropské unie	17
2.3.2	Evropský parlament.....	18
2.3.3	Evropská komise.....	18
2.3.4	Evropská rada.....	18
2.3.5	Legislativní postup v EU	19
3.	JEDNOTNÉ EVROPSKÉ NEBE	21
3.1	Jednotné evropské nebe I	21
3.1.1	První legislativní balíček.....	22
3.2	Jednotné evropské nebe II.....	24
3.2.1	Druhý legislativní balíček	26
3.3	Orgány a organizace při realizaci jednotného evropského nebe.....	29
3.3.1	Výbor pro jednotné nebe	29
3.3.2	Poradní orgán odvětví.....	30
3.3.3	Spolupráce s EUROCONTROL	30
4.	PILÍŘE JEDNOTNÉHO EVROPSKÉHO NEBE.....	34
4.1	Regulace výkonnosti – funkční bloky vzdušného prostoru.....	34
4.1.1	FAB Central Europe – právní základ.....	37
4.1.2	Komise versus jednotlivé FABy	40
4.2	Jednotný bezpečnostní rámec – EASA.....	40
4.3	Nové technologie – SESAR.....	43
4.4	Uspořádání pozemní kapacity.....	46
4.5	Lidský faktor	47
5.	DALŠÍ ROZVOJ JEDNOTNÉHO EVROPSKÉHO NEBE.....	48
5.1	Jednotné evropské nebe II+	48
6.	ZÁVĚR.....	53

RESUMÉ	55
LITERATURA A POUŽITÉ ZDROJE	57
SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK.....	64

1. ÚVOD

Tématem této diplomové práce je evropská dopravní politika se zaměřením na oblast letectví, konkrétně na jednotné evropské nebe, jež představuje nástroj evropské dopravní politiky.

Volba tohoto tématu není náhodná, vždy mě fascinovalo, že tak velký stroj jako letadlo se vznese na oblohu jako pírkó. Každý z nás zcela jistě letěl letadlem. Dříve jsem vůbec nepřemýšlela nad tím, jak je uspořádán vzdušný prostor a kolik se najednou v tomto prostoru nachází letadel a že jejich let není přímý, jak by se mohlo zdát. O tomto téma jsem se začala více zajímat, když jsem dostala tu možnost začít pracovat na Řízení letového provozu České republiky. Toto téma jsem si také vybrala z toho důvodu, že doposud nebyl nikde komplexně zpracován právní základ a vývoj daného tématu.

Základy evropské dopravní politiky sahají do 60. let 20. století, kdy první záznam o evropské dopravní politice byl zaznamenán ve Smlouvě o založení Evropského hospodářského společenství. Dále byla velká část dopravní politiky v Evropě zakotvena v bílých knihách dopravy. V 80. letech 20. století nastal velký růst letecké dopravy a proto bylo důležité ji koordinovat. Pod vedením komisařky pro dopravu Loyoly de Palacio se začal postupně vyvíjet projekt zabývající se uspořádáním vzdušného prostoru, projekt jednotné evropské nebe.

Předmětem této práce je shrnutí vývoje dopravní politiky v Evropě obecně v návaznosti na vývoj dopravní politiky v Evropě v oblasti letectví. Stěžejní částí práce je jednotné evropské nebe, projekt, který se začal postupně vyvíjet od roku 1999 a jehož cílem je sjednocení evropského vzdušného prostoru, který je momentálně velice roztříštěn.

Cílem práce je podat ucelený přehled pro potenciálního čtenáře o vývoji evropské dopravní politiky a především vývoj jednotného evropského nebe, které je důležité pro budoucí dopravní politiku v Evropě.

Knižní zdroje k tomuto tématu jsou velice omezené, spíše by se dalo říci, že téměř žádné, proto budu v této práci zejména využívat internetové zdroje, vzhledem k tomu, že vznik i celý vývoj evropské dopravní politiky je zakotven především ve smlouvách primárního evropského práva a dále v bílých knihách. Je tomu stejně tak i u jednotného evropského nebe, jeho právní úprava vychází pouze z nařízení Evropského parlamentu, Rady a Komise.

2. EVROPSKÁ DOPRAVNÍ POLITIKA

2.1 Vývoj evropské dopravní politiky

Evropská dopravní politika prošla složitým vývojem v průběhu své existence. Byla určitá příznivá období, kdy se dopravní politika v Evropě rozvíjela, ovšem byla i taková období a ne zrovna krátká, kdy evropská dopravní politika výrazně stagnovala.

Základy evropské dopravní politiky byly již zaznamenány ve Smlouvě o založení Evropského hospodářského společenství¹ (dále jen „Smlouva o EHS“), kde hlavním cílem byl společný trh. Oblast dopravy se objevuje v článku 3 a dále se pak oblasti dopravy týkala hlava IV, články 74 – 84, které stanovily, co je obsahem dopravní politiky a její etapy. Pro první a druhou etapu bylo stanoveno jednomyslné hlasování Rady při rozhodování. Nejpozději do konce druhé etapy měla být na základě legislativy zrušena diskriminace dopravců pocházejících z odlišné země, na začátku druhé etapy měly též být zakázány podmínky a ceny, které by zvýhodňovaly pouze jeden či několik podnikatelských oborů nebo subjektů. Žádné odvětví dopravy nesmělo být preferováno před jiným, byla zde vyzdvížena nutnost zavedení společných pravidel mezinárodní dopravy a liberalizace dopravních služeb na vnitřních hranicích. Pro rozhodování Komise byl zřízen poradní výbor, který se vyjadřoval k otázkám dopravy, pokud bylo zapotřebí, složený z odborníků, kteří byli jmenováni vládou každého členského státu. Ve Smlouvě o EHS bylo stanoveno, že ustanovení týkající se dopravní politiky se vztahují pouze na dopravu železniční, silniční a vodní, ale Rada mohla jednomyslným usnesením rozhodnout, zda bude možnost vydat předpisy i pro leteckou a říční dopravu.²

Úkolům v rámci dopravní politiky se intenzivně věnoval Lambert Schaus, člen Komise, který ve svém memorandu³, které bylo sepsáno na základě Smlouvy o EHS Radě zdůrazňoval důležitost dopravní politiky. Toto memorandum bylo jakýmsi posunem k praktické realizaci dopravní politiky v Evropě. Velký důraz

¹ podepsána v Římě 25. března 1957, v platnost vstoupila 1. ledna 1958

² [online]. [cit. 2014-01-10]. Dostupné z: http://www.euroskop.cz/gallery/2/754-smlouva_o_es.pdf

³ Schausovo memorandum z roku 1961

zde byl kladen na princip rovnosti dopravních odvětví a uživatelů jednotlivých dopravních odvětví.⁴

Vývoj dopravní politiky stagnoval téměř po dobu dvaceti pěti let. Evropský parlament 15. září 1982 dospěl k rozhodnutí, že na Radu podá žalobu pro nečinnost⁵ k Evropskému soudnímu dvoru (dále „ESD“). Žaloba pro nečinnost byla podána na základě ustanovení ze Smlouvy o EHS, kde bylo zakotveno vytvoření dopravní politiky.

Evropský parlament nad Radou spor vyhrál (13/83 Sb. SD)⁶ a byl zde tedy patrný průlom v dopravní politice, poněvadž ESD uložil Radě povinnost nápravy a zároveň povinnost zahrnout do dopravní politiky leteckou a námořní dopravu dle ustanovení čl. 84 Smlouvy o EHS.

Nemalý podíl na dopravní politice mělo také přijetí Jednotného evropského aktu⁷ (dále jen „JEA“), který pozměnil Smlouvu o EHS, a kterým bylo nahrazeno jednomyslné rozhodování v Radě za rozhodování kvalifikovanou většinou, dále se JEA dotýká ustanovení čl. 84 Smlouvy o EHS, tedy letecké a námořní dopravy. Hlavním cílem JEA bylo do 31. prosince 1992 postupně vytvořit vnitřní trh. Vnitřní trh je definován jako prostor bez vnitřních hranic, v němž je zajištěn volný pohyb zboží, osob, služeb a kapitálu.⁸ Omezení volného pohybu zboží, osob, služeb a kapitálu bylo problémem tzv. kabotáže – v této otázce šlo především o stanovení podmínek, za nichž by byli do sektoru dopravních služeb připuštěni dopravci sídlící mimo území konkrétní členského členského státu, Rada nebyla schopna v této záležitosti dospět k dohodě, což mělo

⁴ FOJTÍKOVÁ, Lenka. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2008, xv, s. 138 - 139

⁵ žaloba vedená proti orgánům, které nepřijaly rozhodnutí, jež po nich bylo požadováno http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/court-justice/index_cs.htm#case4

⁶ roku 1983 vynesl Soudní dvůr rozsudek (věc č. 13/83 ze dne 22. května 1985), v němž byla Rada odsouzena za nesplnění povinnosti zajistit volné poskytování služeb mezinárodní dopravy a stanovit podmínky, podle nichž by mohli dopravci, kteří nejsou rezidenty, provozovat dopravní služby v členském státě, to bylo v rozporu se Smlouvou o EHS, Rada tedy musela přijmout nezbytné právní předpisy [online]. [cit. 2014-01-10]. Dostupné z:

http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.1.4.html

⁷ podepsán 28. 2. 1986, v platnost vstoupil 1. 7. 1987

⁸ [online]. [cit. 2014-01-10]. Dostupné z:

http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/treaties_singleact_cs.htm

za následek, že tato politicky citlivá oblast byla řešena pouze bilaterálními dohodami a kvótami.⁹

Maastrichtská smlouva¹⁰ dělila politiky Evropské unie (dále jen „EU“) do tzv. třech pilířů, dopravní politika byla obsažena v prvním pilíři. V oblasti dopravy byla na základě Maastrichtské smlouvy vymezena společná pravidla pro mezinárodní dopravu a opatření, která zvýší bezpečnost dopravy v Evropě. Zároveň bylo v Maastrichtské smlouvě zakázáno přijímat právní předpisy, které by vedly ke znevýhodnění cizích dopravců před tuzemskými. Samostatná hlava XII. byla věnována projektu transevropských sítí¹¹, který se zabývá vybudováním sítí v dopravě, telekomunikacích a energetice v celé Evropě. Hlavním cílem bylo vybudování dopravních sítí, propojení různých částí EU a tudíž vytvoření společného trhu bez hranic.¹²

Téhož roku v prosinci Komise přijala Bílou knihu¹³ o budoucím rozvoji společné dopravní politiky, která obsahovala cíle a následující kroky EU v oblasti dopravní politiky, otevření se dopravního trhu a propojení jednotlivých druhů dopravy skrze celé území EU.¹⁴

Na základě Maastrichtské smlouvy a Bílé knihy o budoucím rozvoji byl Komisí schválen akční program společné dopravní politiky 1995 – 2000. Hlavním cílem je opět již po několikáté vytvoření jednotného evropského trhu. V období těchto pěti let byly stanoveny ještě další cíle jako zlepšit kvalitu, bezpečnost a efektivnost dopravní infrastruktury za pomoci projektu transevropských sítí, který byl založen již v Maastrichtské smlouvě a bylo zde i poukázáno na to, že je nutno brát ohled na životní prostředí při plánování budoucnosti evropské dopravní politiky.¹⁵

⁹ FIALA, Petr a Markéta PITROVÁ. *Evropská unie*. 2., doplněné a aktualizované vydání Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009, s. 490

¹⁰ podepsána v Maastrichu 7. února 1992, v platnost vstoupila 1. listopadu 1993, na základě Maastrichtské smlouvy vznikla Evropská unie

¹¹ vytvořen na zasedání Evropské rady roku 1989 – TENs, Trans-European Networks

¹² [online]. [cit. 2014-01-10]. Dostupné z:

http://www.euroskop.cz/gallery/2/758-smlouva_o_eu_puvodni_verze.pdf

¹³ Bílá kniha je dokument Komise, který navrhuje činnost v určité oblasti, pro členské státy EU má pouze doporučující charakter.

¹⁴ [online]. [cit. 2014-01-10]. Dostupné z:

http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf

¹⁵ [online]. [cit. 2014-01-10]. Dostupné z:

http://aei.pitt.edu/1115/1/transport_action_plan_COM_95_302.pdf

Významnou bílou knihou Komise byla Bílá kniha – Evropská dopravní politika pro rok 2010: Čas rozhodnout (dále jen „Bílá kniha z roku 2001 – Čas rozhodnout“), která konstatovala dosavadní ne zcela realizovaný vývoj v oblasti společné dopravní politiky, dále se zabírala vzájemným propojením různých druhů dopravy, nerovnoměrností zatížení v jednotlivých druzích dopravy a životním prostředím. Vyzdvihovala téměř 60 opatření, která by měla být realizována do konce roku 2010, poukazovala zde především na nutnost vyvážení jednotlivých druhů dopravy, vzhledem k tomu, že železniční, námořní a říční doprava stagnovala, oproti tomu letecká doprava nekontrolovatelně rostla.

První Bílá kniha o budoucím rozvoji společné dopravní politiky přinesla velké úspěchy, ovšem existovaly i určité problémy doposud nevyřešené, především tedy nerovnoměrný růst jednotlivých druhů dopravy, zaplnění kapacity na hlavních trasách zejména ve městech a nízká bezpečnost na silnicích a vzrůstající problémy kapacity letišť, posledním a velmi důležitým problémem bylo zvyšování negativního vlivu na životní prostředí.

V Bílé knize byly tedy stanoveny tyto priority:

- převést z ekologických důvodů část přepravovaného zboží na železniční, námořní a říční dopravu,
- posílit propojenost národních dopravních systémů v Evropě,
- usnadnit propojení mezinárodní dopravy pomocí technologických inovací, kdy důležitou roli bude hrát zavedení systému satelitní navigace Galileo.¹⁶

Bílá kniha z roku 2001 – Čas rozhodnout byla přezkoumána dalším dokumentem, který nesl název Evropa v pohybu: Udržitelná mobilita pro náš kontinent. Komise zde zdůrazňovala potřebu zvýšit úsilí v oblasti životního prostředí, kdy silniční a letecká doprava byly velkými znečišťovateli ovzduší. Další opatření se týkalo vytvoření konkurenceschopné evropské železniční sítě prostřednictvím liberalizace, technické inovace a interoperabilitě zařízení. Dále upozorňovala na to, že je třeba rozvíjet námořní dopravu i na kratší vzdálenosti.

