EURÓPSKA KOMISIA

Brusel, 11.1.2010
KOM(2009)710 v konečnom znení

SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 2111/2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES

SEK(2009)1735

SPRÁVA KOMISIE RADE A EURÓPSKEMU PARLAMENTU

o uplatňovaní nariadenia (ES) č. 2111/2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES

1. ÚVOD

Nariadenie (ES) č. 2111/2005[1] o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva (ďalej len „zoznam ES“), a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu nadobudlo účinnosť 16. januára 2006. V súlade s nariadením (nariadenie Komisie č. 473/2006)[2], ktorým sa stanovujú implementačné pravidlá pre zoznam leteckých dopravcov Spoločenstva, bol prvý taký zoznam založený na spoločne ustanovených kritériách prijatý 22. marca 2006 a účinnosť nadobudol 24. marca 2006 (nariadenie Komisie č. 474/2006)[3]. Tento zoznam sa odvtedy aktualizoval dvanásťkrát.

V tejto správe sa analyzuje uplatňovanie nariadenia (ES) č. 2111/2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva, ako sa vyžaduje v článku 14 uvedeného nariadenia.

Podrobné údaje o uplatňovaní spoločných kritérií, pokiaľ ide o rozhodovanie o uložení zákazu (úplného alebo čiastočného) vykonávania leteckej dopravy leteckým dopravcom, sa uvádzajú v pracovnom dokumente útvarov Komisie SEK(2009) 1735.

2. 2006 – 2009: TRI ROKY VYKONÁVANIA A PRESADZOVANIA

V rámci uplatňovania nariadenia č. 2111/2005 sa zoznam ES k dnešnému dňu aktualizoval 12-krát[4]. Tieto aktualizácie boli výsledkom nepretržitého monitorovania výkonnosti leteckých dopravcov bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť a zemepisné rozloženie ich prevádzok.

Od vytvorenia prvého zoznamu v marci 2006 Komisia prešetrila vyše 400 leteckých dopravcov z viac ako 30 krajín.

Ako sa ustanovuje v nariadení (ES) č. 2111/2005, zoznam pozostáva z dvoch príloh: z prílohy A obsahujúcej leteckých dopravcov, ktorých obchodné prevádzky podliehajú úplnému zákazu na území členských štátov, a z prílohy B obsahujúcej leteckých dopravcov, ktorých obchodné prevádzky podliehajú čiastočnému zákazu alebo prevádzkovým obmedzeniam na území členských štátov.

---

1 Ú. v. EÚ L 344, 27.12.2005, s. 15.
2 Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 8.
3 Ú. v. EÚ L 84, 23.3.2006, s. 14.
4 Jún 2006, október 2006, marec 2007, júl 2007, september 2007 (po uložení zákazu vykonávania leteckej dopravy určitými členskými štátmi), november 2007, marec 2008, júl 2008, november 2008, apríl 2009, júl 2009 a november 2009.

V čase dvanástej aktualizácie (25. novembra 2009) sa v prílohe A zoznamu ES nachádzalo 5 individuálnych dopravcov[5], ako aj všetci dopravcovia (najmenej 228), ktorí získali povolenie v 15 krajinách, ktoré nie sú členskými krajinami EÚ[6], a v prílohe B sa nachádzalo 8 leteckých dopravcov[7].

2.1. Zostavenie a vedenie zoznamu

Rozhodnutia a stanoviská v súvislosti s návrhmi Komisie vyplývajú výhradne z úvah o bezpečnosti a vždy sú výsledkom konsenzu. So zreteľom na nepretržitú spoluprácu s Európskym parlamentom a vnútroštátnymi orgánmi leteckej dopravy členských štátov Komisia následne vždy schválila dohodnutý návrh v čo najkratšej lehote, aby obmedzila všetky procesné a administratívne omeškania na minimum – vedomá si priameho a bezprostredného významu týchto opatrení pre bezpečnosť leteckej dopravy a pre občanov EÚ cestujúcich po celom svete.

Ako sa ustanovuje v článku 7 nariadenia (ES) č. 2111/2005 v spojení s článkom 4 vykonávacieho nariadenia (ES) č. 473/2006, príslušní leteckí dopravcovia (spolu s ich príslušným regulačným orgánom) sú informovaní o zámere navrhnúť ich zahrnutie do zoznamu EÚ a o skutočnostiach, ktoré viedli k takému rozhodnutiu.

