

32004R0551

L 96/20

ÚŘEDNÍ VĚSTNÍK EVROPSKÉ UNIE

31.3.2004

**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,

střednictvím postupně více integrovaného provozního vzdušného prostoru a vývoje nových koncepcí a postupů řízení leteckého provozu.

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>,(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.s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru <sup>(2)</sup>,s ohledem na stanovisko Výboru regionů <sup>(3)</sup>,

(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.

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.

(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 a obranné zájmy členských států a jejich závazky v mezinárodních organizacích.

(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.

(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 nejpřužnějšího užívání vzdušného prostoru.

(3) Sdělení Komise o vytvoření jednotného evropského nebe ze dne 30. listopadu 2001 vyzývá ke strukturální reformě, která umožní vytvoření jednotného nebe pro-

<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.

(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.

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

- (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 Eurocontrollem 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 nebe 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 stanovištím, 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>.

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

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

#### Článek 2

#### Dělicí hladina

Dělicí hladinou mezi horním a spodním vzdušným prostorem je letová hladina 285.

O odchylkách od dělicí hladiny, které jsou odůvodněné z hlediska provozních potřeb, může být rozhodnuto po dohodě s dotyčnými členskými státy postupem stanoveným v čl. 5 odst. 3 rámcového nařízení.

#### Článek 3

#### **Evropská letová informační oblast pro horní vzdušný prostor (European Upper Flight Information Region, EUIR)**

1. Společenství a jeho členské státy usilují o zřízení jednotné evropské letové informační oblasti pro horní vzdušný prostor (EUIR) a její uznání ICAO. Za tímto účelem a s ohledem na záležitost, které spadají do pravomoci Společenství, podá Komise v souladu s článkem 300 Smlouvy a nejpozději do dvou let po vstupu tohoto nařízení v platnost Radě doporučení.

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.

3. Zřízením EUIR není dotčena pravomoc členských států, v souladu s čl. 8 odst. 1 nařízením 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.

5. Aniž je dotčeno zveřejňují leteckých informací členskými státy a v souladu s tímto zveřejňováním koordinuje Komise v úzké spolupráci s Eurocontrollem vypracování jednotné letecké informační příručky vztahující se k EUIR, přičemž zohlední odpovídající požadavky ICAO.

#### Článek 4

#### **Klasifikace vzdušného prostoru**

Komise a členské státy vytvoří EUIR v souladu s postupnou harmonizací klasifikace vzdušného prostoru, pomocí které má být zajištěno plynulé poskytování letových navigačních služeb v rámci jednotného evropského nebe. Tento společný přístup je založen na zjednodušeném uplatňování klasifikace vzdušného prostoru podle definice ve strategii vzdušného prostoru Evropské organizace pro bezpečnost letového provozu (Eurocontrol) pro státy Evropské konference pro civilní letectví v souladu s normami ICAO.

Nezbytná prováděcí pravidla v této oblasti budou přijata postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení.

#### Článek 5

#### **Restrukturalizace horního vzdušného prostoru**

1. S ohledem na dosažení maximální kapacity a účinnosti sítě řízení letového provozu v rámci jednotného evropského nebe a s ohledem na udržení vysoké úrovně bezpečnosti se horní vzdušný prostor restrukturalizuje do funkčních bloků vzdušného prostoru.

2. Pro funkční bloky vzdušného prostoru platí mimo jiné tato kritéria:

- a) jsou zakládány z důvodů bezpečnosti;
- b) umožňují optimální užívání vzdušného prostoru při zohlednění plynulosti toků letového provozu;
- c) jsou odůvodněné svou celkovou přidanou hodnotou včetně optimálního užívání technických a lidských zdrojů na základě rozboru efektivnosti nákladů;
- d) zajišťují plynulé a pružné převzetí odpovědnosti za řízení letového provozu mezi stanovišti letových provozních služeb;

- e) zajišťují slučitelnost mezi uspořádáním horního a spodního vzdušného prostoru;
- f) dodržují podmínky vyplývající z regionálních dohod uzavřených v rámci ICAO;
- g) dodržují regionální dohody existující ke dni vstupu tohoto nařízení v platnost, zejména dohody týkající se evropských třetích zemí.