¹⁶ FOJTÍKOVÁ, Lenka. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2008, xv, s. 143

Komise také dospěla k názoru, že k provedení všech cílů uvedených v Bílé knize z roku 2001 – Čas rozhodnout je zapotřebí dalších nástrojů. Mezi tyto nástroje patří akční plán v oblasti logistiky nákladní dopravy, inteligentní dopravní systémy pro ekologickou a účinnější mobilitu, akční plán na podporu vnitrozemských vodních cest a ambiciózní program týkající se zelené energie pro nákladní a osobní automobily.¹⁷

V prosinci roku 2007 byla podepsána další novelizační smlouva primárního evropského práva, a to Lisabonská smlouva¹⁸, která stanovila změny dopravní politiky. Právní základ dopravní politiky byl ustanoven v článku 4 odst. 2 písm. g) a celé hlavě VI. (čl. 90 - 100) Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“). V rámci společné dopravní politiky stanoví nově¹⁹ Evropský parlament a Rada řádným legislativním postupem po konzultaci s Hospodářským a sociálním výborem a Výborem regionů:

- společná pravidla pro mezinárodní dopravu do nebo z některého členského státu anebo procházející přes území jednoho nebo několika členských států,
- podmínky, za nichž mohou dopravci, kteří nejsou rezidenty tohoto státu, provozovat dopravu uvnitř některého členského státu,
- opatření ke zlepšení bezpečnosti dopravy,
- veškeré jiné potřebné předpisy.²⁰

V březnu 2011 byla zveřejněna další bílá kniha a to Bílá kniha o budoucnosti dopravy do roku 2050 nazvaná Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje (dále jen „Bílá kniha – Plán jednotného evropského prostoru“). Komise zde konstatovala, že stále přetrvávají staré nedokončené úkoly a zároveň vyvstaly nové, které je třeba řešit. Po provedené analýze si Komise

¹⁷[online]. [cit. 2014-01-16]. Dostupné z:

http://europa.eu/rapid/press-release_IP-06-818_cs.htm?locale=en

¹⁸ pozměnila Smlouvu o Evropské unii a Smlouvu o založení Evropského společenství, kterou přejmenovala na Smlouvu o fungování Evropské unie, tím zaniklo Evropské společenství a nastoupil právní nástupce, Evropská unie, platnost Lisabonské smlouvy od 1. 12. 2009

¹⁹ dříve se rozhodovalo na základě kvalifikované většiny Rady

²⁰ [online]. [cit. 2014-01-16]. Dostupné z:

http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:ccccda77-8ac2-4a25-8e66-a5827ecd3459.0009.02/DOC_1&format=PDF

dávala za cíl drasticky snížit emise skleníkových plynů do roku 2050, doprava se sice stává čistší, ale znečišťování je kompenzováno jejím nárůstem. Ke snížení emisí skleníkových plynů bylo stanoveno deset cílů např. převést nákladní automobilovou dopravu na dopravu železniční či říční, používání nízkouhlíkových paliv v letectví, do roku 2050 dokončit vysokorychlostní železniční síť aj., je ovšem otázkou, v jakém rozsahu je toto realizovatelné.²¹

2.2 Vývoj evropské dopravní politiky v letectví

„Letecká doprava je sice nejmladším druhem dopravy osob a zboží, avšak v průběhu svého vývoje zaznamenala tak dramatický rozmach, že dnes si bez ní nelze mezinárodní spolupráci, turistiku, ani obchod představit. Letecká doprava je dnes nejbezpečnější, nejpohodlnější a nejrychlejší způsob dopravy osob a stala se nepostradatelnou pro přepravu mnoha druhu zboží.“²²

Letecká doprava byla zahrnuta do společné dopravní politiky koncem 80. let 20. století, roku 1987. Liberalizaci letecké dopravy je možno rozdělit do třech liberalizačních fází.

První fáze představovala uvolňování zavedených pravidel a vytvořila základ pro budování společné politiky letecké dopravy. Nově mohl libovolný počet leteckých společností využívat hlavní mezinárodní letecké trasy a byl ustanoven postup pro používání pravidel hospodářské soutěže pro podniky působící v letecké dopravě.²³

O tři roky později, roku 1990, nastala druhá fáze, kdy Rada přijala opatření, která přinesla větší flexibilitu ve stanovování cen za leteckou dopravu. Druhá fáze přinesla možnost všem leteckým společnostem zajišťovat dopravu neomezeného počtu cestujících nebo nákladu mezi členskými státy EU.²⁴

²¹ [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>, s. 9

²² PRUŠA, Jiří. *Letecká doprava*. Vyd. 1. Hradec Králové: Gaudeamus, 2002, s. 7

²³ [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: <http://www.parliament.uk/briefing-papers/SN00182/aviation-european-liberalisation-19862002>

²⁴ [online]. [cit. 2014-01-17]. Dostupné z: <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu-3865.html>

Poslední fáze počala začátkem roku 1993, kdy byla zavedena svoboda v poskytování služeb v EU, která se později ještě rozšířila na Norsko, Švýcarsko a Island.²⁵ Trh letecké dopravy začal růst a bylo zapotřebí řešit problémy s tím spojené.

Specifickým dokumentem v oblasti letecké dopravní politiky byla Bílá kniha – Uvolnění evropského vzdušného prostoru, která konstatovala problém koordinace mezi jednotlivými členskými státy a jejímž cílem bylo přijmout opatření pro jednotný evropský systém řízení letového provozu. Ke komplexním opatřením uvedeným v této knize byla zmocněna Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace²⁶ (dále jen „EUROCONTROL“). Pro vybudování jednotného systému řízení letového provozu bylo důležité sjednotit různé oblasti za účelem udržení a dosažení základních cílů jako vysoká úroveň bezpečnosti, ochrana životního prostředí, zvýšení kapacity a nejefektivnější využití řízení letového provozu.²⁷

Letecké dopravě byla též věnována část již výše zmiňované Bílé knihy z roku 2001 – Čas rozhodnout, která řešila především růst letecké dopravy, jež se neustále zvyšovala, a bylo zapotřebí změnit řízení letecké dopravy a zajistit dostatečnou kapacitu na letištích. Otázka růstu letecké dopravy byla rozdělena do čtyř částí.

První část pojednávala o problému využívání menších letadel na úkor větších, přičemž tato situace znamenala vynaložit mnohem větší úsilí na řízení všech letadel, tedy větší zahlcení vzdušného prostoru. Vytvoření jednotného evropského nebe²⁸ do roku 2004 bylo jednou z priorit EU, jak zdůraznila Evropská rada při několika příležitostech, na zasedání Evropské rady v Lisabonu (23. a 24. března 2000), Santa Maria Da Feira (19. a 20. června 2000) a ve Stockholmu (23 a 24. března 2001).

V druhé části byl řešen problém kapacity letišť a nutnost zavedení nové letištní infrastruktury, protože Evropa se nebude schopna sama vypořádat s daným

²⁵ PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, s. 59

²⁶ European Organisation for the Safety of Air Navigation

²⁷ [online]. [cit. 2014-01-19]. Dostupné z:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:1996:0057:FIN:EN:PDF>

²⁸ Single European Sky

nárůstem bez pomoci nového regulačního rámce. Nový regulační rámec byl stanoven ve třech bodech a to úprava letištních poplatků, nová pravidla pro přidělování slotů na letištích²⁹, propojení a doplňování letecké a železniční dopravy.

Třetí část bílé knihy řešila problém ochrany životního prostředí a nárůstu letecké dopravy, týkající se především hluku letadel a emisí skleníkových plynů. EU ale neměla příliš velký prostor pro změnu, neboť hluková opatření a opatření týkající se emisí skleníkových plynů měla na starost Mezinárodní organizace pro civilní letectví³⁰ (dále jen „ICAO“).

V poslední, tedy čtvrté, části je konstatováno, že letecká doprava je jedním z nejbezpečnějších druhů dopravy, nicméně vzhledem k nárůstu je třeba bezpečnost stále zdokonalovat. Komise z tohoto důvodu navrhla vytvoření Evropské organizace pro bezpečnost letectví (dále jen „EASA“), která bude zastřešovat podstatnou agendu v oblasti letecké dopravy.³¹ Roku 2004 Evropský parlament společně s Radou schválili právní základ jednotného evropského nebe, zde je tedy patrné, že byl splněn cíl první části Bílé knihy z roku 2001 - Čas rozhodnout.

Dva roky poté v rámci letecké dopravní politiky vydala Komise přezkum Bílé knihy z roku 2001 – Čas rozhodnout pod názvem Evropa v pohybu – Udržitelná mobilita pro náš kontinent. Konstatuje zde nutnost rozšíření vnitřního trhu ve všech segmentech leteckého průmyslu, nutnost pokračování při vytváření jednotného evropského nebe a modernizaci řízení letového provozu, zvýšení investic do kapacit jednotlivých evropských letišť a jasně daná pravidla pro letištní poplatky.

²⁹ sloty poskytují právo vzlétnout nebo přistát na daném letišti v určitém čase

³⁰ International Civil Aviation Organisation, vznikla v souladu s ustanoveními Chicagské úmluvy (Úmluva o mezinárodním civilním letectví) roku 1944 na konferenci v Chicagu. ICAO sídlí v Montrealu, je členskou organizací OSN a podporuje rozvoj mezinárodní letecké dopravy

³¹ [online]. [cit. 2014-01-19]. Dostupné z:

http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf, s. 35 - 40

Dále stanovila plán založený na pokračování ve sledování státních podpor a hledisek konkurenceschopnosti v oblasti restrukturalizace a integrace a vyvinutí politických opatření na zachycování emisí z letecké dopravy.³²

Již zmiňovaná Bílá kniha – Plán jednotného evropského prostoru z roku 2011 se v oblasti letecké dopravy zabývala jednotným evropským nebem, konkrétně dosažením skutečně plynulého provozu v jednotném evropském nebi a vybudováním budoucího systému uspořádání letového provozu v dohodnutém časovém rozmezí a zavedením vhodného právního a finančního základu pro podporu politiky jednotného evropského nebe a konsolidaci vztahu mezi EU a EUROCONTROLEM, dále zdokonalení bezpečnosti, za pomoci organizace EASA, která měla vypracovat strategii pro:

- zlepšení shromažďování, kvality, výměny a analýzy údajů v návaznosti na přezkoumání právních předpisů o hlášení událostí v civilním letectví,
- přizpůsobení regulačního rámce pro bezpečnost vývoji nových technologií, zajištění důsledného provádění strategie EU pro bezpečnost letectví ve všech oblastech letecké dopravy,
- propagaci transparentnosti a výměny informací o bezpečnosti s organizací ICAO a dalšími mezinárodními partnery v oblasti letectví, a to zejména v rámci iniciativy celosvětové výměny informací o bezpečnosti,
- spolupráci se zeměmi, které nejsou členy EU, v otázkách bezpečnosti týkajících se sbližování právních předpisů, vzájemného uznávání a technické pomoci,
- vypracování systému řízení bezpečnosti na úrovni EU, který by zahrnoval výkonnostní cíle a měření v oblasti bezpečnosti za účelem identifikace rizik a dosažení nepřetržitého zlepšování úrovně bezpečnosti.

Vize do budoucna je taková, že pro zmírnění dopadů na životní prostředí by měla letecká doprava do roku 2050 používat ze 40 % nízkouhlíková paliva a propojit se s železniční dopravou.³³

³²[online]. [cit. 2014-01-19]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2006:0314:FIN:CS:PDF>, s. 11

³³[online]. [cit. 2014-01-19]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:CS:PDF>, s. 18 - 22

2.3 Vybrané orgány EU a jejich činnost v evropské dopravní politice

2.3.1 Rada Evropské unie

Úkolem Rady Evropské unie, pod jiným označením též Rada EU, Rada či Rada ministrů, je přijímání legislativních návrhů od Komise, plnění zadaných úkolů od Evropské rady, koordinace jednotlivých politik a otázek rozpočtu. Akty Rady mají podobu právně závazných nařízení (normativní rozhodnutí s obecným významem a závazností, které je závazné ve všech svých částech a bezprostředně použitelné v každém členském státě), směrnic (zavazuje členský stát k dosažení určitého výsledku, avšak ponechává v kompetenci orgánů, jakými formami a prostředky má být tohoto výsledku dosaženo), rozhodnutí (zavazuje ve všech podstatných záležitostech ty, jimž je adresováno), dále nezávazných doporučení a posudků (konzultativní a pomocné akty).³⁴ Skládá se z ministrů z členských států EU, ovšem ne členů stálých, na zasedání Rady členský stát vždy vyšle ministra, který odpovídá za projednávající oblast.³⁵ V čele Rady je předseda, zástupce členského státu, který Radě právě předsedá. Předseda Rady před každým jednáním vypracovává program daného jednání. Rada je tedy založena na principu odbornosti. Rozhodování v Radě je buď samostatné³⁶, nebo společně s Evropským parlamentem. Od 1. ledna 2007 je kvalifikovaná většina určena jako 255 hlasů z 345. Státy hlasující pro návrh musí představovat alespoň 62 % celkové populace EU. Od 1. listopadu 2014 bude obecně kvalifikovaná většina stanovena jako 72 % členů Rady, zastupující členské státy představující minimálně 65 % obyvatelstva Unie. Až do 31. března 2017 však bude platit, že pokud členský stát o to požádá, bude se postupovat podle pravidel platných do 1. listopadu 2014. Blokační menšinu mohou vytvořit minimálně 4 členové Rady (státy).³⁷

³⁴ POMAHAČ, Richard. *Evropské právo: (stručný přehled)*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2003, s. 27

³⁵ pokud se zasedání bude týkat oblasti dopravní, bude vyslán ministr dopravy

³⁶ obecně na základě kvalifikované většiny

³⁷ [online]. [cit. 2014-01-24]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/98/sekce/rada-evropske-unie/>

2.3.2 Evropský parlament

Evropský parlament je tvořen poslanci, kteří jsou voleni v přímých volbách a jejichž funkční období je pětileté. Počet poslanců je ovlivněn počtem obyvatel členského státu, minimální počet poslanců za jeden členský stát dle Lisabonské smlouvy je šest, maximální počet je devadesát šest. Evropský parlament má tři hlavní funkce, funkci kontrolní, kdy vykonává dohled nad ostatními orgány EU, zejména nad Komisí, funkci v oblasti rozpočtu EU, kdy společně s Radou projednává a přijímá rozpočet EU a v neposlední řadě funkci v legislativní oblasti, kdy opět společně s Radou projednává a schvaluje právní předpisy EU. Bez dohody mezi Radou a Evropským parlamentem nemůže vzniknout žádný právní akt EU.

2.3.3 Evropská komise

Komise, skládající se z předsedy a komisařů, chrání zájmy EU jako celku, dále reprezentuje EU na mezinárodní scéně, provádí politiky EU a především připravuje a předkládá legislativní návrhy Radě a Evropskému parlamentu, kde jsou posléze přijímány. Komise je složena z 28 komisařů, tedy za každý členský stát EU jeden komisař pro určitou oblast politiky³⁸, kteří jsou jmenováni Evropskou radou do funkce na pětileté období a následně jmenování musí být schváleno Evropským parlamentem, který má také jako jediný právo vyslovit nedůvěru a rozpustit Komisi.

2.3.4 Evropská rada

Evropská rada patří k mladším orgánům EU, neformální vznik se datuje roku 1974, oficiálně byla uvedena roku 1992, roku 2009 se stala jedním z orgánů, které vedou EU. Evropská rada nemá legislativní pravomoc, jejím hlavním úkolem jsou obecné politické priority, politický směr. Evropská rada je složena z hlav států nebo předsedů vlád, předsedy Evropské rady a předsedy Komise.

³⁸ oblast politiky přiděluje předseda Komise – předsedou Komise je momentálně José Manuel Barroso

Rozhodnutí jsou ve většině případů na základě konsenzu, ale je i vymezeno, v jakých záležitostech může Evropská rada rozhodnout jednomyslně nebo kvalifikovanou většinou.³⁹

2.3.5 Legislativní postup v EU

Legislativní postup v EU v zásadě zahajuje Komise, která je autorem daného návrhu, má tzv. právo iniciativy. Při vypracovávání daného návrhu může Komise využít názorů odborníků v dané oblasti, ovšem není povinna se jejich názory řídit. Návrh je po projednání s dostatečným odůvodněním předán Evropskému parlamentu a Radě, popřípadě Evropském hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů, pokud je zde nutná konzultace právě s těmito výbory. Čtení v Evropském parlamentu a Radě jsou zpravidla celkem tři.