Títo leteckí dopravcovia (spoločne s ich príslušným regulačným orgánom) sa vyzvú, aby v stanovenej lehote desiatich dní predložili všetky ďalšie pripomienky alebo dokumenty, ktoré by mohli považovať za vhodné na svoju obranu. Tým sa zabezpečí spravodlivosť a úplná transparentnosť postupu.

Väčšina dopravcov reagovala na také požiadavky okamžite, dokonca požiadali, aby mohli daný prípad osobne prezentovať a prerokovať ho s príslušnými útvarmi Komisie a zástupcami členských štátov (podľa článku 3 nariadenia č. 473/2006). Takí dopravcovia okrem toho dostanú pred prijatím konečného rozhodnutia o ich zahrnutí do zoznamu ES možnosť vypočutia pred Výborom pre leteckú bezpečnosť. K dnešnému dňu boli pred prijatím rozhodnutia vypočutí všetci leteckí dopravcovia navrhnutí na zahrnutie do zoznamu ES.

K dnešnému dňu nebol uložený žiadny zákaz vykonávania leteckej dopravy bez toho, aby príslušnému leteckému dopravcovi nebola najprv udelená možnosť vypočutia, dokonca aj v naliehavých prípadoch – podľa článku 5 ods. 1 nariadenia (ES) č. 2111/2005 a článku 4 ods. 3 nariadenia č. 473/2006 – v ktorých sa také rozhodnutia o aktualizovaní zoznamu ES môžu prijímať bez predchádzajúceho vypočutia. Platí to najmä v prípade, keď sa skonštatovalo, že pokračujúca prevádzka leteckého dopravcu v Spoločenstve pravdepodobne predstavuje vážne bezpečnostné riziko.

---

5 V súlade s nariadením č. [--]/2009 sa od 25. novembra 2009 vzťahuje zákaz vykonávania leteckej dopravy v Spoločenstve na všetky prevádzky týchto piatich dopravcov: Air Koryo z Kórejskej ľudovodemokratickej republiky; Air West zo Sudánu; Ariana Afghan Airlines z Afganistanu; Silverback Cargo Freighters z Rwandy a Siem Reap Airways International z Kambodže.

6 Benin, Džibutsko, Rovníková Guinea, Indonézia, Kirgizská republika, Libéria, Sierra Leone, Svazijsko, Konžská demokratická republika (KDR), Konžská republika, Svätý Tomáš a Princov ostrov, Zambia a Angola (okrem leteckého dopravcu TAAG zaradeného do prílohy B), Kazachstan (okrem leteckého dopravcu Air Astana zaradeného do prílohy B) a Gabon (okrem troch dopravcov Gabon Airlines, Afrijet a SN2AG zaradených do prílohy B).

7 TAAG Angola Airlines, Air Astana z Kazachstanu, Gabon Airlines, Afrijet a SN2AG z Gabonu, Air Bangladesh, Air Service Comores, Ukraine Mediterranean Airlines z Ukrajiny.

Treba poznamenať, že i keď sa to v pravidlách nevyžaduje, rovnaké možnosti sa poskytujú leteckým dopravcom, na ktorých prevádzku sa vzťahuje úplný alebo čiastočný zákaz. Vykonáva sa to prostredníctvom procesu pravidelného vyhodnocovania ich schopnosti zabezpečiť bezpečnú prevádzku s výhľadom ich vyradenia zo zoznamu na základe overenia úplného súladu s príslušnými bezpečnostnými normami.

Počas predchádzajúcich troch rokov sa uskutočnilo niekoľko vyšetrujúcich misií, ktoré vykonali skupiny odborníkov z členských štátov, Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) a Komisie, s cieľom overiť situáciu orgánov civilnej leteckej dopravy (vrátane leteckých dopravcov, ktorým tieto orgány vydali povolenie) vo viac ako 10 krajinách. Tieto misie sa organizovali so zreteľom na zahrnutie leteckých dopravcov do zoznamu, ako aj so zreteľom na ich potenciálne vymazanie z tohto zoznamu.

2.2. Kritériá uloženia úplného alebo čiastočného zákazu vykonávania leteckej dopravy

Spoločné kritériá na uloženie úplného alebo čiastočného zákazu vykonávania leteckej dopravy a aktualizáciu zoznamu prostredníctvom vyradenia jednotlivých leteckých dopravcov alebo skupiny leteckých dopravcov zo zoznamu sú ustanovené v prílohe k nariadeniu (ES) č. 2111/2005. Ktorékoľvek z týchto kritérií, či už samostatne, alebo v spojení s ďalšími kritériami, sa môže uplatniť ako základ návrhu na zahrnutie leteckého dopravcu alebo leteckých dopravcov do zoznamu alebo ich vymazanie zo zoznamu.

