

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému Návrh smernice Európskeho parlamentu a Rady o licenciách riadiaceho letovej prevádzky Spoločenstva

KOM (2004) 473 v konečnom znení – 2004/0146 (COD)

(2005/C 234/04)

Rada Európskej únie sa 22. septembra 2004 rozhodla konzultovať podľa článku 80 odsek 2 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k navrhovanej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená prípravou prác v tejto veci, prijala svoje stanovisko dňa 21. februára 2005. Spravodajcom bol **pán McDonogh**.

Európsky hospodársky a sociálny výbor prijal na svojom 415. plenárnom zasadnutí 9. a 10. marca 2005 (schôdza z 9. marca) nasledujúce stanovisko 126 hlasmi za a 1 člen sa hlasovania zdržal.

1. Úvod

1.1 Európsky vzdušný priestor zostáva jedným z dopravne najpreťaženejších prostredí na svete. Pracovná skupina pre Jednotné európske nebo označila fragmentáciu systému riadenia letovej prevádzky na národné ostrovy predpisov, postupov, trhov a výkonnostných úrovní za hlavnú prekážku dosiahnutia zásadnejšieho pokroku v tomto sektore. Súbor opatrení Jednotného európskeho neba rieši tieto rôzne formy fragmentácie viacerými iniciatívami.

2. Základné informácie

2.1 Prijatie štyroch nariadení, ktoré tvoria súbor opatrení Jednotného európskeho neba, zásadne zmení scénu riadenia letovej prevádzky. Tento doplnujúci návrh, týkajúci sa licencií riadiaceho letovej prevádzky Spoločenstva, je dôležitý z viacerých dôvodov.

Táto licencia prispieva k *rovnováhe* medzi rôznymi prvkami súboru opatrení Jednotného európskeho neba a zabezpečuje zohľadnenie nielen inštitucionálnych, ekonomických alebo technických aspektov, ale aj sociálnych aspektov.

2.2 Komisia pri príprave tejto legislatívnej iniciatívy vypracovala štúdiu zameranú na opísanie stavu udeľovania licencií v rôznych členských štátoch. Štúdia odhalila, že napriek mnohým medzinárodným predpisom vydaným organizáciami ICAO alebo Eurocontrol udeľovanie licencií zostáva v členských štátoch EÚ veľmi fragmentované. Štúdia odporučila, aby legislatíva Spoločenstva venovala pozornosť nasledujúcim oblastiam:

a) na získanie a udržanie licencie treba stanoviť vekové obmedzenia, platnosť kvalifikačných doložiek a stanovištných doložiek,

b) vo vzťahu k normám pre výcvik kandidátov a spôsobilosť kandidátov treba ustanoviť kontrolu spôsobilosti riadiacich, proces výcviku a požiadavky na skúšky vrátane jazykovej spôsobilosti a jej hodnotenia,

c) všetky výcvikové inštitúcie treba akreditovať a vo vzťahu k uznávaniu výcvikových inštitútov a výcvikových stanovišť treba špecifikovať požiadavky na kvalifikáciu inštruktorov.

2.3 Prípravná štúdia odhalila, že napriek existujúcej medzinárodnej regulácii národné tradície sú silné, čo vedie k rozmanitej úrovni kvality a k ťažkému porovnávaniu spôsobilosti. Táto fragmentácia už nie je akceptovateľná v Spoločenstve, keďže môže viesť k vyššiemu riziku bezpečnosti v preťaženom vzdušnom priestore Európy. Harmonizácia licencií riadiacich letovej prevádzky zvýši bezpečnosť, keďže úrovne spôsobilosti budú harmonizované vnútri poskytovateľov služieb a medzi nimi, čo prispieje k ich účinnejšiemu a bezpečnejšiemu preporeniu. To bude viesť k účinnejšej organizácii trhu práce riadiacich letovej prevádzky, zvýši ich dostupnosť a uľahčí vytvorenie funkčných blokov vzdušného priestoru. Licencia prinesie vyššiu účinnosť slobody pohybu tým, že vykorení súčasnú voľnosť, ktorú niektoré členské štáty uplatňujú pri vzájomnom uznávaní licencií.

2.4 Keďže väčšina členských štátov už zaviedla legislatívu založenú na princípoch ICAO a v súčasnosti zavádza legislatívu Jednotného európskeho neba a ESARR5, je nanajvýš dôležité zabezpečiť úplný súlad s touto smernicou.

2.5 Len certifikovaní poskytovatelia výcviku budú môcť predkladať kurzy a výcvikové plány na schválenie národným orgánom dohľadu.