V prvním čtení je návrh projednán ve výboru Evropského parlamentu, posléze se na plenárním zasedání rozhoduje o souhlasu, odmítnutí či změně a následně je vydáno stanovisko, které je dále postoupeno Radě. Rada má dvě možnosti, převzetí všech změn od Evropského parlamentu a schválení právního aktu, a tím ukončení legislativního postupu, nebo neschválení změn od Evropského parlamentu, sama vydá svůj postoj k danému návrhu a postoupí jej opět Evropskému parlamentu do druhého čtení.

Evropský parlament má ve druhém čtení možnost rozhodnout do tří měsíců od postoupení postoje Rady následujícím způsobem. Může zcela přijmout a tudíž schválit postoj Rady, tedy právní akt je přijat, nebo může zcela odmítnout postoj Rady většinou hlasů svých členů a právní akt je nepřijatelný, tudíž končí legislativní proces, nebo poslední možností je navrhnout změny postoje Rady a následné postoupení Radě a Komisi. Rada má stejně jako Evropský parlament tři měsíce od postoupení možnost rozhodnutí ve dvou variantách, buď schválí všechny změny Evropského parlamentu a Komise a právní akt je přijat, nebo změny neschválí a tudíž je zahájen dohodovací postup.

³⁹ FIALA, Petr a Markéta PITROVÁ. *Evropská unie. 2.*, doplněné a aktualizované vydání Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009, s. 205

Dohodovací postup probíhá v dohodovacím výboru, jenž se skládá ze zástupců Rady a Evropského parlamentu. Cílem je ve lhůtě šesti týdnů přijmout dohodu Rady a Evropského parlamentu o společném návrhu z druhého čtení, nedojde-li k dohodě, je považován právní akt za nepřijatelný, naopak pokud je společný návrh schválen, následuje třetí čtení, které je časově omezeno na šest týdnů, kdy musí dojít k přijetí navrhovaného právního aktu v souladu se společným návrhem z dohodovacího postupu. Pokud k přijetí nedojde, je navrhovaný právní akt považován za nepřijatý a končí legislativní proces.⁴⁰

⁴⁰ Klaus – Dieter Borchardt. *ABC práva Evropské unie*. Vyd. 1. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2011, s. 97 - 100

3. JEDNOTNÉ EVROPSKÉ NEBE

3.1 Jednotné evropské nebe I

Dopravní politika se v 80. letech 20. století značně vyvinula, ovšem řízení letového provozu zůstávalo stále mimo ráme legislativy EU. Prvotní úsilí o lepší koordinaci evropských letových navigačních služeb vzniklo od EUROCONTROLu. Iniciativu jednotného evropského nebe zahájila Komise v roce 1999 v návaznosti na závažné zpoždění letů v Evropě, v letech 1999 – 2000 znamenalo zpoždění letů pro dopravce náklady ve výši až 1,3 miliardy EUR.⁴¹

Důraz byl především kladen na potřebu strukturálních reforem se záměrem integrace správy letového provozu a vytvoření nových konceptů a postupů pro řízení letového provozu.

Komise za účelem této iniciativy založila tzv. skupinu na vysoké úrovni pod vedením komisařky pro dopravu Loyoly de Palacio, která byla sestavena z představitelů civilního a vojenského letectví. Skupina na vysoké úrovni dokončila svou zprávu koncem roku 2000 a zdůraznila v ní potřebu chápat letový prostor jako společný zdroj, který je spravovaný jako jednolitý prostor. Bylo zapotřebí vývoje v několika oblastech, jako je společné civilní a vojenské řízení letového provozu, nové uspořádání letového provozu a rozvoj a nasazení nových technologií a interoperabilita zařízení.

Po projednávání předložila tato skupina na vysoké úrovni doporučující zprávu Komisi, na základě které začala Komise vypracovávat právní základ první legislativní balíček jednotného evropského nebe.

Hlavní myšlenkou jednotného evropského nebe je zvýšení bezpečnosti letecké dopravy v celé Evropě, snížení roztržitosti řízení letového provozu, optimální využití kapacity, snížení nákladů a zlepšení negativních dopadů na životní prostředí.

⁴¹[online]. [cit. 2014-02-10]. Dostupné z: http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=839

Přijetí první legislativního balíčku pro jednotné evropské nebe v roce 2004 přineslo skutečný posun, vytvořil se právní základ, který pokryl široký rozsah činností, přinesl první výsledky a pokroky, o něž se zasloužily členské státy. Pevný právní základ způsobil velký pokrok v harmonizaci poskytování leteckých navigačních služeb. Za účelem zajištění bezpečnosti se poskytování letových navigačních služeb se začalo povinně certifikovat, za tímto účelem byl v každém státě zřízen vnitrostátní dozorový orgán, který začal vydávat osvědčení. Byl stanoven společný systém poplatků za letové navigační služby, výbor pro jednotné nebe začal poskytovat pomoc Komisi při vytváření právních aktů a poradní orgán odvětví též splnil svou významnou úlohu v technických záležitostech. Dalším pokrokem bylo zajištění lepší spolupráce mezi civilními a vojenskými jednotkami odpovědnými za uspořádání letového provozu.

3.1.1 První legislativní balíček

„Díky programu jednotné evropské nebe budou moci obyvatelé Evropy využívat leteckou dopravu bez obav z vysoké míry zpoždění a při její nejvyšší možné bezpečnosti“

Loyola de Palacio⁴²

Komise pod vedením komisařky pro dopravu Loyoly de Palacio předložila roku 2001 legislativní návrhy nařízení prvního balíčku pro jednotné evropské nebe, kde v důvodové zprávě uvádí, že je vytvoření jednotného evropského vzdušného prostoru mimořádně důležitý proces vedoucí k zajištění jeho optimálního využívání, s pozitivními důsledky na zvládnání nárůstu provozu a minimalizaci zpoždění. Zavedením integrovaného uspořádání letového provozu a vytvoření podmínek pro novou formu vzájemné spolupráce mezi poskytovateli letových navigačních služeb lze očekávat dosažení požadovaného nárůstu kapacity a bezpečnosti letového provozu.⁴³ Legislativní balíček nařízení byl schválen Evropským parlamentem a Radou 10. března 2004.

⁴² MATERNA, Petr. Řekli o Single European Sky. STRIP, 2002, roč. 3, č. 17, s. 4

⁴³ KLÍMA, Richard. Evropa pod jednotným nebem. STRIP, 2002, roč. 3, č. 17, s. 4

Obsahoval čtyři nařízení, Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 549/2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (dále jen „rámcové nařízení“).

Rámcové nařízení bylo právním základem pro vznik jednotného evropského nebe, ustanovení nezávislých dozorových orgánů, zřízení poradního orgánu odvětví a výboru pro jednotné evropské nebe. Dále byla specifikována otázka spolupráce mezi státy, které nejsou členy EU, se záměrem rozšíření jednotného evropského nebe i na ně. Rámcové nařízení výslovně připouštělo spolupráci mezi EU a EUROCONTROLem na základě mandátů od Komise a také potvrzovalo, že EUROCONTROL má adekvátní odborné znalosti.⁴⁴

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 550/2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (dále jen „nařízení o poskytování služeb“) stanovilo bezpečnost a pravidla při poskytování letových navigačních služeb, úkoly dozorových orgánů, jež vyplývají z předchozího rámcového nařízení, povinnost přijmout závazné předpisy EUROCONTROLu, tedy ESARRS a zároveň je dostat do povědomí, zveřejněním odkazů na ně v Úředním věstníku EU, předložit návrh Evropskému parlamentu a Radě na vydávání osvědčení řídicím letového provozu o jejich způsobilosti, spolupráce na základě dohod mezi civilním a vojenským letectvím při využívání vzdušného prostoru a systém poplatků, jejich stanovení a kontrolu.⁴⁵

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 551/2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v Jednotném evropském nebi (dále jen „nařízení o vzdušném prostoru“) stanovilo rozdělení hladiny vzdušeného prostoru na horní a dolní, hladina byla stanovena na 285 FL, což je 8687 metrů, vytvoření jednotného evropského horního vzdušného prostoru⁴⁶, restrukturalizaci vzdušného prostoru pomocí funkčních bloků bez ohledu na státní hranice, které měli zajistit bezpečné a optimální využívání vzdušného prostoru.⁴⁷

⁴⁴[online]. [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02004R0549-20091204&qid=1396191104413&from=CS>

⁴⁵[online]. [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02004R0550-20091204&qid=1396191335643&from=CS>

⁴⁶ European upper flight information region

⁴⁷[online]. [cit. 2014-02-15]. Dostupné z:

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 552/2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (dále jen „nařízení o interoperabilitě“) vyžadovalo vzájemnou spolupráci výrobců zabezpečovací letecké techniky při vývoji, výrobě a zavádění nových technických systémů řízení letového provozu.⁴⁸

Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 216/2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (dále jen „nařízení o společných pravidlech a EASA“) se vztahovalo na výrobky letecké techniky, letadlových částí a zařízení jejich údržbu a provoz a na personál. Základním cílem bylo stanovení a udržení vysoké úrovně bezpečnosti civilního letectví, ochrana životního prostředí a snadný pohyb zboží, osob a služeb⁴⁹.

3.2 Jednotné evropské nebe II

Ve druhém roce trvání Komise pod vedením Josého Manuela Barrosa bylo ale očividné, že dosud nedošlo k vytvoření jednotného evropského nebe. Nebe zůstávalo rozkouskováno. Ve světle předpovědí o nárůstu dopravy se na obzoru objevilo vážné nebezpečí, že nastane krize v oblasti kapacity. Navíc nedošlo k výraznému pokroku v oblasti zlepšení cenové efektivity. Taková situace ohrožovala budoucí konkurenceschopnost evropského leteckého průmyslu. Ve vysoce konkurenčním leteckém průmyslu je zapotřebí nejlepší možná infrastruktura s nejvyšší bezpečnostní úrovní a s nejlepší možnou cenovou efektivností.⁵⁰

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02004R0551-20091204&qid=1396191396473&from=CS>

⁴⁸ [online]. [cit. 2014-02-15]. Dostupné z: http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=839

⁴⁹ [online]. [cit. 2014-02-15]. Dostupné z:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02008R0216-20090820&qid=1396191610573&from=CS>

⁵⁰ CALLEJA CRESPO, Daniel a Pablo Mendes de LEON. *Achieving the single European sky: goals and challenges*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, Inc., c2011, xxxii, 72 p.

Po konferenci v Bruselu, září roku 2006, které se účastnili zástupci leteckého průmyslu a členské státy EU, se dospělo k rozhodnutí, že je nutné zjednodušit a zvýšit efektivnost právního základu letectví v Evropě. Hlavním iniciátorem byl tehdy tedy Jacques Barrot, eurokomisař pro dopravu, který se zasloužil o zřízení skupiny na vysoké úrovni pro právní rámec budoucnosti evropského letectví. Eurokomisař Barrot požádal skupinu na vysoké úrovni, aby vytvořila právní rámec letectví se zaměřením na řízení letového provozu, a aby poskytla plán dalších konkrétních kroků pro zlepšení.

Skupina na vysoké úrovni byla tvořena odborníky z EUROCONTROLU, EASA, ECAC⁵¹, poradního orgánu odvětví, CANSO⁵², IATA⁵³, ACI⁵⁴ a DGCA⁵⁵. Vypracovala ve své zprávě, vydané v červenci 2007, deset doporučení. Ustanovit EU jako řídicí sílu pro regulaci letectví v Evropě, čímž bude dosaženo posílení významu na úrovni celé EU jako jediného nástroje pro ustavení regulační agendy pro evropské letectví. Zintenzivnit začlenění zástupců leteckého průmyslu a poskytnout jim více odpovědnosti. Racionalizovat legislativu Jednotného evropského nebe. Regulovat výkonnost s ohledem na bezpečnost. Urychlit tvorbu procesu implementace Jednotného evropského nebe za pomoci každoročního monitoringu a reportingu pokroků pro Komisi. Zplnomocnit EASA k bezpečnostní normotvorné činnosti, EASA by se stala jediným nástrojem EU pro bezpečnost letectví a zahrnovala by celkový řetězec letecké bezpečnosti včetně letišť a řízení letového provozu. Řešit kapacitu letišť na národní úrovni a vytvořit strategii na zvýšení této kapacity. Dbát na životní prostředí vytvořením jednotné strategie pro tuto oblast. V poslední řadě požadavek aktivnějšího přístupu a flexibilnější implementace závazků členských států EU, zejména defragmentace, na kterou se zaměřuje Jednotného evropského nebe.⁵⁶

⁵¹European Civil Aviation Conference – Evropská konference civilního letectví byla založena roku 1954 na konferenci ve Štrasburku vzhledem k potřebě lepší koordinace evropské letecké dopravy. Její sídlo se nachází v Paříži, momentálně má 44 členských států. Cílem ECAC je podpora a trvalý rozvoj bezpečného, efektivního a udržitelného evropského systému letecké dopravy

⁵²Civil Air Navigation Services Organisation - Organizace civilních poskytovatelů služeb civilního řízení letového provozu

⁵³International Air Transport Association - Mezinárodní asociace leteckých dopravců

⁵⁴Airports Council International - Mezinárodní organizace letišť

⁵⁵Directorate General of Civil Aviation – Direktorát evropské komise pro dopravu a energetiku

⁵⁶DPRM/OSP. Desatero evropského nebe. STRIP, 2007, roč. 7, č. 76, s. 1 - 2

V červnu roku 2008 publikovala Komise sdělení Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů nazvané Jednotné evropské nebe II: k udržitelnějšímu a výkonnějšímu letectví v Evropě, kde zhodnotila, že uspořádání letového provozu bylo zahrnuto do dopravní politiky, ale k úplnému sjednocení evropského nebe nedošlo.⁵⁷ Z tohoto důvodu se Komise rozhodla novelizovat první legislativní balíček jednotného evropského nebe.

V novelizaci druhého legislativního balíčku Komise zdůraznila nutnou potřebu zlepšení výkonnosti systému řízení letového provozu. Hlavním cílem tedy zůstává především výkonnost. Orgánem pro kontrolu výkonnosti byl jmenován EUROCONTROL. Další funkce, do které byl jmenován, byla funkce manažera struktury vzdušného prostoru. Dále byl novelizován systém poplatků za traťové navigační služby Nařízením Komise č. 1191/2010⁵⁸. Jmenování koordinátora funkčních bloků vzdušného prostoru též usnadnilo jejich samotné úspěšné zřízení. Nově se rozšířila pravomoc EASA, kdy ovšem došlo k tomu, že některé úkoly byly obsaženy souběžně ve dvou nařízeních, to ale bylo účelné, až se vytvoří prováděcí nařízení EASA, bude se toto překrývání postupně odstraňovat.

3.2.1 Druhý legislativní balíček

Novelizace stávajících čtyř nařízení o jednotném evropském nebi byla provedena v roce 2009 Nařízením Evropské parlamentu a Rady č. 1070/2009⁵⁹, a označena za tzv. druhý legislativní balíček. Novelizace nařízení o společných pravidlech a EASA byla provedena společně s nařízením o jednotném evropském nebi též roku 2009, konkrétně Nařízením Evropského parlamentu a Rady č. 1108/2009.⁶⁰ Novelizace jednotného evropského nebe je tedy založena na

⁵⁷ [online]. [cit. 2014-02-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52008DC0389&qid=1396192432062&from=CS>

⁵⁸ [online]. [cit. 2014-02-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32010R1191&qid=1396192703332&from=CS>

⁵⁹ [online]. [cit. 2014-02-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1070&qid=1396192944330&from=CS>

⁶⁰ [online]. [cit. 2014-02-20]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009R1108&qid=1396193096505&from=CS>

konkrétních pěti pilířích, a to na regulaci výkonnosti, jednotném bezpečnostním rámci, nové technologii a uspořádání pozemní kapacity. Všechny tyto pilíře mají pochopitelně jeden zastřešující prvek, který je naprosto zásadní: lidský faktor, tedy pilíř pátý.