Samotné kritériá vychádzajú z príslušných medzinárodných bezpečnostných noriem vymedzených v článku 2 nariadenia (ES) č. 2111/2005 – najmä noriem ustanovených Chicagským dohovorom a jeho prílohami pod záštitou ICAO (Medzinárodná organizácia civilného letectva), pokiaľ ide o neeurópskych dopravcov, a *acquis* ES v oblasti bezpečnosti letectva, ak sa to týka dopravcov Spoločenstva.

Ako sa ustanovuje v článkoch 1 a 2, nariadenie sa uplatňuje na všetkých dopravcov, ktorí z bezpečnostných dôvodov podliehajú zákazu vykonávať leteckú dopravu v Spoločenstve bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť a sieť prevádzok. Nariadenie sa takisto uplatňuje len na leteckých dopravcov, ktorí sa zúčastňujú na komerčnej leteckej doprave. Preto sa nariadenie uplatňuje aj na leteckých dopravcov, ktorí nevykonávajú leteckú dopravu do Spoločenstva, keďže nariadením sa vyžaduje, aby cestujúci boli informovaní, keď cestujú v rámci Spoločenstva a mimo Spoločenstva (článok 11), či letecká spoločnosť, s ktorou cestujú, podlieha zákazu vykonávať leteckú dopravu do Spoločenstva. V tomto smere sa nariadením sleduje dvojaký cieľ: zabezpečiť, aby tie letecké spoločnosti, ktoré nespĺňajú spoločné kritériá, podliehali zákazu vykonávať leteckú dopravu do Spoločenstva, a informovať európskych cestujúcich o leteckých spoločnostiach, na ktoré sa vzťahuje zákaz, a tak im poskytnúť ochranu, keď cestujú v rámci Spoločenstva a mimo Spoločenstva.

Spoločné kritériá sú zoskupené do troch oblastí: a) objektívne dôkazy poukazujúce na nedostatky na strane leteckého dopravcu; b) neschopnosť alebo neochota leteckého dopravcu odstrániť bezpečnostné nedostatky a c) neschopnosť alebo neochota orgánu civilného letectva zodpovedného za dohľad nad príslušným(-i) leteckým(-i) dopravcom(-ami) týkajúca sa riešenia bezpečnostných nedostatkov.

2.3. Aktualizácia zoznamu

Článkom 4 nariadenia (ES) č. 2111/2005 sa umožňuje Komisii, ktorá koná z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť členského štátu, aby aktualizovala zoznam Spoločenstva vtedy, keď je to potrebné. V článku 4 sa takisto vyžaduje, aby Komisia najmenej každé tri mesiace rozhodla, či je potrebné aktualizovať zoznam Spoločenstva. Na tomto pravidelnom cykle sa zakladalo 10 aktualizácií.

Článkom 6 nariadenia sa umožňuje, aby členský štát v naliehavých prípadoch reagoval na nepredvídaný bezpečnostný problém uložením okamžitého zákazu vykonávania leteckej dopravy na svojom území. V prípade, že členské štáty uložia zákaz (úplný alebo čiastočný) vykonávania leteckej dopravy na svojom území, v nariadení sa vyžaduje, aby bezodkladne informovali Komisiu a požiadali o aktualizáciu zoznamu s cieľom preskúmať, či by sa mal tento čiastočný alebo úplný zákaz vykonávania leteckej dopravy rozšíriť na Spoločenstvo. Mimoriadne opatrenia vo forme čiastočných alebo úplných zákazov na vnútroštátnej úrovni boli uložené desaťkrát, pričom jedna aktualizácia zoznamu bola schválená v súlade s týmto mimoriadnym postupom v septembri 2007,[8] a ďalšie zákazy boli rozšírené na Spoločenstvo v priebehu pravidelných aktualizácií.

