





**NAŘÍZENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (ES)  
č. 551/2004**

**ze dne 10. března 2004**

**o organizaci a užívání vzdušného prostoru v jednotném evropském  
nebi**

**(nařízení o vzdušném prostoru)**

**(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 80 odst. 2 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise <sup>(1)</sup>,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(2)</sup>,

s ohledem na stanovisko Výboru regionů <sup>(3)</sup>,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy <sup>(4)</sup> s ohledem na společný návrh schválený dohodovacím výborem dne 11. prosince 2003,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Vytvoření jednotného evropského nebe vyžaduje harmonizovaný přístup k regulaci organizace a užívání vzdušného prostoru.
- (2) Ve zprávě skupiny na vysoké úrovni o jednotném evropském nebi z listopadu 2000 je zastáván názor, že vzdušný prostor má být určen, regulován a strategicky řízen na evropské úrovni.
- (3) Sdělení Komise o vytvoření jednotného evropského nebe ze dne 30. listopadu 2001 vyzývá ke strukturální reformě, která umožní vytvoření jednotného nebe prostřednictvím postupně více integrovaného provozního vzdušného prostoru a vývoje nových koncepcí a postupů řízení leteckého provozu.
- (4) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 549/2004 ze dne 10. března 2004 (rámcové nařízení) <sup>(5)</sup> stanoví rámec pro vytvoření jednotného evropského nebe.
- (5) V článku I Chicagské úmluvy o civilním letectví z roku 1944 smluvní státy uznávají, že „každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzdušným prostorem nad svým územím“. V rámci této svrchovanosti a v souladu s použitelnými mezinárodními smlouvami vykonávají členské státy při řízení letového provozu výsadu veřejné moci.
- (6) Vzdušný prostor je pro všechny kategorie uživatelů společným zdrojem, který musí být všemi využíván pružně, přičemž je třeba zajistit spravedlnost a průhlednost a zohlednit bezpečnostní

<sup>(1)</sup> Úř. věst. C 103 E, 30.4.2002, s. 35.

<sup>(2)</sup> Úř. věst. C 241, 7.10.2002, s. 24.

<sup>(3)</sup> Úř. věst. C 278, 14.11.2002, s. 13.

<sup>(4)</sup> Stanovisko Evropského parlamentu ze dne 3. září 2002 (Úř. věst. C 272 E, 13.11.2003, s. 316), společný postoj Rady ze dne 18. března 2003 (Úř. věst. C 129 E, 3.6.2003, s. 11) a postoj Evropského parlamentu ze dne 3. července 2003 (dosud nezveřejněný v Úředním věstníku). Legislativní rozhodnutí Evropského parlamentu ze dne 29. ledna 2004 a rozhodnutí Rady ze dne 2. února 2004.

<sup>(5)</sup> Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 1.