První pilíř je založen na třech opatřeních, jedná se o regulaci výkonnosti systému řízení letového provozu, kterou sleduje, kontroluje a hodnotí nezávislý orgán pro ověřování výkonnosti. Tento nezávislý orgán podává návrhy na zlepšení stávajícího zpoždění, zkrácení tras a redukci nákladů. Druhé opatření se týká usnadňování integrace poskytování služeb s cílem vytvoření funkčních bloků vzdušného prostoru a to nejpozději do konce roku 2012. Posledním opatřením je posílení funkce uspořádání sítě, která pomáhá poskytovatelům nalézt neoptimálnější řešení od zahájení pojíždění pro vzlet až po přistání a do ukončení pojíždění (gate - to - gate).

Druhým pilířem je jediná bezpečnostní síť, jedná se tedy o bezpečnostní prvek, který směřuje k jednotnému evropskému nebi a zvyšuje úroveň bezpečnosti v leteckém provozu. EASA má tedy rozšířenou pravomoc nově i na oblasti bezpečnosti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb.

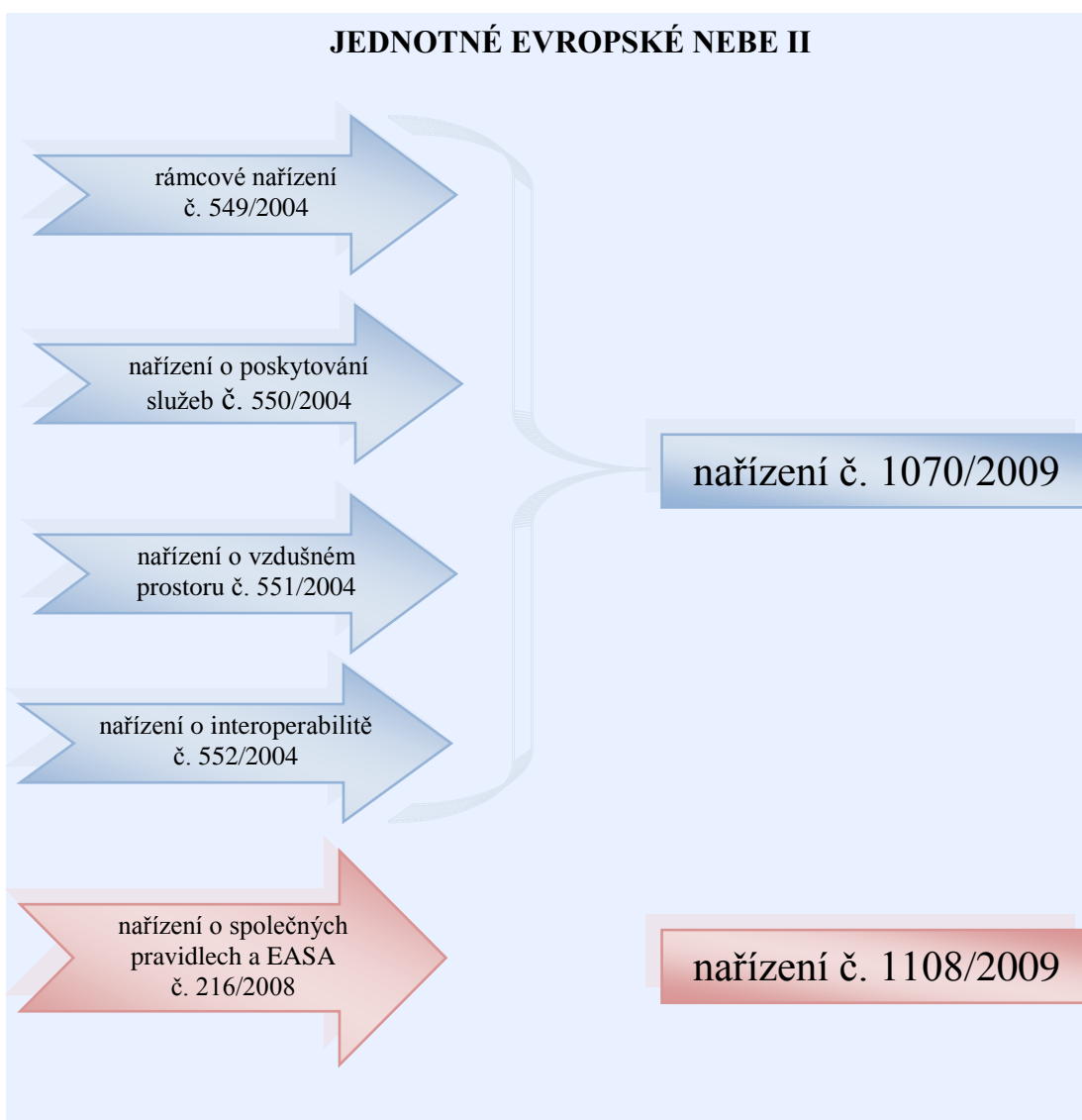
Třetí pilíř otevření se novým technologiím řeší současný systém řízení letového provozu, který pracuje s již zastaralými technologiemi a je zcela roztržštěn. Je tedy nutné, aby se v Evropě urychlil vývoj nového systému řízení letového provozu, tím, že se zavede SESAR⁶¹, zvýší se míra bezpečnosti a rozsah řízení letového provozu, sníží se náklady na jeden let a vzniknou příznivější podmínky pro ochranu životního prostředí.

Čtvrtý pilíř uspořádání pozemní kapacity je zakotven v akčním plánu pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě. Vzhledem k rostoucí poptávce je nutné sjednotit kapacitu letišť s kapacitou uspořádání letového provozu. Akční plán tedy vyzdvihuje několik opatření pro plánování infrastruktury na letištích.

⁶¹ Výzkum řízení letového provozu jednotného evropského nebe

Pátý pilíř, tedy lidský faktor má zásadní vliv pro dokončení jednotného evropského nebe. Není možné dosáhnout jednotného evropského nebe bez odhodlání a nasazení vynikajících profesionálů v oblasti letectví.

Nařízení vztahující se k jednotnému evropskému nebi. Z modrých šipek je patrné, že nařízení č. 1070/2009 změnilo předchozí čtyři základní nařízení jednotného evropského nebe. Červená šipka značí novelizaci nařízení o společných pravidlech a EASA nařízením č. 1108/2009.



obrázek 1: právní základ jednotného evropského nebe II
zdroj: vlastní

3.3 Orgány a organizace při realizaci jednotného evropského nebe

Vzhledem k tomu, že Komisi byl svěřen vývoj a implementace jednotného evropského nebe a byla pověřena velkým počtem prováděcích úkolů, byl jí za tímto účelem jako nápomocný výbor pro jednotné nebe⁶² a poradní orgán odvětví⁶³. Za účelem dosažení cílů jednotného evropského nebe Komise zároveň spolupracuje s organizacemi EUROCONTROL, ICAO a EASA.

Evropský parlament byl ten, který navrhl založení poradního orgánu odvětví, který měl být nápomocen Komisi při řešení technických otázek, později se na základě novelizace nařízením č. 1070/2009 jeho pravomoc rozrostla. Snahou Evropského parlamentu je při implementaci jednotného evropského nebe spolupracovat s organizací EUROCONTROL. Evropský parlament poukázal na to, že jestli má být účelně využíván vzdušný prostor, je nutná spolupráce v oblasti civilního a vojenského letectví.

3.3.1 Výbor pro jednotné nebe

Výbor pro jednotné nebe byl zřízen jako poradní orgán Komise při implementaci jednotného evropského nebe. První jeho setkání bylo ještě před přijetím rámcového nařízení, které ho oficiálně ustanovilo v čl. 5. Každý členský EU má ve výboru pro jednotné nebe své dva zástupce, jednoho z oblasti civilního letectví a druhého z oblasti vojenského letectví, tato delegace z každého členského státu je brána jako člen jeden. Dalšími členy jsou pozorovatelé ze třetích zemí a EUROCONTROL. Předsedou výboru pro jednotné nebe je zástupce Komise, který má pravomoc, pokud je to nutné, při projednávání zvláštních otázek přizvat odborníky k poskytování informací o konkrétních záležitostech, buď ze své vlastní iniciativy, nebo z iniciativy ostatních členů. Jednání výboru pro jednotné nebe jsou neveřejná. Výbor pro jednotné nebe poskytuje Komisi stanoviska k nařízením, popřípadě směrnicím, před jejich schválením. O stanoviscích se rozhoduje na základě většiny hlasů, hlasování se ovšem neúčastní přizvání odborníci ani pozorovatelé ze třetích zemí. Výbor pro jednotné nebe poskytuje

⁶² Single Sky Committee

⁶³ Industry Consultation Body

stanoviska k návrhům na mandáty pro EUROCONTROL. O svých zasedáních vydává zprávy, kde popisuje jednotlivé body jednání, výsledky hlasování a k jakému dospěl stanovisku. Systém projednávání prokázal svou účinnost v rámci jednotného evropského nebe, s úspěšným přijetím více než čtyřiceti právních aktů.⁶⁴

3.3.2 Poradní orgán odvětví

Poradní orgán odvětví byl též zřízen jako výbor pro jednotné nebe na základě rámcového nařízení, konkrétně čl. 6 pro oblasti technických záležitostí, změna ovšem nastala při novelizaci nařízením č. 1070/2009, kdy poradní orgán odvětví nově může poskytovat poradenství v oblasti strategie a dále o všech aspektech souvisejících s implementací jednotného evropského nebe, včetně například institucionální a regulační záležitosti. Členy poradního orgánu odvětví jsou zástupci v oblasti poskytovatelů letových navigačních služeb (meteorologické služby pro letovou navigaci, navigační služby a služby pro přehled o provozu, letecké informační služby), sdružení uživatelů vzdušného prostoru, zástupci výrobců, orgány profesního zastoupení zaměstnanců a provozovatelé letišť.⁶⁵ Cílem poradního orgánu odvětví je tedy poskytovat odborné poradenství Komisi, ale zároveň i poradenství výboru pro jednotné nebe.

3.3.3 Spolupráce s EUROCONTROL

Jedná se o mezinárodní organizaci s právní subjektivitou se zaměřením na bezpečnost řízení letového provozu založenou roku 1960⁶⁶, která momentálně čítá 40 členských států a sídlí v Bruselu. Většina členských států je také zapojena do jiných příslušných evropských organizací. Je to civilní i vojenská organizace, která koordinuje a plánuje evropský letový provoz za účelem bezpečné, řádné, rychlé a hospodárné plynulosti dopravy v celé Evropě. Nejvyšším orgánem je

⁶⁴ CALLEJA CRESPO, Daniel a Pablo Mendes de LEON. *Achieving the single European sky: goals and challenges*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, Inc., c2011, xxxii, 103 - 105 p.

⁶⁵ tamtéž 101 - 102 p.

⁶⁶ na základě mezinárodní Úmluvy o spolupráci pro bezpečnost letecké navigace EUROCONTROL ze dne 13. prosince 1960

stálá komise, jež je složena ze zástupců členských států na ministerské úrovni. Komise formuluje jednotné politiky členských států, schvaluje roční rozpočet organizace, finanční předpisy a služební řád a je zodpovědná za jmenování generálního ředitele a ředitele. EUROCONTROL vydává dva druhy předpisů: i) ESARRS⁶⁷, které obsahují požadavky na bezpečnost a pravidla související s bezpečností a jsou závazné pro členské státy a ii) nezávazná ustanovení jako specifikace a pokyny.

Kompetence EUROCONTROLu se postupně měnily, jak uvádí tehdejší generální ředitel Victor Aguado v rozhovoru na téma - zaměříme se na budování projektu jednotného evropského nebe ze dne 14. 5. 2007: „*Dříve jsme byli téměř výlučně zaměřeni na aktivity uspořádání letového provozu pro traťovou část letu. Ale pak nás ministři dopravy z ECAC požádali, abychom prověřili celé spektrum letových navigačních služeb od vzletnutí až po přistání (gate – to - gate). Naším úkolem bylo pokrýt veškeré služby nezbytné před odletem, během letu, při přistání, ale také navrhnout systém poplatků za letové navigační služby v jednotlivých státech. V rámci zvyšování výkonnosti také vznikají stále nové programy a projekty, jeden z nich nám umožní vytvořit základy pro jednotné, efektivní a silné uspořádání letového provozu systémem pro celou Evropu.*“⁶⁸

Komise pověřila na základě mandátů, při vytváření prováděcích předpisů k nařízením pro jednotné evropské nebe, EUROCONTROL, z toho důvodu, že sama neměla dostatek odborných znalostí. Mandáty se týkaly především schématu účtování poplatků, flexibilního využívání vzdušného prostoru, letových plánů, rozmístění hlasové komunikace mezi zemí a vzdušným prostorem a funkčním bloků vzdušného prostoru. Prováděcí předpisy vznikaly na základě formálních a technických konzultací s odborníky v oblasti letectví. Výstupem od EUROCONTROLu byly konečné návrhy prováděcích předpisů. Komise následně návrhy prováděcích předpisů v rámci své odpovědnosti konzultovala s výborem pro jednotné nebe a přijala je za předpokladu, že výbor pro jednotné nebe k nim vydal kladné stanovisko.⁶⁹

⁶⁷ ESARR – Safety Regulatory Requirement

⁶⁸ Havráková Ludmila. Zaměříme se budování projektu SES. STRIP, 2007, roč. 7, č. 77, s. 3

⁶⁹ CALLEJA CRESPO, Daniel a Pablo Mendes de LEON. *Achieving the single European sky: goals and challenges*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, Inc., c2011, xxxii, 72 p.

EUROCONTROL byl jmenován Komisí jako orgán pro kontrolu výkonnosti 29. července 2010⁷⁰ v souladu s čl. 3 Nařízení Komise č. 691/2010, kterým se stanoví systém sledování výkonnosti letových navigačních služeb a funkcí sítě a mění nařízení č. 2096/2005, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb⁷¹, se stal nápomocný Komisi při přezkoumání výkonnosti, vytváření a řízení schématu pro výkonnost letových navigačních služeb.

Dne 7. července 2011 byl EUROCONTROL v souladu s Nařízením Komise č. 677/2011⁷², kterým se stanoví prováděcí pravidla pro funkce sítě uspořádání letového provozu a kterým se mění nařízení č. 691/2010 (dále jen „nařízení o prováděcích pravidlech pro funkce sítě“), také jmenován manažerem struktury vzdušného prostoru⁷³, coby nezávislý a odborně způsobilý orgán.

EUROCONTROL především poskytuje technickou podporu, velkým přínosem bylo založení společně s Komisí projektu SESAR. Poskytuje také technickou podporu EASA, v oblasti bezpečnostních nařízení řízení letového provozu a při dozorčí činnosti.

Za účelem sjednocení se s cíli jednotného evropského nebe proběhla reorganizace EUROCONTROLu, zejména se jasně oddělily jeho různé funkce, a to normotvorné činnosti od poskytování služeb.