V článku 5 nariadenia sa berie do úvahy situácia, keď je zrejmé, že ďalšie prevádzkovanie letov leteckým dopravcom v Spoločenstve pravdepodobne predstavuje vážne bezpečnostné riziko. V prípade, že také riziko nebolo uspokojivo odstránené prostredníctvom naliehavých opatrení prijatých dotknutým členským štátom alebo štátmi v súlade s článkom 6, Komisia môže leteckému dopravcovi dočasne uložiť zákaz vykonávania leteckej dopravy alebo upraviť podmienky týkajúce sa zákazu vykonávania leteckej dopravy, už uloženého leteckému dopravcovi. K dnešnému dňu sa žiadne také situácie nezistili, a preto neboli uložené žiadne dočasné opatrenia.

2.4. Oznámenia a informácie cestujúcim

V nariadení (ES) č. 2111/2005 sa prikladá rovnaká dôležitosť oznámeniam a informáciám cestujúcim o takých dopravcoch, aby cestujúci pri príprave na cestu lietadlom mali dostatočné informácie.

V nariadení sa ustanovuje, že všetci cestujúci musia byť informovaní o totožnosti leteckého dopravcu (alebo dopravcov), ktorý prevádzkuje let, na ktorý si rezervujú letenku, ak taký let odlieta z letiska Spoločenstva alebo prilieta na letisko Spoločenstva alebo je súčasťou cesty, ktorá začína alebo končí na území členského štátu. Okrem toho, ak dôjde k zmene prevádzkujúceho leteckého dopravcu či dopravcov po rezervácii, cestujúci musia byť čo najskôr informovaní o totožnosti nového leteckého dopravcu (alebo dopravcov), ktorý prevádzkuje ktorúkoľvek časť príslušnej cesty.

Komisia uskutočnila rôzne iniciatívy na informovanie cestujúcich o ich práve na informácie, ustanovenom nariadením (ES) č. 2111/2005 – napríklad prostredníctvom plagátov a letákov, ktoré sa distribuujú na letiskách Spoločenstva.

---

[8] Taliansko a Nemecko (so zreteľom na leteckú spoločnosť Ukrainian Mediterranean Airlines – Ukrajina) a Spojené kráľovstvo (so zreteľom na leteckú spoločnosť Mahan Air – Irán).

Okrem toho, s cieľom poskytovať konkrétne informácie o totožnosti leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu ES, Komisia zriadila účelovú internetovú stránku[9], ktorá sa aktualizuje vždy, keď dôjde k aktualizácii zoznamu ES. Vnútroštátne orgány leteckej dopravy v členských štátoch takisto podnikli niekoľko iniciatív na informovanie cestujúcich o ich právach, a dokonca poskytujú rôzne prepojenia na podrobnejšie informácie na internetovej stránke Komisie tak, ako ich k tomu zaväzuje nariadenie.

Okrem toho viac ako 40 000 agentov cestovných kancelárií v EÚ je okamžite informovaných o všetkých zmenách v zozname ES, aby mohli zodpovedajúcim spôsobom informovať svojich zákazníkov tak, ako sa to vyžaduje v právnych predpisoch ES. Tieto informácie takisto zlepšujú ich možnosti, aby mohli ponúknuť vhodné alternatívy svojim klientom, ktorých trasa cesty bola ovplyvnená zákazom uloženým leteckému dopravcovi. Podobné kontakty sa vytvorili s medzinárodnými skupinami agentov cestovných kancelárií, regionálnymi a medzinárodnými organizáciami leteckých spoločností a letísk, mimoeurópskymi vnútroštátnymi orgánmi leteckej dopravy a niektorými oblasťami médií, ktoré sa zameriavajú na leteckú dopravu (vrátane niekoľkých dobrovoľníckych internetových stránok, ktoré prevádzkujú prívrženci bezpečnosti v leteckej doprave), cestovný ruch a práva spotrebiteľov. Komisia opakovane ďakuje všetkým týmto stranám za ich podporu pri zabezpečovaní čo najväčšieho rozšírenia zoznamu ES vo všeobecnom záujme európskej a medzinárodnej bezpečnosti leteckej dopravy.

V novom nariadení o kódexe správania pri používaní počítačových rezervačných systémov (PRS), ktoré sa prijalo v januári 2009, sa okrem toho takisto doplnili tieto ustanovenia a zabezpečilo sa, že: a) lety, ktoré prevádzkujú leteckí dopravcovia uvedení na zozname ES, musia byť zreteľne a konkrétne označené v zobrazení PRS, a b) dodávatelia systému PRS musia zaviesť do zobrazenia PRS špecifický symbol, prostredníctvom ktorého môžu používatelia zistiť informácie o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu podľa nariadenia (ES) č. 2111/2005.