**▼B**

- a obranné zájmy členských států a jejich závazky v mezinárodních organizacích.
- (7) Účinné uspořádání vzdušného prostoru je zásadní pro zvýšení kapacity systému letových provozních služeb, pro zajištění optimální reakce na různé požadavky uživatelů a pro zajištění co nejpružnějšího užívání vzdušného prostoru.
  - (8) Činnosti Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) potvrzují, že síť leteckých tratí a struktura vzdušného prostoru nemohou být reálně vyvíjeny odděleně, protože každý jednotlivý členský stát je jak uvnitř, tak mimo Společenství nedílnou součástí evropské sítě řízení letového provozu.
  - (9) V horním vzdušném prostoru by měl být pro obecný letový provoz na letových tratích vytvořen postupně více integrovaný provozní vzdušný prostor. V této souvislosti by mělo být stanoveno rozhraní mezi horním a spodním vzdušným prostorem.
  - (10) Evropská oblast letových informací pro horní vzdušný prostor (European Upper Flight Information Region, EUIR), který v oblasti působnosti tohoto nařízení zahrnuje horní vzdušný prostor spadající pod pravomoc členských států, by měla usnadnit společné plánování a zveřejňování letových informací s cílem překonat oblastní úzká místa.
  - (11) Uživatelé vzdušného prostoru čelí rozdílným podmínkám přístupu ke vzdušnému prostoru Společenství a svobody pohybu v tomto vzdušném prostoru. To je způsobeno nedostatkem harmonizace v klasifikaci vzdušného prostoru.
  - (12) Změna struktury vzdušného prostoru by měla být založena na provozních potřebách bez ohledu na současné hranice. Společné obecné zásady pro vytváření jednotných funkčních bloků vzdušného prostoru by měly být vypracovány po konzultaci s Eurocontrole a na základě jeho technických doporučení.
  - (13) Ve vztahu k tratím a sektorům vzdušného prostoru je důležité dosáhnout harmonizované struktury vzdušného prostoru, založit dnešní a budoucí organizaci vzdušného prostoru na společných zásadách a určit a řídit vzdušný prostor v souladu s harmonizovanými pravidly.
  - (14) Koncepce pružného užívání vzdušného prostoru by měla být uplatňována účinně. Je nezbytné, aby užívání sektorů vzdušného prostoru, zejména během období špiček všeobecného letového provozu a v oblastech velké hustoty letového provozu, bylo optimalizováno spoluprací mezi členskými státy, s přihlédnutím k užívání těchto sektorů pro vojenské činnosti a výcvik. Za tímto účelem je nezbytné, aby pro účinné uplatnění této koncepce pružného užívání vzdušného prostoru byly přiděleny vhodné zdroje, přičemž je třeba brát ohled na civilní i vojenské požadavky.
  - (15) Členské státy by měly usilovat o spolupráci se sousedními státy, aby uplatnily koncepci pružného užívání vzdušného prostoru přesahující vnitrostátní hranice.
  - (16) Odlišnosti v organizaci spolupráce mezi civilními a vojenskými orgány ve Společenství omezují jednotné a včasné uspořádání vzdušného prostoru a provádění změn. Úspěch jednotného evropského nebo závisí na účinné spolupráci mezi civilními a vojenskými orgány, aniž jsou dotčeny výsady a odpovědnost členských států v oblasti obrany.
  - (17) Vojenské činnosti a vojenský výcvik by měly být zajištěny, pokud je jejich bezpečné a účinné provádění uplatňováním společných zásad a kritérií omezováno.
  - (18) Ke zlepšení účinnosti uspořádání toku letového provozu by měla být zavedena vhodná opatření s cílem pomáhat stávajícím stano-

**▼B**

vištím, včetně centrálního stanoviště Eurocontrolu, při zajištění účinného letového provozu.

- (19) Je žádoucí, aby se v souladu s časovým plánem a náležitými studii uvažovalo o rozšíření koncepce pro horní vzdušný prostor na spodní vzdušný prostor,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

## KAPITOLA I OBECNÁ USTANOVENÍ

### Článek 1

#### Účel a oblast působnosti

1. V oblasti působnosti rámcového nařízení upravuje toto nařízení organizaci a užívání vzdušného prostoru jednotného evropského nebe. Cílem tohoto nařízení je podporovat v rámci společné dopravní politiky koncepci postupně více integrovaného provozního vzdušného prostoru a stanovit společné postupy pro stanovení, plánování a řízení, což zajistí účinné a bezpečné fungování řízení letového provozu.
2. Užívání vzdušného prostoru má podporovat provozování letových navigačních služeb jako soudržný a logický celek v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 550/2004 ze dne 10. března 2004 o poskytování letových navigačních služeb v jednotném evropském nebi (nařízení o poskytování služeb) <sup>(1)</sup>.
3. Aniž je dotčen článek 10, vztahuje se toto nařízení na vzdušný prostor v oblastech Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) evropská oblast (ICAO EUR) a oblast Afriky a Indického oceánu (ICAO AFI), ve kterém členské státy zajišťují poskytování letových provozních služeb v souladu s nařízením o poskytování služeb. Členské státy mohou rovněž uplatňovat toto nařízení na vzdušný prostor spadající pod jejich pravomoc i v rámci jiných oblastí ICAO za podmínky, že o tom uvědomí Komisi a ostatní členské státy.
4. Letové informační oblasti, které jsou zahrnuty do vzdušného prostoru, na který se vztahuje toto nařízení, budou zveřejněny v *Úředním věstníku Evropské unie*.