Další ze zásadních úkolů EUROCONTROLu v rámci jednotného evropského nebe je sjednocení civilní a vojenské spolupráce. Toto je plně zajištěno tím, že ve výboru pro jednotné nebe je zástupce jak z oblasti civilního

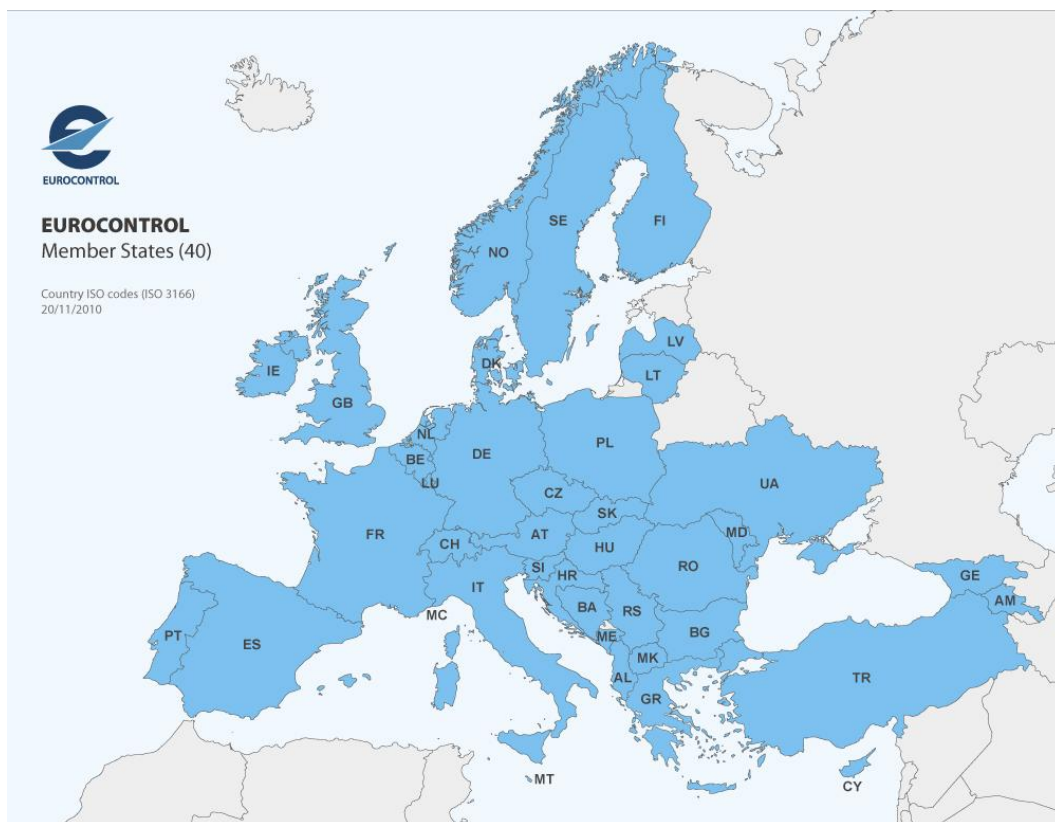
⁷⁰ [online]. [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <https://www.eurocontrol.int/sites/default/files/article//content/documents/single-sky/pru/about-us/designation-prb.pdf>

⁷¹ [online]. [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02010R0691-20110804&qid=1396194659738&from=CS>

⁷² [online]. [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R0677&qid=1395823283044&from=CS>

⁷³ [online]. [cit. 2014-02-24]. Dostupné z: http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/doc/32011d4130.pdf

letectví, tak i z oblasti vojenského letectví. Armáda je plně zastoupená také v projektu SESAR a samozřejmě má své zástupce i v EUROCONTROLu.



obrázek 2: mapa členských států EUROCONTROL
zdroj: <http://www.eurocontrol.int/articles/member-states>

4. PILÍŘE JEDNOTNÉHO EVROPSKÉHO NEBE

4.1 Regulace výkonnosti – funkční bloky vzdušného prostoru

Funkční bloky vzdušného prostoru⁷⁴ (dále jen „FAB“) jsou stěžejní částí jednotného evropského nebe. Hlavním posláním FABů je sjednotit a pokrývat celý evropský vzdušný prostor. Důležitým faktorem je vzájemná spolupráce mezi členskými státy, popřípadě i s třetími zeměmi s cílem zvýšení výkonnosti, vysoké bezpečnosti, snížení nákladů a omezení emisí, tudíž lepší vliv na životní prostředí. Zvýšení výkonnosti je právě základním cílem jednotného evropského nebe. Nyní má každý členský stát vzdušný prostor určený na základě státní hranice. FABy mají poskytnout možnost létat po přímějších trasách, což sníží náklady na jednotlivé lety, zlepší se časová zpoždění, dosáhne se úspory paliv, a tudíž se zlepší dopad na životní prostředí.

Cílem FABů je vytvoření přeshraničního uspořádání letového provozu. FABy jsou zakotveny v prvním legislativním balíčku jednotného evropského nebe z roku 2004 v nařízení o vzdušném prostoru, konkrétně v čl. 5, detailněji posléze popsané v druhém legislativním balíčku: *„funkčním blokem vzdušného prostoru se rozumí blok vzdušného prostoru stanovený na základě provozních požadavků a zřízený bez ohledu na státní hranice, v němž je poskytování letových navigačních služeb a dalších funkcí založeno na výkonnosti a optimalizováno, s cílem zajistit v každém funkčním bloku letového provozu roztržštěnou spolupráci mezi poskytovateli letových navigačních služeb nebo popřípadě stanovit jednotného poskytovatele.“*⁷⁵

Druhý legislativní balíček jednotného evropského nebe ustanovil pro usnadnění zřízení FABů koordinátora, který byl jmenován Komisí. Jedná se o fyzickou osobu, která napomáhala na žádost daného členského státu překonat obtíže mezi jednotlivými členskými státy a motivovala je k urychlení procesu vytvoření FABů. Každé tři měsíce podával Evropskému parlamentu, Komisi a výboru pro jednotné nebe zprávu ohledně pokroku ve FABech.

⁷⁴ Functional Airspace Blocks

⁷⁵ [online]. [cit. 2014-02-27]. Dostupné z:

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02004R0549-20091204&qid=1395849434893&from=CS>

FABy se zřizují:

- vzájemnou dohodou všech členských států, popřípadě i třetích zemí,
- ujednáním mezi jednotlivými vnitrostátními dozorovými orgány,
- ujednáním mezi poskytovateli letových navigačních služeb,
- ujednáním mezi příslušnými civilními a vojenskými orgány.

Veškeré dohody, ujednání a jejich změny o FABech musí být zapsány u ICAO, v souladu s čl. 83 Chicagské úmluvy. Definiční datum pro zřízení FABů bylo 4. prosince 2012.

Na začátku roku 2011 vydala Komise Nařízení č. 176/2011 o informacích poskytovaných před zřízením a úpravou funkčního bloku vzdušného prostoru, které sumarizovalo informace, jež jí je potřeba poskytnout před konečným zřízením každého FABu s cílem prokázat, že každý FAB splnil požadavky, které jsou ustanoveny v čl. 9a nařízení o poskytování služeb.

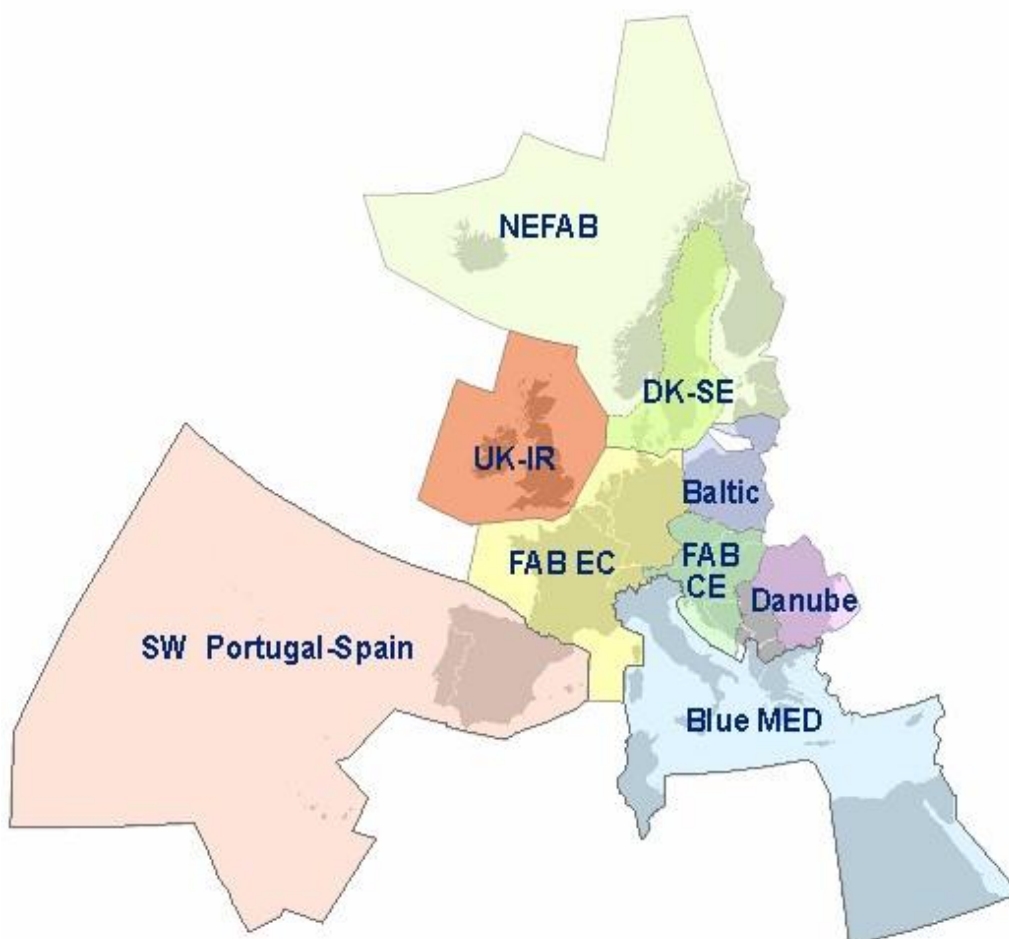
Každý z FABů musí poskytnout informace o:

- zajištění bezpečnosti FABu
- optimálním využití vzdušného prostoru s ohledem na plynulost toků letového provozu
- souladu s evropskou sítí leteckých tratí
- celkové přidané hodnotě na základě analýzy nákladů a výnosů
- zajištění hladkého a pružného převzetí odpovědnosti za řízení letového provozu mezi stanovišti letových provozních služeb
- zajištění slučitelnosti různých uspořádání vzdušného prostoru a optimalizace stávajících letových informačních oblastí
- regionálních dohodách uzavřených v rámci ICAO
- uzavřených regionálních dohodách
- výkonnostních cílech pro celou EU.⁷⁶

⁷⁶ [online]. [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R0176&qid=1395850086589&from=CS>

FABů je celkem devět, konkrétně se jedná o:

- FAB Central Europe - *Česká republika, Chorvatsko, Slovenská republika, Maďarsko, Rakousko, Slovinsko, Bosna a Hercegovina*
- United Kingdom - Ireland FAB - *Velká Británie, Irsko*
- Baltic FAB - *Polsko, Litva*
- FAB Europe Central - *Belgie, Francie, Německo, Lucembursko, Švýcarsko, Nizozemsko*
- Danish - Swedish FAB - *Dánsko, Švédsko*
- Blue Med FAB - *Kypr, Řecko, Itálie, Malta a dále Albánie, Egypt, Tunis, Jordán a Libanon*
- Danube FAB - *Bulharsko, Rumunsko*
- North European FAB – *Estonsko, Finsko, Lotyšsko, Norsko, Island*
- South West FAB – *Portugalsko, Španělsko*



obrázek č. 3: Rozdělení FABů

zdroj: http://www.skybrary.aero/index.php/File:European_FABs.jpg

4.1.1 FAB Central Europe – právní základ

Česká republika je členem FAB Central Europe (dále jen „FAB CE“). FAB CE je složen ze sedmi států a jejich poskytovatelů letových navigačních služeb, vojenských složek v oblasti letectví a národních dozorových orgánů.

Zahájení postupné implementace záviselo zaprvé především na mezinárodní dohodě o vytvoření FAB CE a implementačním plánu pro statický scénář⁷⁷, který stanovoval jednotlivé implementační kroky pro nadcházející období a zadruhé na realizaci provozních zlepšení, která byla zakotvena v takzvaném prováděcím plánu pro implementaci počátečního scénáře (dále jen „ISIS“)⁷⁸, který definoval pět oblastí pro zdokonalení a to příhraniční spolupráci při poskytování služby řízení letového provozu, harmonizaci nouzových postupů, program způsobilosti personálu FAB, servisní dohody pro oblast technických služeb a spolupráci certifikovaných výcvikových zařízení, ovšem jejich implementace nebyla vázána na mezinárodní dohodu FAB CE mezi státy. Součástí ISIS byl rovněž návrh obsahu a rozsahu mezinárodní dohody FAB CE a dalším dokumentem byla multilaterální dohoda mezi poskytovateli letových navigačních služeb o finančních záležitostech.⁷⁹

Na úrovni států byla nutná spolupráce a vzájemná koordinace, z tohoto důvodu bylo podepsáno 18. listopadu roku 2009 Memorandum o porozumění, jež bylo právním základem pro uzavření dohody mezi státy.

Dne 5. května roku 2011 podepsalo v Brdu ve Slovinsku sedm výše zmíněných států Dohodu o zřízení Středoevropského funkčního bloku vzdušného prostoru (dále jen „Dohoda FAB CE“), kterou se zavázaly ke spolupráci při realizaci nového uspořádání letového provozu nad Evropou. Všech sedm členských států ji ratifikovalo během roku 2012.

V souladu s výše uvedeným nařízením č. 176/2011 FAB CE podal ve stanovené lhůtě, konkrétně v polovině roku 2012 veškeré informace a předložil

⁷⁷ Implementation Plan for Static Area of Responsibility Scenario, roku 2013 přejmenováno na freemove scenario

⁷⁸ ISIS – Implementation Schedule for Initial Scenario

⁷⁹ HUBERT Ivan. FAB Central Europe – příprava na implementaci. STRIP, 2009, roč. 10, č. 97, s. 5

všechny požadované dokumenty, které jsou definované výše. Jejich množství nebylo malé, jednalo se zhruba o čtyřicet dokumentů z oblasti právní, provozní, technické, finanční, bezpečnosti a z oblasti lidských zdrojů.⁸⁰

Dohoda FAB CE je tedy podepsána a ratifikována, FAB CE dodal veškeré dokumenty ve stanovené lhůtě z výše uvedeného nařízení, tudíž i splnil požadavek z nařízení o poskytování služeb, konkrétně čl. 9a, který říká, že FABy mají být zřízeny do 4. prosince 2012.