V rámci tohto kontextu Komisia vybudovala také informačné kanály, aby PRS dostávali podrobné, zreteľné a včasné informácie vždy, keď sa aktualizuje zoznam ES.

3. POSÚDENIE UPLATŇOVANIA NARIADENIA V PRAXI

Vytvorenie a vývoj zoznamu ES za posledné tri roky možno z každého hľadiska považovať za úspech. Z medzinárodného hľadiska sa v súčasnosti považuje za účinný nástroj pri zabezpečovaní vysokej úrovne bezpečnosti v záujme cestujúcej verejnosti prostredníctvom presadzovania príslušných noriem bezpečnosti leteckej dopravy.

3.1. Dočasný charakter zákazu

Vyskytlo sa niekoľko prípadov, keď leteckí dopravcovia podliehajúci zákazu vykonávania leteckej dopravy uznali, že ich úroveň bezpečnosti nedosahuje medzinárodne prijaté normy, prijali opatrenia na zlepšenie a nápravu a preukázali úspešné ukončenie týchto opatrení. V dôsledku toho boli takí leteckí dopravcovia zo zoznamu vymazaní. Svedčí to o tom, že tento zákaz je dočasným a primeraným opatrením, ktoré sa zachováva len dovtedy, kým letecký dopravca, na ktorého sa vzťahuje zákaz (alebo obmedzenia), nepreukáže, že udržateľným spôsobom vyriešil všetky predtým zistené nedostatky v oblasti bezpečnosti, a vykonáva

[9] http://ec.europa.eu/transport/air-ban

leteckú dopravu v súlade s príslušnými bezpečnostnými normami. Platí to tiež vtedy, ak boli leteckí dopravcovia zahrnutí do zoznamu ES na základe bezpečnostných nedostatkov, ktoré zistil orgán civilného letectva ich štátu. V týchto prípadoch pokrok, ktorý dosiahli leteckí dopravcovia a ich orgány pri certifikovaní ich prevádzok a vykonávaní dohľadu nad nimi, viedol k zrušeniu úplného zákazu vzťahujúceho sa na ich prevádzky a v určitých prípadoch k presunu do prílohy B.

Dočasný charakter úplného alebo čiastočného zákazu sa zabezpečuje nepretržitým monitorovaním výkonnosti leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu. Dosahuje sa to prostredníctvom pravidelného podávania správ zo strany leteckých dopravcov podliehajúcich zákazu a ich orgánov, výmeny informácií s orgánmi iných krajín, ktoré nie sú členmi EÚ, a s medzinárodnými organizáciami, ako aj prostredníctvom vyšetrujúcich misií s cieľom overiť dokončenie činností uvedených v nápravných akčných plánoch. Všetky tieto informácie sa sústavne predkladajú Výboru pre leteckú bezpečnosť a umožňujú mu, aby dospel k informovanému názoru na úroveň bezpečnosti príslušných dopravcov a ich orgánov.

Iné vysvetlenie, ktoré s tým však súvisí, je, že celý rad dopravcov sa pravidelne „vymazáva“ zo zoznamu ES v dôsledku ukončenia ich činnosti a zrušenia oprávnenia leteckého prevádzkovateľa zo strany regulačných orgánov, v mnohých prípadoch ako priamy dôsledok zákazu ES.

3.2. Preventívny a odradzujúci účinok

V množstve prípadov štáty, keď im Komisia predložila overené dôkazy o závažných bezpečnostných nedostatkoch, ktoré sa týkali jedného dopravcu alebo viacerých ich leteckých dopravcov, konali aktívne a príslušným leteckým dopravcom buď pozastavili platnosť osvedčení leteckého prevádzkovateľa, alebo uložili prísne obmedzenia, pokiaľ ide o ich prevádzku vo vzdušnom priestore členských štátov. Tieto štáty následne iniciovali komplexné opatrenia na zlepšenie a nápravu, a to dovtedy, keď boli schopné si overiť, že leteckí dopravcovia vykonali vhodné nápravné opatrenia, ktoré zabránia opakovanému výskytu už zistených bezpečnostných nedostatkov. V tejto etape sa pozastavenie platnosti alebo prísne obmedzenia zrušili. Tento proces, v rámci ktorého sa prípady riešia na základe vzájomnej spolupráce medzi Komisiou a príslušnými stranami bez potreby prijať zákaz ako sankčné opatrenie a krajné riešenie, sa uplatňuje čoraz častejšie.