2.6 Táto smernica ide nad rámec existujúcich licencií v civilnom letectve pre pilotov (91/670/EHS), ktorá predstavuje smernicu o vzájomnom uznávaní národných diplomov. Možno ju skôr porovnať s licenciami v sektore námornej a železničnej dopravy (návrh obsiahnutý v KOM(2004) 142), pri ktorých sa spôsobilosť stanovuje na európskej úrovni a neponecháva sa na voľnosť členských štátov. Je jasné, že táto smernica pre riadiacich letovej prevádzky bude uznávaná aj za hranicami Spoločenstva.

2.7 Náklady tu budú závisieť od súčasnej úrovne kvality výcvikového systému. Smernica zvyšuje kvalitu výstupu výcvikového systému na úroveň potrebnú na vysporiadanie sa s bezpečnostnými požiadavkami vyplývajúcimi z hustého a zložitého dopravného systému Európy.

2.8 Keďže sa stanovili vysoké normy začiatocného výcviku a vyžaduje sa viac záruk neutrálnosti a objektívnosti skúšajúcich počas výcviku na stanovišti, treba zvýšiť úspešnosť výcviku na stanovišti.

2.9 Náklady na kontrolnú väzbu rôznych prvkov systému licencovania sa môžu mierne zvýšiť, sčasti ako dôsledok uchovávanía evidencie pre audit.

2.10 Celkové možné zvýšenie nákladov v krátkodobom horizonte musí byť kompenzované úsporou nákladov z racionálnejšieho využívania pracovnej sily v dlhodobjšom horizonte. Táto smernica v neposlednom rade zvýši bezpečnosť lietajúcej verejnosti.

2.11 Tento návrh neobsahuje finančné vyjadrenie.

2.12 Implementácia legislatívy Jednotného európskeho neba vyžaduje vypracovať podrobnejšiu legislatívu, najmä o mechanizmoch týkajúcich sa licencovania riadiacich letovej prevádzky, na zlepšenie ich dostupnosti a na podporu vzájomného uznávania licencií, ktorá sa predpokladá v článku 5 Nariadenia (ES) č. 550/2004 Európskeho parlamentu a Rady z 10. marca 2004 o poskytovaní letových navigačných služieb v jednotnom európskom nebi (nariadenie o poskytovaní služieb) (¹).

2.13 Zavedenie takejto licencie Spoločenstva je prostriedok uznávania špecifickej úlohy, ktorú riadiaci letovej prevádzky hrajú pri bezpečnom poskytovaní riadenia letovej prevádzky. Zavedenie noriem Spoločenstva pre spôsobilosť tiež zníži fragmentáciu v tejto oblasti a prispeje k efektívnejšej organizácii práce v rámci zvyšujúcej sa regionálnej spolupráce medzi poskytovateľmi letových navigačných služieb. Táto smernica

(¹) Nariadenie (ES) č. 550/2004 Európskeho Parlamentu a Rady z 10. marca 2004 o poskytovaní leteckých navigačných služieb v Jednotnom európskom vzdušnom priestore (Nariadenie o poskytovaní služieb) (Ú. V. L 096, 31/03/2004, s. 10.) - Stanovisko EHSV: Ú. V. C 241, 7. 10. 2002, s. 24.

preto predstavuje dôležitú súčasť legislatívy jednotného európskeho neba.

2.14 Cieľom tejto smernice je zvýšiť normy bezpečnosti a zlepšiť činnosť systému riadenia letovej prevádzky Spoločenstva prostredníctvom vydávania licencie riadiaceho letovej prevádzky Spoločenstva.

2.15 Vlastník kvalifikácie, ktorý neposkytoval služby riadenia letovej prevádzky na základe žiadnej doložky spojenj s touto kvalifikáciou počas obdobia piatich rokov, nesmie vykonávať činnosť v rámci tejto kvalifikácie bez splnenia požiadaviek hodnotenia a výcviku.

2.16 Členské štáty na zabezpečenie úrovne spôsobilosti nutnej pre výkon práce riadiacich letovej prevádzky v súlade s vysokými normami bezpečnosti zabezpečia, aby národné orgány dohľadu vykonávali dohľad nad ich výcvikom a sledovali ho.

2.17 Každý členský štát uznáva licenciu a s ňou spojené kvalifikácie a doložky vydané národným orgánom dohľadu iného členského štátu v súlade s ustanoveniami tejto smernice.

3. Pripomienky

3.1 Európsky hospodársky a sociálny výbor víta návrh Komisie zaviesť nové nariadenia, týkajúce sa riadiacich letovej prevádzky. Tieto nariadenia sú potrebné a aktuálne z dôvodu plánovaného významného zvýšenia pohybu v leteckej doprave v priebehu budúcich desiatich rokov. Pre zaistenie bezpečnosti cestujúcej verejnosti existuje tiež potreba mať rovnaké štandardy a kvalifikácie v celej EÚ. S rozvojom leteckej dopravy dôjde tiež k zvýšeniu dopytu po riadiacich letovej prevádzky na celom svete. Sloboda pohybu je preto veľmi dôležitá.