3. Společné obecné zásady pro stanovení a změny funkčních bloků vzdušného prostoru budou vypracovány postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení.

4. Funkční bloky vzdušného prostoru jsou stanoveny pouze na základě vzájemné dohody mezi všemi členskými státy, které jsou příslušné pro část vzdušného prostoru uvnitř bloku, nebo na základě prohlášení jednoho členského státu, jestliže vzdušný prostor zahrnutý do bloku spadá zcela pod jeho pravomoc. Dotyčný členský stát nebo dotyčné členské státy jednájí teprve po konzultaci dotčených stran včetně Komise a ostatních členských států.

5. Pokud se funkční blok vzdušného prostoru vztahuje na vzdušný prostor, který je zcela nebo zčásti pod pravomocí dvou nebo více členských států, obsahuje dohoda, na jejímž základě byl blok stanoven, nezbytná ustanovení o způsobu, kterým může být blok změněn, a o způsobu, kterým může členský stát od bloku odstoupit, jakož i přechodná ustanovení.

6. Jestliže mezi dvěma nebo více členskými státy nastanou problémy, pokud jde o přeshraniční funkční vzdušný blok, který se týká vzdušného prostoru pod jejich pravomocí, mohou dotyčné členské státy tuto záležitost předložit Výboru pro jednotné nebe, který vydá stanovisko. Stanovisko je určeno dotyčným členským státům. Aniž je dotčen odstavec 4, členské státy při hledání řešení toto stanovisko zohlední.

7. Rozhodnutí uvedená v odstavcích 4 a 5 se oznamují Komisi ke zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*. Při zveřejnění se uvede den vstupu daného rozhodnutí v platnost.

#### Článek 6

##### Optimalizované určování tratě a určování sektorů vzdušného prostoru v horním vzdušném prostoru

1. Společné zásady a kritéria pro určování tratě a sektorů v horním vzdušném prostoru se stanoví v zájmu zajištění bez-

pečného, hospodářsky účinného a k životnímu prostředí šetrného užívání vzdušného prostoru. Určení sektorů vzdušného prostoru musí být mimo jiné v souladu s určením tratě.

2. Nezbytná prováděcí pravidla v oblastech, na které se vztahuje odstavec 1, budou přijata postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení.

3. Rozhodnutí o zřízení nebo změně tratí a sektorů vzdušného prostoru vyžadují souhlas členských států příslušných pro vzdušný prostor, na který se tato rozhodnutí vztahují.

#### 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.

#### 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 dotýčných členských států vypracovány úpravy pravidel přijatých podle čl. 7 odst. 3.

#### Článek 9

#### Uspořádání toku letového provozu

1. Postupem stanoveným v článku 8 rámcového nařízení budou stanovena prováděcí pravidla pro uspořádání toku letového provozu s cílem optimalizovat dostupné kapacity při užívání vzdušného prostoru a zlepšit postupy řízení toku letového provozu. Tato pravidla jsou založena na průhlednosti a účinnosti, aby bylo zajištěno, že kapacita je poskytována pružným a včasným způsobem shodným s doporučeními regionálního plánu ICAO pro letovou navigaci v evropské oblasti.

2. Prováděcí pravidla jsou podkladem pro provozní rozhodnutí přijímaná poskytovateli letových navigačních služeb, provozovateli letišť a uživateli vzdušného prostoru a obsahují tyto oblasti:

- a) letové plánování;
- b) užívání kapacity vzdušného prostoru během všech fází letu včetně přidělování volných letištních časů;
- 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,
- prioritních pravidel týkajících se přístupu všeobecného letového provozu do vzdušného prostoru, zejména v době silného letového provozu a krizí.

#### 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.

Ve Štrasburku dne 10. března 2004

*Za Evropský parlament*  
*předseda*  
P. COX

*Za Radu*  
*předseda*  
D. ROCHE