4.1.1.1 Orgány FAB CE

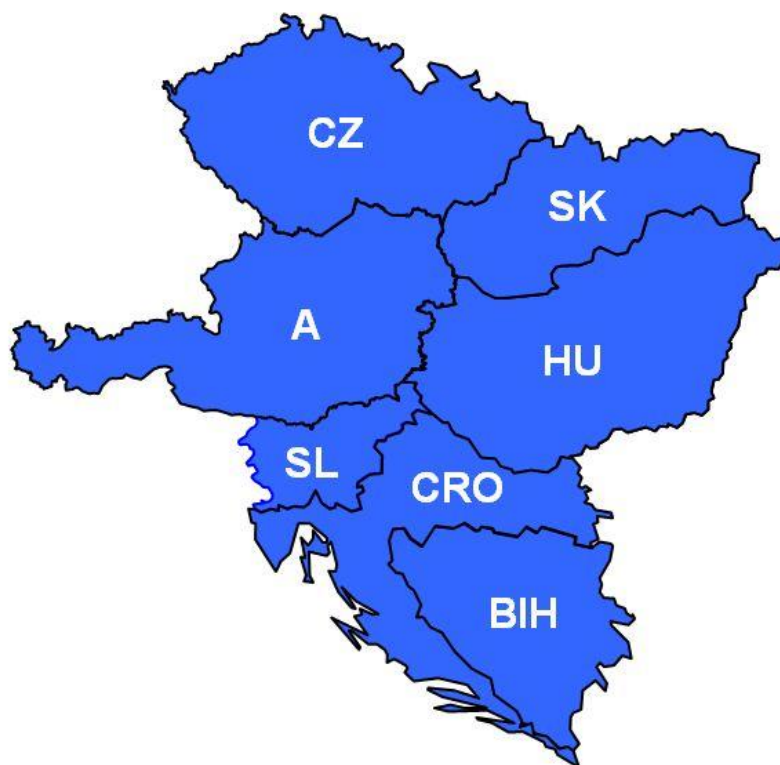
Dohoda FAB CE zřídila orgány, jež nemají právní subjektivitu, jedná se o Radu FAB CE, Výbor pro společnou koordinaci civilního a vojenského vzdušného prostoru a Výbor pro koordinaci vnitrostátních dozorových orgánů.

Rada FAB CE je složena ze zástupců smluvních států, kdy každý stát může jmenovat více zástupců, je to společný rozhodovací orgán pro zavedení, provoz a další rozvoj Dohody FAB CE. Při hlasování má každý smluvní stát jeden hlas, i přesto, že je více zástupců z daného státu, rozhoduje se na základě konsenzu. Coby pozorovatelé se zasedání Rady FAB CE účastní zástupci poskytovatelů letových navigačních služeb. Rada FAB CE vydává vlastní jednací řád a rozhodnutí v záležitostech týkajících se organizace vzdušného prostoru, uspořádání vzdušného prostoru, letových navigačních služeb, uspořádání toku letového provozu. Dále může navrhnout změny či ukončení Dohody FAB CE.

Výbor pro společnou koordinaci civilního a vojenského vzdušného prostoru je složen ze zástupců smluvních států a je odpovědný Radě FAB CE. Jeho posláním je uspořádání toku letového provozu, civilně vojenská spolupráce všech smluvních států, organizace vzdušného prostoru a strategická koordinace vnitrostátních koncepcí uspořádání vzdušného prostoru.

⁸⁰JANDA Pavel. Projekt FAB CE v roce 2012. STRIP, 2013, roč. 14, č. 135, s. 5

Výbor pro koordinaci vnitrostátních dozorových orgánů je složen ze zástupců vnitrostátních dozorových orgánů, je též odpovědný Rady FAB CE a vykonávajících dozor ve vzdušném prostoru FAB CE za účelem realizace daných úkolů jako například vydávání osvědčení poskytovateli letových navigačních služeb.⁸¹



obrázek č. 4: FAB CE

zdroj:http://www.austrocontrol.at/en/company/profile/single_european_sky

⁸¹Agreement on the establishment of functional airspace block Central Europe [online]. [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: http://www.fab-ce.eu/images/pdf/fabce_agreement_signed.pdf

4.1.2 Komise versus jednotlivé FABy

Společnou otázkou pro všechny FABy je ovšem, co si představit pod pojmem *zřízení*, názory na toto jsou rozporuplné. Z pohledu jednotlivých FABů je význam slova *zřízení* poskytnutí informací a dokumentů, které ukládá nařízení č. 176/2011 ve stanoveném termínu, což všechny FABy řádně a včas splnily, tudíž žádný z FABů nevidí problém, který řeší Komise. Výklad Komise slova *zřízení* je zcela odlišný. Komise zastává názor, že *zřízení* neznamena založení FABů, ale přímo jejich fungování.⁸² Vzhledem k tomu, že Komise je toho názoru, že FABy efektivně nefungují tak, jak by měly, zahájila se všemi členskými státy pilotní projekty jako předzvěst řízení pro porušení povinností. Momentálně zůstává otázkou, jestli Komise alespoň z části uzná stanoviska, kterými jednotlivé FABy argumentovaly, že své povinnosti splnily, a zastaví tak jednotlivá řízení, nebo zda v nich bude pokračovat, popřípadě zda v řízení bude pokračovat se všemi FABy nebo pouze s vybranými.

4.2 Jednotný bezpečnostní rámec – EASA

Zřízení a funkce agentury vychází z Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 1592/2002 ze dne 15. července 2002, o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kapitoly III. Je to nezávislá agentura EU, zřízena podle evropského práva, odpovídající se za svou činnost institucím EU⁸³, má právní subjektivitu a zastupuje ji výkonný ředitel. Výkonný ředitel je jmenován správní radou, která je složena z jednoho zástupce každého členského státu a jednoho zástupce Komise.

Hlavním úkolem je bezpečnost a ochrana životního prostředí v oblasti civilního letectví, za pomoci provádění výzkumu a analýzy, napomáhá v oblasti legislativy Komisi a členským státům ohledně bezpečnosti a vydává specifikace pro vydání certifikace pro letadla a jejich části. Certifikace letadel a jejich částí se nevztahují pouze na evropské letecké společnosti, ale na všechny letecké

⁸² [online]. [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: http://www.skybrary.aero/index.php/5.1.1_FAB_establishment_vs_implementation

⁸³ [online]. [cit. 2014-02-27]. Dostupné z: <http://easa.europa.eu/language/cs/more-about-EASA.php>

společnosti, které využívají vzdušný prostor nad Evropou na základě vzájemných smluv o uznávání certifikací.

Posláním EASA je prosazovat společná pravidla bezpečnosti a ochrany životního prostředí v oblasti civilního letectví. Komise společně s EASA mají rozsáhlou pravomoc pro vedení vývoje a utváření regulačních nástrojů nezbytných pro bezpečnost letecké dopravy. EASA je kontrolní a dozorový orgán EU, provádí inspekce v jednotlivých členských státech EU za účelem ověření, že bezpečnostní a prováděcí předpisy jsou správně použity na národní úrovni. Tato odpovědnost je obecně svěřena vnitrostátním dozorovým orgánům, v České republice tuto úlohu konkrétně plní Úřad pro civilní letectví. Na základě nařízení o společných pravidlech a EASA novelizovaného v rámci druhého legislativního balíčku jednotného evropského nebe byla pravomoc EASA rozšířena i na oblast bezpečnosti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb.

EASA má po rozšíření pravomoci na starost šest oblastí, jedná se o certifikaci, zachování letové způsobilosti, provoz letadel, letové posádky, uspořádání letového prostoru/letové navigační služby a letiště. K základnímu nařízení o společných pravidlech a EASA jsou vydána prováděcí nařízení ke každé ze šesti oblastí.

Certifikace vychází ze základního nařízení o společných pravidlech a EASA a konkretizována je prováděcím Nařízením Komise č. 748/2012, které stanovuje technické požadavky a postupy pro certifikaci letové způsobilosti výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí.⁸⁴

O zachování letové způsobilosti pojednává Nařízení Komise č. 2042/2003, které stanovuje společné požadavky a postupy pro zajištění letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, jejich částí a zařízení a schvalování organizací a personálu, které se účastní těchto úkolů.⁸⁵

⁸⁴ [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02012R0748-20130129&qid=1395667062754&from=CS>

⁸⁵ [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02003R2042-20120801&qid=1395672118672&from=CS>

Provoz letadel je regulován v prováděcím Nařízení Komise č. 965/2012, které stanovuje pravidla pro provoz letounů, vrtulníků, balonů a kluzáků.⁸⁶

Požadavky na letovou posádku jsou zakotveny v prováděcím Nařízení Komise č. 1178/2011, toto prováděcí nařízení podrobněji stanovuje kvalifikace a osvědčení pro průkazy způsobilosti pilotů, podmínky pro vydání, zachování, změny, omezování, pozastavování, nebo zrušení platnosti průkazu způsobilosti, dále certifikaci osob, jež odpovídají za letecký výcvik, certifikaci leteckých lékařů, podmínky pro vydání osvědčení palubních průvodců a jejich periodické lékařské prohlídky a v neposlední řadě požadavky na vydání certifikace pro zařízení, na nichž se provádí výcvik pomocí letové simulace.⁸⁷

K uspořádání letového provozu a k letovým navigačním službám se váže pět prováděcích nařízení, jedná se o Nařízení Komise č. 1332/2011, které stanovuje společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a palubní protisrážkový systém a jeho provozní postupy⁸⁸, Prováděcí nařízení Komise č. 923/2012, které se vztahuje na uživatele vzdušného prostoru, poskytovatele letových navigačních služeb, pozemní personál podílející se na provozu letadel s cílem stanovit pravidla létání a provozní předpisy a postupy letecké navigace.⁸⁹ Prováděcí nařízení Komise č. 1034/2011 stanovuje požadavky na činnost příslušných úřadů, které vykonávají dohled nad provozní bezpečností uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb.⁹⁰ Nařízení Komise č. 805/2011 stanovuje prováděcí pravidla k vydávání, pozastavování a odebírání průkazu způsobilosti řídicím letového provozu a žákům, kteří se učí na pozici řídicí letového provozu.⁹¹ Nařízení Komise č. 1035/2011 stanovuje společné požadavky při poskytování letových navigačních služeb.⁹²

⁸⁶ [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02012R0965-20130825&qid=1395671333107&from=CS>

⁸⁷ [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02011R1178-20120408&qid=1395672758387&from=CS>

⁸⁸ [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R1332&qid=1395674049290&from=CS>

⁸⁹ [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:02012R0923-20121102&qid=1395735244424&from=CS>

⁹⁰ [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R1034&qid=1395735692472&from=CS>

⁹¹ [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R0805&qid=1395735937333&from=CS>

⁹² [online]. [cit. 2014-02-28]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32011R1035&qid=1395736105629&from=CS>

Prováděcí nařízení ohledně letiště je Nařízení Komise č. 139/2014 stanovující konkrétní pravidla a postupy týkající se letišť.⁹³

4.3 Nové technologie – SESAR

Projekt SESAR je technologický pilíř jednotného evropského nebe, jehož úkolem je v zájmu jednotného evropského nebe odstranit stávající uspořádání letového provozu a vyvinout a implementovat nový moderní evropský systém uspořádání letového provozu, který by měl zároveň v letovém provozu zvýšit kapacitu a bezpečnost s pozitivním dopadem na životní prostředí. SESAR je tedy zaměřen na výzkum a vývoj nových technologií a postupů v oblasti uspořádání letového provozu.

SESAR je rozdělen do tří fází, fáze definiční, vývojové a implementační. První definiční fáze byla provedena pod záštitou EUROCONTROLU v letech 2005 až 2007, z této definiční fáze vzešel plán pro dosažení výkonnostních úrovní uspořádání letového provozu a zřízení pracovního plánu, jež definuje obsah příští generace systémů uspořádání letového provozu, jedná se o Evropský hlavní plán uspořádání letového provozu, který udává vývoj a implementaci další generace systémů uspořádání letového provozu.

Pro vedení projektu SESAR byl ještě před dokončením definiční fáze na základě Nařízení Rady č. 219/2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu SESAR (dále jen „nařízení o společném podniku“) založen společný podnik⁹⁴ (dále jen „společný podnik SESAR“)⁹⁵, které bylo novelizováno Nařízením Rady č. 1361/2008 ze dne 16. prosince 2008. Zakládajícími členy společného podniku SESAR byly EUROCONTROL a Komise, dalšími členy je patnáct veřejných a soukromých podniků z oblasti letové navigace, jedná se především o poskytovatele letových navigačních služeb, zástupce v oblasti pozemní

⁹³ [online]. [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014R0139&qid=1395736227546&from=CS>

⁹⁴ na základě čl. 187 SFEU může EU zakládat společné podniky za účelem výzkumných programů a technologického rozvoje

⁹⁵ Single European Sky Air Traffic Management Research Joint Undertaking

kapacity, letecké a kosmické výroby, výrobce letadel, letištní orgány a výrobce vybavení na paluby letadel.

Odborné znalosti členů společného podniku SESAR doplňují svými znalostmi a zkušenostmi přidružení partneři členů společného podniku SESAR. Společný podnik SESAR začal plně samostatně fungovat 10. srpna 2007, má právní subjektivitu, představuje partnerství veřejného a soukromého sektoru, může nabývat movitý i nemovitý majetek a vystupovat před soudem. Jeho sídlo je v Bruselu.

O průběhu práce společného podniku SESAR je průběžně informován výbor pro jednotné nebe. Pravomoci společného podniku SESAR jsou organizování a koordinace druhé, tedy vývojové fáze projektu SESAR, které musí být zároveň v souladu s Evropským hlavním plánem uspořádání letového provozu, jenž vyplynul z fáze definiční. Společný podnik SESAR též odpovídá za aktualizaci a provádění Evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu, který obsahuje zlepšení výkonnosti, koncepci nového uspořádání letového provozu a analýzu nákladů. Vynakládá úsilí při zajišťování finančních prostředků na činnosti vývojové fáze. Na financování se podílí jeho zakladatelé a členové.

Orgány společného podniku jsou správní rada a výkonný ředitel, jenž je jmenován správní radou na návrh Komise. Funkční období ředitele je tříleté a může být jednou prodlouženo, funkční období výkonného ředitele zároveň končí při zániku společného podniku SESAR. Výkonný ředitel je odpovědný za řízení a organizaci společného podniku SESAR a jeho zaměstnanců a plnění jeho stanovených cílů správní radou. Správní rada společného podniku SESAR především přijímá návrhy a schvaluje změnu Evropského hlavního plánu uspořádání letového provozu a dává pokyny a zároveň přijímá rozhodnutí při provádění vývojové fáze projektu SESAR. Ke konci roku 2013 měl společný podnik SESAR čtyřicet dva zaměstnanců.⁹⁶

V roce 2011 podepsaly EU a Spojené státy americké memorandum o spolupráci při výzkumu a vývoji v oblasti civilního letectví. Cílem této

⁹⁶ [online]. [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:C2013/194A/01&qid=1396246616551&from=CS>

spolupráce je dosažení interoperability mezi projektem SESAR a americkým projektem NextGen. Podle Patricka Ky, bývalého ředitele společného podniku SESAR, „[jsou] oba systémy zaměřené na modernizaci uspořádání letového provozu, ale různými způsoby. SESAR staví na integraci schopností palubních systémů letadel ve vzduchu se schopnostmi pozemních systémů. Ve Spojených státech amerických je to trochu rozdílné, jejich strategie je více založena na změně infrastruktury pozemních systémů. Značně se liší i rozhodovací mechanismy a politické cykly. SESAR je zastřešen členskými státy, kdy každý stát má svůj systém, jazyk, postupy při rozhodování, oproti tomu Spojené státy americké jsou jedna země s jedním jazykem, jedním rozhodovacím procesem, jedním systémem, jednou obrannou jednotkou a jednou kulturou.“⁹⁷

Nařízení o společném podniku ustanovilo, že společný podnik SESAR má zaniknout 31. prosince 2016, pokud nebude jeho činnost prodloužena Radou. Komise na konci roku 2011 oznámila, že je nutné posoudit prodloužení společného podniku SESAR i na období po konci roku 2016, vzhledem k jeho pozitivním dopadům na projekt SESAR.