3.2 EHSV si kladie otázku či je štvorročné obdobie pre implementáciu týchto nariadení realistické.

3.3 Komisia musí zaručiť, aby smernica neumožnila monopolizáciu výcviku na národnej úrovni.

3.4 Licenčné doložky by mali obsahovať údaje o jazykových vedomostiach, napr. **ANGLIČTINA, úroveň 4**.

3.5 Všetky začiatocné kurzy ATC musia byť zostavené tak, aby boli v súlade minimálne s ECAC Usmerneniami o spoločnej základnej učebnej osnove a cieľoch výcviku riadiacich letovej prevádzky.

3.6 Zavedenie náhodných testov na alkohol a omamné látky pre všetkých riadiacich letovej prevádzky v službe, ktoré je v súlade s ESARR5, ako aj zavedenie psychologických testov všetkých poslucháčov kurzov pre riadiacich letovej prevádzky je vítané.

3.7 Otázka veku je stále aktuálna. Štatistiky ukazujú, že riziko vážnych chorôb alebo náhlej smrti sa s vekom zvyšuje. Nezdá sa, že by národné hranice ovplyvnili požiadavky v oblasti veku pilotov.

3.8 Čo sa osobitne týka článku 4, EHSV navrhuje, aby:

- bod 5 uvádzal, že musí byť zavedená odvolacia procedúra, ktorá umožní držiteľom licencie odvolať sa voči určitému rozhodnutiu,
- bod 7 stanovil postup pre odvolanie, ktorý umožní vznesenie námietky v prípade, že by chybné výsledky lekárskej prehliadky spôsobili neplatnosť licencie.

V Bruseli 9. marca 2005

Predsedníčka

Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Anne-Marie SIGMUND

Stanovisko Odbornej sekcie pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Návrhu nariadenia európskeho Parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovuje druhý program ‚Marco Polo‘ na poskytovanie finančnej pomoci Spoločenstva na zlepšenie environmentálnych vlastností systému nákladnej dopravy (‚Marco Polo II‘)“

CKOM(2004) 478 v konečnom znení 2004/0157 (COD)

(2005/C 234/05)

Rada sa 15. februára 2005 rozhodla podľa článku 71 Zmluvy o založení Európskeho spoločenstva konzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom stanovisko k navrhovanej téme.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť, ktorá bola poverená prípravou prác výborom v danej veci, prijala svoje stanovisko dňa 21. februára 2005. Spravodajcom bol pán LEVAUX.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 415. plenárnom zasadnutí, ktoré sa konalo 9. a 10. marca 2005 (schôdza z 9. marca) prijal počtom 129 hlasov za, pričom 3 členovia sa hlasovania zdržali nasledujúce stanovisko:

1. Úvod: Prehľad dôvodovej správy predloženej Komisiiu

1.1 Komisia prekladá svoj návrh nariadenia o programe „Marco Polo II“ a pripomína odôvodnenia, ktoré si vyžadujú rozvoj nákladných dopravných infraštruktúr:

- zdvojnásobenie dopravy do roku 2020 a nedostatok existujúcich sietí, čo sa prejavuje preťažením cestných sietí, zhoršením životného prostredia, dopravnými nehodami a stratou konkurencieschopnosti,
- zohľadnenie trvalo udržateľného rozvoja, ktorý si vyžaduje, aby sme disponovali dopravným systémom, ktorý viac šetrí energiu.

1.2 Komisia znova potvrdzuje, že „je potrebné preorientovať sa na iné spôsoby dopravy“ pretože to je riešenie, ktoré umožňuje lepšie využitie existujúcich infraštruktúr, do ktorých sa môže zaradiť námorná doprava na krátke vzdialenosti, železničná doprava a v logickej nadväznosti riečna doprava. Politika intermodálnej prepravy bola už predmetom programu „Marco Polo I“ (2003-2006) ktorého cieľom bolo preniesť priemerné ročné zvýšenie v medzinárodnej cestnej nákladnej doprave na tri ostatné spôsoby uvedenej dopravy.

1.3 Komisia navrhuje program „Marco Polo II“, aby sa mohlo pokračovať v tejto politike v období 2007-2013, aby sa rozšírila pôsobnosť programu na všetky krajiny susediace s Európskou úniou a aby zahrnula aj dva nové typy činnosti:

- morské diaľnice,
- činnosti na znižovanie prepravy.