## KAPITOLA II SKLADBA VZDUŠNÉHO PROSTORU

**▼M1**

### Článek 3

#### Evropská letová informační oblast pro horní vzdušný prostor (EUIR)

1. Společenství a jeho členské státy usilují o to, aby ICAO zřídila a uznávala jednotnou evropskou letovou informační oblast pro horní vzdušný prostor (EUIR). Za tímto účelem a s ohledem na záležitosti, které spadají do pravomoci Společenství, předloží Komise doporučení Radě v souladu s článkem 300 Smlouvy, a to nejpozději do 4. prosince 2011.
2. EUIR je v souladu s čl. 1 odst. 3 vymezena tak, aby obsahovala vzdušný prostor pod pravomocí členských států, a může rovněž obsahovat vzdušný prostor evropských třetích zemí.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 96, 31.3.2004, s. 10.

▼ **M1**

3. Zřízením EUIR není dotčena pravomoc členských států, v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízení o poskytování služeb, určovat poskytovatele letových provozních služeb pro vzdušný prostor pod svou pravomocí.
4. Členské státy jsou vůči ICAO v rámci zeměpisných hranic letových informačních oblastí nadále odpovědné za horní vzdušný prostor a letové informační oblasti, které jim ICAO svěřila ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost.

*Článek 3a***Letecké informace v elektronické podobě**

1. Aniž je dotčeno zveřejňování leteckých informací členskými státy, Komise ve spolupráci s Eurocontrollem zajistí – způsobem, který tomuto znění odpovídá, – dostupnost vysoce kvalitních leteckých informací v elektronické podobě, prezentovaných harmonizovaným způsobem a vyhovujících požadavkům všech příslušných uživatelů na jejich kvalitu a včasnost.
2. Pro účely odstavce 1 Komise
  - a) zajistí vytvoření infrastruktury leteckých informací pro celé Společenství v podobě elektronického integrovaného zpravodajského portálu s neomezeným přístupem pro zúčastněné strany. Tato infrastruktura integruje přístup k požadovaným údajům a poskytování těchto údajů, které zahrnují, ale neomezují se na letecké informace, informace ohlašovny letových provozních služeb (ARO), meteorologické informace a informace o uspořádání toku provozu;
  - b) v úzké spolupráci s Eurocontrollem a ICAO podporuje modernizaci a harmonizaci poskytování leteckých informací v nejširším slova smyslu.
3. Komise přijme k tomuto článku prováděcí pravidla regulatorem postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.

*Článek 4***Pravidla létání a klasifikace vzdušného prostoru**

Komise v souladu s regulatorem postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení přijme prováděcí pravidla s cílem

- a) přijmout příslušná ustanovení týkající se pravidel létání, jež vycházejí ze standardů a doporučených postupů ICAO;
- b) harmonizovat vhodným způsobem uplatňování klasifikace vzdušného prostoru ICAO s cílem zajistit plynulé poskytování bezpečných a výkonných letových provozních služeb v rámci jednotného evropského nebe.

*Článek 6***Navrhování a uspořádání sítě**

1. Funkce sítě uspořádání letového provozu (ATM) umožňují optimální využívání vzdušného prostoru a zajišťují, aby uživatelé vzdušného prostoru mohli užívat upřednostňované tratě při současném zajištění co největšího přístupu ke vzdušnému prostoru a letovým navigačním službám. Účelem těchto funkcí je podpora iniciativ na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru a tyto funkce by se měly vykonávat tak, aby byla dodržena zásada oddělení regulatorem a provozních úkolů.
2. Za účelem dosažení cílů uvedených v odstavci 1 a aniž jsou dotčeny povinnosti členských států ve vztahu k vnitrostátním tratím

▼ **M1**

a strukturám vzdušného prostoru zajišťuje Komise provádění těchto funkcí:

- a) navrhování evropské sítě tratí ATS;
- b) koordinace omezených zdrojů v rámci kmitočtových pásem pro letectví využívaných ve všeobecném letovém provozu, zejména radiových kmitočtů, a koordinace kódů radarových odpovídáčů.