3.3. Celosvetový význam

Jednoznačným svedectvom o význame, ktorý sa pripisuje zoznamu ES mimo územia Európy, je rozhodnutie mnohých mimoeurópskych štátov dobrovoľne sa riadiť zoznamom tak, ako ho aktualizuje a vydáva Komisia, čo znamená, že dopravcovia zahrnutí do zoznamu sa takisto považujú za dopravcov, ktorí nespĺňajú príslušné bezpečnostné normy, a preto podliehajú zákazu týchto štátov vykonávať leteckú dopravu na ich území.

Rastúci význam výsledkov správ o audite ICAO v rámci všeobecného programu hodnotenia dohľadu nad bezpečnosťou (USOAP) na účely aktualizácie zoznamu ES takisto preukázal, že Spoločenstvo ukladá zákazy vykonávania leteckej dopravy leteckým dopravcom zo štátov, ktorých výkonnosť charakterizuje veľmi vysoká úroveň nesúladu s normami a odporúčanými postupmi (SARPS) ICAO alebo v prípadoch, ak mali audity ICAO dokonca za následok uverejnenie významných bezpečnostných problémov podľa článku 54 Chicagského dohovoru. Uplatňovaním nariadenia č. 2111/2005 sa preukázalo, že Spoločenstvo sa usiluje presadzovať medzinárodné bezpečnostné normy tým, že vyžaduje, aby leteckí dopravcovia a orgány

zodpovedné za dohľad nad ich bezpečnosťou uspokojivo riešili bezpečnostné nedostatky, ktoré sa zistili v správach o audite v rámci USOAP ešte predtým, ako môžu pristúpiť k obnoveniu (alebo začatiu) prevádzky v Európskom spoločenstve.

Dôležité je, že v prípade štátov, o ktorých v procese ICAO v rámci USOAP vyšlo najavo, že majú značné problémy pri plnení svojich záväzkov v oblasti dohľadu nad bezpečnosťou (to znamená, že viac ako 75 % noriem a odporúčaných postupov ICAO sa neuplatňuje) vrátane štátov, v prípade ktorých ICAO vyslovila značné bezpečnostné obavy, Spoločenstvo uplatnilo na ich leteckých dopravcov úplný zákaz vykonávania leteckej dopravy v Spoločenstve. V tomto zmysle, v prípade, že správy ICAO v rámci USOAP vykazujú zvlášť vysoký stupeň nedostatočnej implementácie bezpečnostných noriem v spojení so značnými bezpečnostnými problémami, zahrnutie do zoznamu ES predstavuje spoločnú reakciu členských štátov EÚ, pokiaľ ide o uplatňovanie tých ustanovení Chicagského dohovoru, ktoré vyžadujú, aby zmluvné štáty uznali oprávnenia, licencie a vybavenie v prípade, že boli vydané v súlade s požiadavkami, ktoré sú rovnocenné minimálnym normám (ICAO) alebo ktoré presahujú rámec týchto noriem.

Komisia prostredníctvom pravidelnej výmeny informácií s ICAO môže ďalej zdokonaľovať svoje poznatky o bezpečnostnej situácii v rôznych regiónoch vo svete a v prípade potreby je schopná prispôsobiť svoje projekty technickej pomoci.

Od vytvorenia prvého zoznamu ES ostal zákaz činnosti leteckých dopravcov krajným preventívnym opatrením, a to v prípade, že sa sústavným monitorovaním bezpečnostnej situácie v ktorejkoľvek danej krajine ukázalo, že nedostatky v oblasti bezpečnosti pretrvávajú napriek realizácii projektov technickej pomoci zo strany ICAO, ďalších regionálnych organizácií alebo Komisie.

3.4. Užšia spolupráca s tretími krajinami a medzinárodnými organizáciami

Zoznam ES podporuje užšiu spoluprácu medzi Spoločenstvom a krajinami, ktoré nie sú členmi EÚ, a medzinárodnými organizáciami s cieľom overovať dodržiavanie súladu s príslušnými bezpečnostnými normami zo strany leteckých dopravcov, a tak zlepšovať medzinárodný dohľad nad bezpečnosťou letectva vo všeobecnosti.