Projekt SESAR je tvořen zhruba dalšími tři sta projekty, které spolu úzce souvisejí. Pracuje na nich na tři tisíce expertů. Jedním z nich je například SESAR INSURE⁹⁸, jedná se o projekt z konce roku 2013, který demonstruje integraci bezpilotních prostředků do řízeného letového prostoru s běžným letovým provozem za účelem zjištění možného způsobu budoucí integrace těchto prostředků.⁹⁹

V loňském roce předložila Komise návrh nařízení Rady, kterým se mění nařízení o společném podniku, pokud jde o prodloužení existence společného podniku do roku 2024. Naposledy byl návrh projednáván a schválen 10. prosince roku 2013 Evropským hospodářským a sociálním výborem.¹⁰⁰

⁹⁷ PODEŠVA Martin. SESAR značně sníží náklady a zvýší bezpečnost. STRIP, 2013, roč. 13, č. 132, s. 3

⁹⁸ RPAS integration into non-segregated Air Traffic Management

⁹⁹ ŘEZNÍČEK Lukáš. Zahájení projektu SESAR InSuRE. STRIP, 2013, roč. 14, č. 145, s. 7

¹⁰⁰ [online]. [cit. 2014-03-02]. Dostupné z:

http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=cs&DosId=1041088

4.4 Uspořádání pozemní kapacity

V druhém legislativním balíčku jednotného evropského nebe jsou letiště vzata v potaz v nařízení o prováděcích pravidlech pro funkce sítě. Letiště mají velký význam pro úspěšné naplňování cílu jednotného evropského nebe vzhledem k tomu, že v letecké dopravě hrají klíčovou roli při propojení cestujících s leteckými společnostmi. Zásadním problémem evropských letišť je kapacita a kvalita.

V roce 2007 byl vydán akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě (dále jen „akční plán“), který konstatoval, že pokud se kapacity evropských letišť výrazně nezvýší a poptávka bude neustále stoupat, budou evropská letiště zcela zahlcena. Jeden z prvních kroků vyplývajících z akčního plánu bylo zřízení monitorovací střediska složeného z členských států, příslušných orgánů a zúčastněných stran pro sledování kapacity evropských letišť s cílem zlepšit informovanost a výměnu údajů a poskytovat poradenství při provádění akčního plánu. Poradenství spočívalo ve vypracování metodiky pro posuzování kapacity letišť, inventura infrastruktury evropských letišť a kombinace leteckého a železničního spojení. Akční plán také konstatoval, že větší vytížení letišť a jejich intenzivní využívání vyžaduje vyšší úroveň bezpečnosti, tak se stalo při novelizaci nařízení o společných pravidlech a EASA, kde se nově rozšířila oblast její působnosti právě na evropská letiště.¹⁰¹

Letiště se z části podílejí i na technologickém pilíři jednotného evropského nebe. Za pomoci SESAR se sníží počet zpožděných letů a zároveň se rozšíří i kapacita letišť, zejména zkrácení času, který letadlo zaujímá na vzletové a přistávací dráze. Jedním z důležitých požadavků letišť je jejich snadná dostupnost pro potencionální cestující. Menší letiště využívají ke své dostupnosti autobusovou dopravu, druhou alternativou je železniční spojení v blízkosti letiště. Vývoj propojení mezi železniční a leteckou dopravou je na dobré cestě a Komise hodlá i nadále tento vývoj podporovat.¹⁰²

¹⁰¹ [online]. [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52006DC0819&qid=1396199844099&from=CS>

¹⁰² [online]. [cit. 2014-03-02]. Dostupné z: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0823&qid=1396247055407&from=CS>

4.5 Lidský faktor

Zapojení lidského faktoru jako jednoho z pilířů jednotného evropského nebe II je významným a základním krokem k tomu, aby se v tomto důležitém počínu zaangažovalo celé spektrum lidské povahy, je to zastřešující prvek, bez kterého by nebyl možný další vývoj v letecké dopravě.

V Madridské deklaraci, která se konala 25. a 26. února roku 2010 byl lidský faktor ustanoven jako základní kámen k dokončení jednotného evropského nebe, byla zde vyzdvihnuta nutnost podpory zaměstnanců na všech pracovních úrovních a zajištění odpovídající úrovně kvalifikace a výcvik profesionálů zodpovědných za bezpečnost. Pojmem profesionálů dle Madridské deklarace jsou myšleni řídící letového provozu, piloti a inženýři bezpečnosti letového provozu.

Lidský faktor je významný pro implementaci legislativních balíčků jednotného evropského nebe, stejně tak jako pro dosažení cílů uspořádání letového provozu a především pro letovou bezpečnost. Automatizace se ale bude stále vyvíjet kupředu, aby bylo dosaženo zvyšujících se cílů uspořádání letového provozu, ovšem lidský faktor musí být stále přítomen za všech okolností, musí být správcem veškeré automatizace. Lidský faktor, tedy člověk bude rozhodovat, co se má stát, bude rozdělovat automatizaci vykonání úkolů a bude v případě potřeby schopen do děje vstoupit.¹⁰³

¹⁰³ CALLEJA CRESPO, Daniel a Pablo Mendes de LEON. *Achieving the single European sky: goals and challenges*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, Inc., c2011, xxxii, 267 - 313 p.

5. DALŠÍ ROZVOJ JEDNOTNÉHO EVROPSKÉHO NEBE

5.1 Jednotné evropské nebe II+

Komise navrhuje novelizaci čtyř nařízení jednotného evropského nebe a změnu pravidel, jimiž se řídí EASA, tedy novelizaci nařízení o společných pravidlech a EASA. Návrh Nařízení o provádění jednotného evropského nebe má sloučit původní čtyři nařízení v jediné. Je rozděleno do pěti kapitol:

- Kapitola I: Obecná ustanovení
- Kapitola II: Vnitrostátní orgány
- Kapitola III: Poskytování služeb
- Kapitola IV: Vzdušný prostor
- Kapitola V: Závěrečná ustanovení

Návrh novelizace přináší zásadní změny v národních dozorových orgánech, jejich vysoká úroveň odbornosti a nezávislosti v oblasti dohledu je zásadní pro bezpečné a efektivní řízení systému uspořádání letového provozu. Národní dozorové orgány dohlíží na bezpečnost a funkční způsobilost organizace řízení letového provozu a zajišťují, aby byla uplatňována společná pravidla, která jsou předem dohodnutá. Poslední audity v členských státech ovšem ukázaly vážné nedostatky, pokud jde o nezávislost těchto orgánů. V jistých případech vykonávají poskytovatelé letových navigačních služeb kontrolu nad orgánem, který má provádět dohled nad nimi samými. Komise tedy navrhuje vytvoření nestátní organizace, která by dozorovala jako je tou například v dohledu nad leteckými společnostmi, tím byla zaručena nezávislost.

Další změnou je změna v oblasti podpůrných služeb. Podpůrné služby jsou například meteorologie, letecké informační, komunikační, navigační nebo dohledové služby. Tradičně všechny tyto služby řízení letového provozu jsou zastoupeny jedním monopolním poskytovatelem. Komise navrhuje, aby tyto podpůrné služby byly odděleny a aby se začala používat běžná pravidla pro zadávání veřejných zakázek s cílem zajistit transparentní výběr poskytovatele, který bude nabízet nejvýhodnější cenu v poměru k výkonu.

Poskytovatelé letových navigačních služeb existují proto, aby sloužili uživatelům vzdušného prostoru. Komise se snaží posílit zájem a potřeby uživatelů vzdušného prostoru zavedením určitých osvědčených postupů do právních předpisů. Nově by různé skupiny uživatelů vzdušného prostoru měli schvalovat investiční plány poskytovatelů letových navigačních služeb, tím by se zajistilo, že uživatelé vzdušného prostoru budou moci zasahovat do významných investic, které se týkají letadel a pozemní infrastruktury.

Výkonnější řízení letového provozu je založeno na čtyřech výkonnostních cílech, jedná se o bezpečnost, hospodárnost, kapacitu a ochranu životního prostředí. V posledních letech tyto výkonnostní cíle poněkud stagnovaly a původní ambice jednotného evropského nebe nebyly zcela naplněny. V současné době mají členské státy hlavní slovo při stanovování cílů, popřípadě i v sankcích za jejich neplnění. Komise tímto návrhem chce dát větší pravomoc, kdy právě ona bude stanovovat cíle, popřípadě sankcionovat jejich nesplnění.

FABy mají v budoucnu nahradit roztržštěný vzdušný prostor a sjednotit ho, zatím proběhlo pouze jejich administrativní zřízení. Komise ve svém návrhu poukazuje na možnost, že by bylo vhodné, aby členské státy byly ve více FABech současně.

Komise chce také posílení role manažera struktury vzdušného prostoru, tedy EUROCONTROLu. Nově by měl EUROCONTROL fungovat více jako poskytovatel a zaměřovat se na synergie v rámci celé sítě. V novém návrhu se tato funkce rozšiřuje o dalších deset pravomocí, například by sledoval technické systémy a řešil struktury vzdušného prostoru.

Poslední z důležitých změn je zajištění, aby se činnost, kterou vykonává EASA nepřekrývala s činností EUROCONTROLu a činností Komise, ale aby se vzájemně doplňovaly. EUROCONTROL by tedy měl mít na starost provozní činnost, ve které má značné zkušenosti a odbornosti, naopak EASA by se měla soustředit na koordinaci vzniku technických předpisů a zajišťovat jejich náležité konzultování a samozřejmě pokračovat v plnění úkolů v rámci dohledu. Dalším novým úkolem EASA by bylo koordinované zavádění do provozu různých technologických inovací, které přinášejí technický výzkum v oblasti jednotného

evropského nebe prováděný v rámci jeho iniciativy SESAR, jež se dotýká všech oblastí letectví, zejména palubních a pozemních zařízení a postupů. Komise by se nově měla soustředit na ekonomickou regulaci jako je systém sledování výkonnosti, poplatky, FABy a dále politickou strategii.¹⁰⁴

Ve stanovisku Evropského hospodářského a sociálního výboru je řešena právě EASA, které plánuje Komise rozšířit působnost. Evropský hospodářský a sociální výbor sice souhlasí, že to může být správný přístup, nicméně se i obává, že i s podporou koncepce priorit vycházejících z rizik by přetížení EASA novými úkoly mohlo přinést více škody než užitku a odvést tak pozornost EASA od jejího ústředního poslání, jímž je bezpečnost. Evropský hospodářský a sociální výbor se proto domnívá, že rozšíření sféry působnosti EASA by v současné době nemělo být prioritou.¹⁰⁵

Toto je pohled z jedné strany, tedy především pohled Komise, ale ovšem je tu i značně odlišný pohled na novelizaci nařízení o jednotném evropském nebi a to pohled řídicích letového provozu. Ti odmítají neustálé a nesystémové změny, které neberou hled na svoje riskantní důsledky. Komise se snaží nestále snižovat náklady a hrozí sankcí za neplnění úkolů. Dalším jádrem sporu jsou FABy, kdy řídicí letového provozu jsou názoru, že jejich spolupráce má vzejít z dohody mezi sebou, nikoliv příkazů Komise.¹⁰⁶ Návrh Komise se dále nelíbí z toho důvodu, že by mohla být ohrožena bezpečnost, pokud podpůrné služby budou vykonávat soukromé společnosti a nebude nad nimi žádný dozor, který kontroloval, zda jsou dodržovány správné postupy.

Vyjádření profesní a odborové organizace řídicích letového provozu České republiky (CZATCA), která je členem Evropské federace pracovníků dopravy znělo takto:

„Touto úpravou původního legislativního rámce jednotného evropského nebe získává Komise nově pravomoc přijímat zákonné normy bez projednání v Evropském parlamentu nebo v Radě, což zásadně oslabuje rozhodovací

¹⁰⁴ [online]. [cit. 2014-03-12]. Dostupné z:

http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses2plus_en.htm

¹⁰⁵ [online]. [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: [http://eur-](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:198:0009:0013:CS:PDF)

[lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:198:0009:0013:CS:PDF](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2013:198:0009:0013:CS:PDF)

¹⁰⁶ [online]. [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: <http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obristavka-na-evropskem-nebi-dispeceri-bojuji-proti-snizovani-nakladu-993635>

pravomoci jednotlivých členských zemí. Na základě SES II+ se také prostřednictvím Mezinárodní asociace leteckých dopravců (IATA) výrazně zvýší pravomoc leteckých dopravců ovlivňovat investice a rozvoj jednotlivých podniků řízení letového provozu v členských státech EU. V neposlední řadě návrh SES II+ obsahuje povinnost oddělit od poskytovatelů služeb řízení letového provozu tzv. podpůrné služby, jako je například technické zajištění optimální funkce jednotlivých systémů. Toto řešení může vést ke snížení provozní bezpečnosti a současně také členské státy přijdou o pravomoc regulovat náklady na tyto služby, které budou provozovány soukromými společnostmi v monopolním postavení. Všechny zmíněné návrhy jsou bezprecedentním zásahem do odvětví, které má v rámci Evropy ojedinělou úroveň stability, soběstačnosti a především je primárně odpovědné za bezpečný pohyb letadel v evropském vzdušném prostoru. Tato bezpečnost je mimo jiné založena na vysoce kvalifikovaném vedení a citlivém rozvoji jednotlivých podniků řízení letového provozu. Neodborná a centrálně učiněná rozhodnutí nikým nevolených byrokratů tak mohou vést k neakceptovatelnému snížení bezpečnosti poskytovaných služeb s výsledným negativním dopadem na cestující veřejnost, jako finálního zákazníka letecké dopravy. CZATCA, ve vzácné shodě s Ministerstvem dopravy a vedením podniku státního podniku Řízení letového provozu České republiky odmítá jakékoliv nekoncepční zásahy do původního projektu SES II+, které ohrožují stabilitu sektoru řízení letového provozu a ohrožují bezpečí pasažérů a posádek letadel nad Evropou.“¹⁰⁷

Návrh byl projednán ve výboru TRAN Evropského parlamentu, kdy TRAN nevyhověl přání Komise na oddělení řízení letového provozu od ostatních, podpůrných služeb naproti tomu TRAN podpořil návrh Komise v oblasti zvýšení flexibility funkčních bloků vzdušného prostoru, které mají za cíl zvýšit propojení leteckého řízení za hranicemi vzdušného prostoru členských států.¹⁰⁸ 12. března byl návrh Nařízení o provádění jednotného evropského nebe s pozměňovacími návrhy přijat na plénu Evropského parlamentu. Rada z důvodu nesouhlasu s návrhem všech členských států návrh ještě nezačala projednávat, předpokládá se, že návrh by mohl zařazen na program projednávání v průběhu italského předsednictví v druhé polovině roku 2014.

¹⁰⁷ [online]. [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=3137

¹⁰⁸ [online]. [cit. 2014-03-12]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/13/23570/clanek/doprava-v-lednu-2014/>

Momentálně tu jsou dva zcela rozporuplné názory na jednotné evropské nebe II +, v opozici tedy stojí ti, co mají na starost celkové řízení letového provozu, tedy řídicí letového provozu a Komise, která je pouze iniciátorem jednotného evropského nebe II+, ale jeho řízení jednotného evropského nebe se přímo neúčastní.

6. ZÁVĚR

Tato diplomová práce se zabývá jednotným evropským nebem coby nástrojem evropské dopravní politiky. Práce je rozdělena kromě úvodu a závěru do čtyř hlavních kapitol.