Funkce uvedené v prvním pododstavci nezahrnují přijímání závazných opatření s obecnou působností ani výkon politického rozhodování. Zohledňují návrhy vypracované na vnitrostátní úrovni a na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Jsou vykonávány ve spolupráci s vojenskými orgány v souladu se schválenými postupy týkajícími se pružného užívání vzdušného prostoru.

Komise může po konzultaci s výborem pro jednotné nebo a v souladu s prováděcími pravidly podle odstavce 4 pověřit Eurocontrol nebo jiný nezávislý a odborně příslušný subjekt úkoly, jež jsou nezbytné pro výkon funkcí uvedených v prvním pododstavci. Tyto úkoly jsou plněny nestranně a hospodárně a jsou prováděny jménem členských států a zúčastněných stran. Podléhají řádnému řízení, jež uznává oddělení zodpovědností za poskytování služeb a regulaci, s přihlédnutím k potřebám celé sítě ATM a za plného zapojení uživatelů vzdušného prostoru a poskytovatelů letových navigačních služeb.

3. Po řádné konzultaci se zúčastněnými stranami z tohoto odvětví může Komise přidávat na seznam funkcí uvedených v odstavci 2 další funkce. Tato opatření, jež mají za účel změnit jiné než podstatné prvky tohoto nařízení jeho doplněním, se přijímají regulativním postupem s kontrolou podle čl. 5 odst. 4 rámcového nařízení.

4. Prováděcí pravidla k opatřením uvedeným v tomto článku, vyjma pravidel uvedených v odstavcích 6 až 9, se přijímají regulativním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení. Tato prováděcí pravidla se zaměří zejména na

- a) koordinaci a harmonizaci procesu a postupů s cílem zlepšit výkonnost správy leteckých kmitočtů včetně stanovení zásad a kritérií;
- b) základní funkci pro koordinaci včasné identifikace a řešení potřeb, pokud jde o kmitočty v pásmech přidělených evropskému všeobecnému leteckému provozu, s cílem podpořit organizaci a provoz evropské letecké sítě;
- c) další funkce sítě, jak jsou popsány v hlavním plánu ATM;
- d) postupy pro rozhodování založené na spolupráci mezi členskými státy, poskytovateli letových navigačních služeb a funkcí uspořádání sítě v případě úkolů uvedených v odstavci 2;
- e) opatření pro konzultace s příslušnými zúčastněnými stranami v rámci rozhodovacího procesu na vnitrostátní i evropské úrovni a
- f) v rámci rádiového spektra, jež bylo letovému provozu přiděleno Mezinárodní telekomunikační unií, rozdělení úkolů a povinností mezi funkcí uspořádání sítě a správce kmitočtů jednotlivých států, přičemž musí být zajištěno, aby funkce vnitrostátní správy kmitočtů i nadále rozdělovaly kmitočty, které nemají žádný dopad na síť. V záležitostech, které mají dopad na síť, spolupracují správci kmitočtů jednotlivých států se subjekty odpovědnými za funkci uspořádání sítě s cílem zajistit optimální využívání kmitočtů.

5. Jiná hlediska navrhování vzdušného prostoru než ta, jež jsou uvedena v odstavci 2, se řeší na vnitrostátní úrovni nebo na úrovni funkčních bloků vzdušného prostoru. Proces navrhování zohlední požadavky provozu a jeho složitost, vnitrostátní plány výkonnosti či plány výkonnosti funkčních bloků vzdušného prostoru a jeho součástí bude úplná konzultace s příslušnými uživateli vzdušného prostoru či příslušnými skupinami, které je zastupují, a případně s vojenskými orgány.

**▼ M1**

6. Členské státy svěří Eurocontrolu či jinému nezávislému a příslušnému orgánu provádění činností souvisejících s uspořádáním toku letového provozu, přičemž tento orgán bude podléhat příslušným opatřením zajišťujícím dohled.