V tomto kontexte Komisia okrem toho úzko spolupracuje so Sekretariátom ICAO a Komisiou pre leteckú dopravu, aby zabezpečila lepšie pochopenie projektov, ktoré ICAO uskutočňuje v rôznych regiónoch sveta (projekty COSCAP). Táto spolupráca tiež umožňuje Komisii lepšie porozumieť hodnoteniu ICAO, pokiaľ ide o bezpečnostnú situáciu rôznych štátov, ktoré sa podrobili auditu v rámci programu USOAP, a najmä získať predstavu o výsledkoch sústavného monitorovania vývoja v týchto štátoch prostredníctvom ich spolupráce s regionálnymi úradmi ICAO.

Od roku 2005 Komisia takisto finančne prispieva na rôzne projekty, ktoré vedie ICAO (projekty COSCAP). V širokom zmysle sú tieto projekty určené hlavne na zlepšenie bezpečnosti letectva, presadzovanie prijímania medzinárodných noriem bezpečnosti letectva a harmonizáciu/zosúladenie predpisov, poskytovanie odbornej prípravy zamestnancom správy civilného letectva a na ďalšiu pomoc týkajúcu sa prevádzky, letísk, ATM (manažment letovej prevádzky) a životného prostredia.

Celkove Komisia uskutočňovala projekty technickej pomoci so zreteľom na bezpečnostné ciele ICAO na roky 2008 – 2011, ako aj s cieľom pomôcť orgánom civilného letectva iných

zmluvných štátov ICAO pri konzistentnej implementácii medzinárodných noriem prostredníctvom budovania ich kapacít na účinné vykonávanie regulačného dohľadu.

4. POUČENIE DO BUDÚCNOSTI

Uplatňovanie zoznamu ES na jednej strane preukázalo, že je úspešným nástrojom, ktorý prispieva k zabezpečeniu vysokej úrovne bezpečnosti v Spoločenstve. Na druhej strane tento nástroj nie je možné chápať ako všeobecnú záruku bezpečnosti leteckých spoločností. Podlieha dvojakým obmedzeniam: 1) zahrnutie do zoznamu ES závisí od dostupných a overiteľných informácií; 2) zahrnutie do zoznamu ES predstavuje zákaz vykonávania leteckej dopravy len pre Európu, zatiaľ čo letecké spoločnosti, na ktoré sa vzťahuje zákaz, naďalej lietajú do iných oblastí sveta. Z toho dôvodu je potrebné podporovať a väčšmi posilňovať výmenu overiteľných a spoľahlivých informácií na medzinárodnej úrovni.

Uplatňovanie zoznamu ES v posledných troch rokoch vskutku preukázalo, že cieľ vybudovať a zachovať vysokú úroveň bezpečnosti na celom svete možno dosiahnuť len vtedy, ak sa skutočne dodržiavajú bezpečnostné normy ICAO. Z toho dôvodu je potrebné podniknúť vhodné kroky s cieľom zabezpečiť, aby sa tieto normy účinne dodržiavali na úrovni štátov a aby ich dodržiavali aj jednotliví leteckí dopravcovia.

Existuje preto niekoľko oblastí, v ktorých je zámerom Komisie ďalej rozvíjať svoju politiku z hľadiska vnútorných aj vonkajších opatrení.

A. Vnútorné opatrenia

1. Zdokonalenie regulačného rámca na účely uloženia/zrušenia zákazu vykonávania leteckej dopravy

Cenné skúsenosti nadobudnuté za posledné tri roky pri uplatňovaní nariadenia č. 2111/2005 boli podnetom k niekoľkým prípadom jeho uplatňovania, ktoré si vyžadujú prijatie podrobnejších ustanovení.

Komisia preto súbežne so svojimi činnosťami na medzinárodnej úrovni začne formulovať podrobnejšie ustanovenia prostredníctvom zmeny a doplnenia vykonávacích právnych predpisov. Tieto návrhy objasnia určité aspekty nariadenia, ako napríklad: kroky, ktoré by mali podniknúť členské štáty v prípade pokusov o porušenie zákazu ES (vrátane preletu), vymedzenie letov, na ktoré sa nevzťahuje zákaz vykonávania leteckej dopravy (napríklad prevozné lety, inšpekčné lety, súkromné lety, štátny let, technické lety atď.) a spôsob zaznamenávania rozhodnutí prijímaných krajinami na celom svete s cieľom obmedziť platnosť oprávnenia leteckého prevádzkovateľa pre svojich leteckých dopravcov, pokiaľ ide o lety do EÚ.