První kapitola pojednává o evropské dopravní politice a vývoji evropské dopravní politiky od roku 1957 po současnost, tedy od založení evropského hospodářského společenství, přes Schausovo memorandum, Jednotný evropský akt, Maastrichtskou smlouvu o založení Evropské Unie až po Lisabonskou smlouvu. Kapitola se samozřejmě věnuje též bílým knihám dopravy, které měly a mají neustálý vliv na evropskou dopravní politiku.

Následuje podkapitola zaměřená na evropskou dopravní politiku a její vývoj v letectví, kdy letecká dopravní politika byla zahrnuta do společné evropské dopravní politiky v 80. letech 20. století, konkrétně roku 1987. Z této podkapitoly jsou patrné tři liberalizační fáze vstupu letecké dopravy na společný evropský trh a dále jsou v podkapitole specifické bílé knihy o dopravě, které jsou věnované právě dopravě letecké a jejich vizi do budoucna.

Druhá kapitola pojednává o jednotném evropském nebi, důvody vzniku jednotného evropského nebe, legislativním vývojem od roku 2004, jednotlivými nařízení Evropského parlamentu a Rady a jejich následná novelizace v roce 2009. Část kapitoly je též věnována organizaci EUROCONTROL a jeho vlivu na jednotné evropské nebe.

Třetí kapitola se zabývá pěti pilíři jednotného evropského nebe, jež byly vytvořeny při přijetí druhého legislativního balíčku jednotného evropského nebe roku 2009. První pilíř je zaměřen na funkční bloky vzdušného prostoru, co to vůbec funkční bloky vzdušného prostoru jsou, proč vznikly, co je jejich cílem, jaký je jejich právní základ a jejich rozložení v Evropě. Část je věnována funkčnímu bloku vzdušného prostupu FAB CE, jehož členem je i Česká republika. Je zde také nastíněn problém, který je momentálně řešen mezi jednotlivými funkčními bloky vzdušného prostoru a Komisí. Druhý pilíř je zaměřen na jednotný bezpečnostní rámec, konkrétně na organizaci EASA, její

zřízení, poslání a pravomoci. Třetí pilíř, tedy pilíř technologický je věnován projektu SESAR a společnému podniku SESAR, který má na starost jeho implementaci. Čtvrtý pilíř je zaměřen na upořádání pozemní kapacity, konkrétně na letiště a akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě. Poslední část této kapitoly je věnována pátému pilíři, lidského faktoru, který je zastřešujícím prvkem všech čtyř předchozích pilířů.

Čtvrtá kapitola nastiňuje budoucnost jednotného evropského nebe, která je momentálně nejasná, v Evropském parlamentu jsou návrhy jednotného evropského nebe II+, čeká se na jejich projednávání, popřípadě schválení.

Tato práce by měla uvést potenciální čtenáře do problematiky evropské dopravní politiky se zaměřením na uspořádání vzdušného prostoru nad Evropou. Doufám, že jsem v této práci nastínila vývoj a hlavní problémy jednotného evropského nebe a bude užitečným přínosem pro osoby, jež se zajímají o leteckou dopravu.

RESUMÉ

This thesis deals with the Single European Sky as a tool of the European transport policy. Besides the introduction and conclusion, the work comprises of four main chapters.

The first chapter discusses the European transport policy and the development of the European transport policy from 1957 until the present, meaning from the founding of the European Economic Community, through the Schaus Memorandum, the Single European Act, the Maastricht Treaty on the establishment of the European Union, to the Treaty of Lisbon. Naturally, the chapter also analyses the White Papers on transport that had influenced and are still influencing the European transport policy.

This is followed by a subsection describing the European transport policy and its development in aviation, as the aviation transport policy got included in the united European transport policy in the 1980s, in 1987 to be precise. Three phases of liberalization of the entrance of the aviation transport into the united European market are outlined in this part, together with specific White Papers on transport, devoted to air transport, and their vision for the future.

The second chapter deals with the Single European Sky, the reasons that had led to the founding of the Single European Sky, the legislative development since 2004, individual regulations of the European Parliament and the Council, as well as their amendment of 2009. A part of this chapter also looks at the organization of Eurocontrol and its impact on the Single European Sky.

In the third chapter, the five pillars of the Single European Sky are described that were formed at the approval of the second legislative package of the Single European Sky in 2009. The first pillar is directed at functional airspace blocks, especially what functional airspace blocks are, why they were created, what their purpose is, and how they are based legislatively and distributed throughout Europe. One section concentrates on the functional airspace block FAB CE of which the Czech republic is also a member. The problem between individual functional airspace blocks and the Commission that is currently being

discussed, is also outlined here. The second pillar deals with the united safety framework, namely the EASA organization, its founding, goals and powers. The third pillar, the technological one, is concerned with the SESAR project as well as the SESAR Joint Undertaking that is in charge of its implementation. The fourth pillar concentrates on the organization of ground capacity, specifically on airports and the action plan for the capacity, efficiency and safety of airports in Europe. The last part of this chapter deals with the fifth pillar, the human factor, which is the feature encompassing all four preceding pillars.

The fourth chapter outlines the development of the Single European Sky in the future and its current legislative proposals that have not yet been approved, and nobody can say as of now whether they will get approved.

LITERATURA A POUŽITÉ ZDROJE

Knižní zdroje:

- FIALA, Petr a Markéta PITROVÁ. *Evropská unie*. 2., doplněné a aktualizované vydání Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury, 2009, 803 s. ISBN 978-807-3252-236
- POMAHAČ, Richard. *Evropské právo: (stručný přehled)*. Vyd. 1. V Praze: Karolinum, 2003, 203 s. ISBN 80-246-0576-7
- FOJTÍKOVÁ, Lenka. *Společné politiky EU: historie a současnost se zaměřením na Českou republiku*. Vyd. 1. Praha: C. H. Beck, 2008, xv, 179 s. ISBN 978-80-7179-939-9
- ZDENĚK ŽEMLIČKA, Jaroslav Mynářík. *Doprava a přeprava*. Praha: Pro Dopravní vzdělávací institut vydal Nadatur, 2008. ISBN 80-727-0030-8
- KULČÁK, Ludvík. *Air Traffic Managemet*. Brno: CERM, 2002, 314 s. ISBN 80-720-4229-7
- ČAPEK, Jan, Richard KLÍMA a Jaroslava ZBÍRALOVÁ. *Civilní letectví ve světle práva*. Vyd. 1. Praha: LexisNexis CZ, 2005, 362 s. ISBN 80-861-9995-9
- BÍNA, Ladislav, David ŠOUREK a Zdeněk ŽIHLA. *Letecká doprava II*. 1. vyd. V Praze: Vysoká škola obchodní, 2007, 157 s. ISBN 978-80-86841-07-6
- PRUŠA, Jiří. *Svět letecké dopravy*. Vyd. 1. Praha: Galileo CEE Service ČR, 2007, 315 s. ISBN 978-80-239-9206-9
- NĚMEC, Vladimír. *LETECKÁ LEGISLATIVA*. Vyd. 1. Brno: CERM, 2006, 216 s. ISBN: 80-7204-366-8

- Klaus – Dieter Borchardt. *ABC práva Evropské unie*. Vyd. 1. Lucemburk: Úřad pro publikace Evropské unie, 2011, 129 s. ISBN 978-92-78-40726-1
- PRUŠA, Jiří. *Letecká doprava*. Vyd. 1. Hradec Králové: Gaudeamus, 2002. ISBN 80-704-1543-6.
- VAN ANTWERPEN, Niels. *Cross-border provision of air navigation services with specific reference to Europe: safeguarding transparent lines of responsibility and liability*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central, and South America by Aspen Publishers, 2008, xxviii, 276 p. ISBN 90-411-2688-0
- CALLEJA CRESPO, Daniel a Pablo Mendes de LEON. *Achieving the single European sky: goals and challenges*. Frederick, MD: Sold and distributed in North, Central and South America by Aspen Publishers, Inc., c2011, xxxii, 406 p. Aviation law and policy series, v. 8. ISBN 90-411-3730-0.

Nařízení, sdělení a zprávy:

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 549/2004 ze dne 10. března 2004, kterým se stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe (rámcové nařízení)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 551/2004 ze dne 10. března 2004 o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském nebi (nařízení o vzdušném prostoru)
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 552/2004 ze dne 10. března 2004 o interoperabilitě evropské sítě řízení letového provozu (nařízení o interoperabilitě)

- Nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1070/2009 ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 549/2004, (ES) č. 550/2004, (ES) č. 551/2004 a (ES) č. 552/2004 s cílem zvýšit výkonnost a udržitelnost evropského leteckého systému
- Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1108/2009, ze dne 21. října 2009, kterým se mění nařízení (ES) č. 216/2008 v oblasti letišť, uspořádání letového provozu a letových navigačních služeb a zrušuje směrnice 2006/23/ES
- Nařízení Komise č. 176/2011 ze dne 24. února 2011 o informacích poskytovaných před zřízením a úpravou funkčního bloku vzdušného prostoru
- Nařízení Rady č. 219/2007 ze dne 27. února 2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR)
- Nařízení Rady (ES) č. 1361/2008 ze dne 16. prosince 2008, kterým se mění nařízení (ES) č. 219/2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR)
- Návrh Nařízení Rady, kterým se mění nařízení č. 219/2007 o založení společného podniku na vytvoření evropského systému nové generace pro uspořádání letového provozu (SESAR), pokud jde o prodloužení existence společného podniku do roku 2024

- Nařízení Komise č. 748/2012 ze dne 3. srpna 2012, kterým se stanoví prováděcí pravidla pro certifikaci letové způsobilosti letadel a souvisejících výrobků, letadlových částí a zařízení a certifikaci ochrany životního prostředí, jakož i pro certifikaci projekčních a výrobních organizací
- Nařízení Komise č. 2042/2003 ze dne 20. listopadu 2003 o zachování letové způsobilosti letadel a leteckých výrobků, letadlových částí a zařízení a schvalování organizací a personálu zapojených do těchto úkolů
- Nařízení Komise č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008
- Nařízení Komise č. 1178/2011 ze dne 3. listopadu 2011, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se posádek v civilním letectví podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008
- Nařízení Komise č. 1332/2011 ze dne 16. prosince 2011, kterým se stanoví společné požadavky na užívání vzdušného prostoru a provozní postupy pro palubní protisrážkový systém
- Nařízení Komise č. 923/2012 ze dne 26. září 2012, kterým se stanoví společná pravidla létání a provozní předpisy týkající se služeb a postupů v oblasti letecké navigace a kterým se mění prováděcí nařízení č. 1035/2011 a nařízení č. 1265/2007, č. 1794/2006, č. 730/2006, č. 1033/2006 a č. 255/2010
- Prováděcí nařízení Komise č. 1034/2011 ze dne 17. října 2011 o dohledu nad provozní bezpečností uspořádání letového provozu (ATM) a letových navigačních služeb a o změně nařízení (EU) č. 691/2010
- Nařízení Komise č. 805/2011 ze dne 10. srpna 2011, kterým se stanoví prováděcí pravidla k udělování průkazů způsobilosti a některých osvědčení

řídících letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008

- Prováděcí nařízení Komise č. 1035/2011 ze dne 17. října 2011, kterým se stanoví společné požadavky pro poskytování letových navigačních služeb a mění nařízení (ES) č. 482/2008 a (EU) č. 691/2010
- Nařízení Komise č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008
- Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a výboru regionů, Jednotné evropské nebe II: k udržitelnějšímu a výkonnějšímu letectví v Evropě
- Zpráva Komise Evropskému parlamentu a Radě o provádění právních předpisů o jednotném nebi: čas jednat
- Sdělení Komise Radě, Evropskému parlamentu, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů Akční plán pro kapacitu, efektivitu a bezpečnost letišť v Evropě

Časopisecké články:

- MATERNA, Petr. Řekli o Single European Sky. STRIP, 2002, roč. 3, č. 17, s. 4
- KLÍMA, Richard. Evropa pod jednotným nebem. STRIP, 2002, roč. 3, č. 17, s. 4
- DPRM/OSP. Desatero evropského nebe. STRIP, 2007, roč. 7, č. 76, s. 1 - 2
- Havráková Ludmila. Zaměříme se budování projektu SES. STRIP, 2007, roč. 7, č. 77, s. 3
- HUBERT Ivan. FAB Central Europe – příprava na implementaci. STRIP, 2009, roč. 10, č. 97, s. 5

- JANDA Pavel. Projekt FAB CE v roce 2012. STRIP, 2013, roč. 14, č. 135, s. 5
- PODEŠVA Martin. SESAR značně sníží náklady a zvýší bezpečnost. STRIP, 2013, roč. 13, č. 132, s. 3
- ŘEZNÍČEK Lukáš. Zahájení projektu SESAR InSuRE. STRIP, 2013, roč. 14, č. 145, s. 7

Internetové zdroje:

- <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html>
- <http://www.rlp.cz/>
- <https://www.easa.europa.eu/>
- http://www.skybrary.aero/index.php/Main_Page
- <http://www.nats.aero/>
- <http://www.fab-ce.eu/>
- <https://www.youtube.com/watch?v=bbNiDeYw-CA>
- <https://www.youtube.com/watch?v=SvhyafLIYXU>
- <https://www.eurocontrol.int/>
- http://europa.eu/about-eu/institutions-bodies/court-justice/index_cs.htm#case4
- http://www.europarl.europa.eu/aboutparliament/cs/displayFtu.html?ftuId=FTU_3.1.4.html
- http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/treaties_singleact_cs.htm
- http://www.euroskop.cz/gallery/2/758-smlouva_o_eu_puvodni_verze.p
- http://aei.pitt.edu/1116/1/future_transport_policy_wp_COM_92_494.pdf
- http://europa.eu/rapid/press-release_IP-06-818_cs.htm?locale=en
- <http://www.parliament.uk/briefing-papers/SN00182/aviation-european-liberalisation-19862002>
- <http://www.businessinfo.cz/cs/clanky/letecka-doprava-kontext-aktivit-eu-3865.html>
- http://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_com_2001_0370_en.pdf

- http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/doc/32011d4130.pdf
- http://www.skybrary.aero/index.php/5.1.1_FAB_establishment_vs._implementation
- <http://easa.europa.eu/language/cs/more-about-EASA.php>
- http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=cs&DosId=1041088
- http://ec.europa.eu/transport/modes/air/single_european_sky/ses2plus_en.htm
- <http://zpravy.e15.cz/byznys/doprava-a-logistika/obri-stavka-na-evropskem-nebi-dispeceri-bojuji-proti-snizovani-nakladu-993635>
- http://www.rlp.cz/generate_page.php?page_id=3137
- <https://www.euroskop.cz/13/23570/clanek/doprava-v-lednu-2014/>

SEZNAM POUŽITÝCH ZKRATEK

- EHS – Evropské hospodářské společenství
- ESD – Evropský soudní dvůr
- JEA – Jednotný evropský akt
- EU – Evropská unie
- SFEU – Smlouva o fungování Evropské unie
- EUROCONTROL - Evropská organizace pro bezpečnost letecké navigace
- ICAO - Mezinárodní organizace pro civilní letectví
- EASA - Evropské organizace pro bezpečnost letectví
- ECAC - Evropská konference civilního letectví
- CANSO - Organizace civilních poskytovatelů služeb civilního řízení letového provozu
- IATA - Mezinárodní asociace leteckých dopravců
- ACI - Mezinárodní organizace letišť
- DGCA - Direktorát evropské komise pro dopravu a energetiku
- FAB – funkční bloky vzdušného prostoru
- SESAR - Výzkum řízení letového provozu jednotného evropského nebe