7. Prováděcí pravidla pro činnosti související s uspořádáním toku letového provozu včetně nezbytných opatření zajišťujících dohled se vypracovávají poradním postupem podle čl. 5 odst. 2 rámcového nařízení a přijímají regulativním postupem podle čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení s cílem optimalizovat dostupné kapacity při užívání vzdušného prostoru a zlepšit činnosti související s uspořádáním toku letového provozu. Tato pravidla jsou založena na transparentnosti a účinnosti a zajišťují, aby kapacita byla poskytována pružným a včasným způsobem odpovídajícím doporučením Evropského oblastního navigačního plánu ICAO.

8. Prováděcí pravidla pro činnosti související s uspořádáním toku letového provozu jsou podkladem pro provozní rozhodnutí přijímaná poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a uživateli vzdušného prostoru a upravují tyto oblasti:

- a) plánování letů;
- b) využívání dostupné kapacity vzdušného prostoru během všech fází letu včetně přidělování volných letištních časů a
- c) užívání směrování tratí všeobecným letovým provozem včetně:
  - vytvoření jednotné příručky pro směrování tratí a letového provozu,
  - možnosti k odklonu všeobecného letového provozu od oblastí silného letového provozu a
  - pravidel priorit týkajících se přístupu všeobecného letového provozu do vzdušného prostoru, zejména v době silného letového provozu a krizí.

9. Při vypracovávání a přijímání prováděcích pravidel Komise případně zohlední soulad mezi letovými plány a letištními časy a nezbytnou koordinaci s přilehlými oblastmi, aniž je tím dotčena bezpečnost.

**▼ B**

## KAPITOLA III

**PRUŽNÉ UŽÍVÁNÍ VZDUŠNÉHO PROSTORU V JEDNOTNÉM EVROPSKÉM NEBI***Článek 7***Pružné užívání vzdušného prostoru**

1. Členské státy zajistí, s ohledem na organizaci vojenských záležitostí ve své pravomoci, jednotné uplatňování koncepce pružného užívání vzdušného prostoru, vymezené ICAO a rozvinuté Eurocontrollem, s cílem usnadnit uspořádání vzdušného prostoru a řízení letového provozu v rámci společné dopravní politiky.

2. Členské státy každoročně podávají Komisi v rámci společné dopravní politiky zprávu o uplatňování koncepce pružného vzdušného prostoru, pokud jde o vzdušný prostor pod jejich pravomocí.

3. Ukáže-li se, zejména na základě zpráv předaných členskými státy, že je nezbytné posílit a harmonizovat uplatňování koncepce pružného vzdušného prostoru v rámci jednotného evropského nebe, přijmou se postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení a v rámci společné dopravní politiky prováděcí pravidla.

**▼B***Článek 8***Dočasné pozastavení**

1. V případech, kdy uplatňování článku 7 působí závažné provozní obtíže, mohou členské státy dočasně toto uplatňování pozastavit, pokud o tom neprodleně informují Komisi a ostatní členské státy.
2. Po zavedení dočasného pozastavení a v souladu s článkem 8 rámcového nařízení mohou být pro vzdušný prostor pod pravomocí dotyčného členského státu nebo dotyčných členských států vypracovány úpravy pravidel přijatých podle čl. 7 odst. 3.

**▼M1****▼B**

---

**KAPITOLA IV  
ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ***Článek 10***Přezkum**

V rámci pravidelného přezkumu podle čl. 12 odst. 2 rámcového nařízení dokončí Komise výhledovou studii o podmínkách budoucího uplatnění koncepcí uvedených v článcích 3, 5 a 6 na spodní vzdušný prostor.

Na základě závěrů studie a s ohledem na dosažený pokrok předá Komise nejpozději do 31. prosince 2006 Evropskému parlamentu a Radě zprávu, ke které případně přiloží návrh, aby tyto koncepce byly rozšířeny na spodní vzdušný prostor, nebo aby byla určena jiná opatření. Bude-li toto rozšíření vzato v úvahu, měly by být odpovídající rozhodnutí přijata přednostně před 31. prosincem 2009.

*Článek 11***Vstup v platnost**

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

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