2. Posilnenie programu ES SAFA

Zlepšenia v plnení programu Hodnotenia bezpečnosti zahraničných lietadiel (SAFA) v roku 2008 pomohli Komisii a členským štátom získať lepšie informácie o výkonnosti rôznych dopravcov. Tieto zlepšenia zahŕňali pravidelné analýzy informácií v databáze zo strany EASA, harmonizáciu odbornej prípravy a kvalifikácií inšpektorov a zavedenie „cielených“ inšpekcií. Inšpekcie lietadiel na ploche vykonávané v rámci programu ES SAFA, a najmä stanovenie priorít v prípade takých inšpekcií, sa ukázali byť výkonným nástrojom na zisťovanie nedostatkov v oblasti bezpečnosti a umožnili členským štátom okamžite reagovať,

aby zmiernili akékoľvek riziká. Komisia preto zabezpečí ďalšie zlepšovanie existujúcich právnych nástrojov prostredníctvom zavedenia minimálneho počtu inšpekcií zo strany členských štátov s cieľom posilniť spoľahlivosť výsledkov takých inšpekcií.

3. Modernizácia systému ES na vyšetrovanie nehôd

Informácie vyplývajúce z vyšetrovania nehôd a z vyšetrovania udalostí sa čoraz viac stávajú zdrojom informácií zohľadňovaným v rámci aktualizácie zoznamu ES. Od prijatia smernice č. 94/56/ES o vyšetrovaní nehôd sa ukázalo, že v prípade vyšetrovacích kapacít je v členských štátov oveľa väčšia nejednotnosť v porovnaní so situáciou v roku 1994. Inštitucionálny a právny rámec pre bezpečnosť letectva v EÚ sa od prijatia smernice podstatne zmenil. Lietadlá a ich systémy sú čoraz zložitejšie, čo takisto znamená, že vyšetrovanie nehôd si vyžaduje podstatne diverzifikovanejšie a špecializovanejšie kvalifikácie a vybavenie ako pred desiatimi rokmi.

Komisia prijala 29. októbra návrhy [KOM(2009) 611 v konečnom znení] s cieľom modernizovať existujúci právny rámec v oblasti vyšetrovania nehôd a posilniť vyšetrovacie kapacity v Európe návrhom na vytvorenie siete orgánov pre vyšetrovanie nehôd, objasniť úlohu EASA v tejto oblasti, posilniť vykonávanie odporúčaní v oblasti bezpečnosti, posilniť ochranu citlivých bezpečnostných informácií a ustanoviť spoločné normy, pokiaľ ide o dostupnosť zoznamov cestujúcich.

4. Nárast počtu projektov a činností v oblasti technickej pomoci

Z uplatňovania nariadenia č. 2111/2005 vyplynulo, že aj keď je zákaz, ktorému podlieha letecký dopravca alebo skupina leteckých dopravcov, potrebný na zmiernenie bezpečnostných rizík, je možné tiež zaviesť vhodné opatrenia prostredníctvom technickej pomoci s cieľom pomôcť orgánom civilného letectva, ktoré sú zodpovedné za dohľad nad takými dopravcami.

Komisia sa aj naďalej angažuje a zúčastňuje na rôznych projektoch technickej pomoci, aby pomohla orgánom civilného letectva čo najúčinnejšie prekonať ich problémy. Zámerom Komisie je pokračovať v činnostiach v oblasti technickej pomoci a ďalej ich rozširovať, a to najmä na africkom kontinente s podporou EASA. Takisto by to prispelo k vytváraniu privilegovaných partnerstiev s orgánmi civilného letectva v snahe zabezpečiť vysokú a jednotnú úroveň bezpečnosti letectva a znížiť administratívne náklady spojené so sektorom leteckej dopravy.

Na medzinárodnej úrovni Komisia zamýšľa naďalej podporovať úsilie ICAO pri riešení potrieb medzinárodného civilného letectva v rámci Celosvetového plánu bezpečnosti letectva zlepšovaním koordinácie globálnych snáh s cieľom pomôcť krajinám pri posilňovaní ich bezpečnosti, a to hlavne krajinám, v prípade ktorých ICAO uverejňuje značné bezpečnostné problémy, a tým krajinám, v prípade ktorých správy o audite vykazujú veľmi nízku úroveň uplatňovania medzinárodných bezpečnostných noriem. Malo by to viesť ku globálnej harmonizácii v oblasti bezpečnosti a zvýšeniu efektívnosti projektov technickej pomoci prostredníctvom dôslednej koordinácie vrátane hlavných regionálnych programov, ako je napríklad „Komplexný regionálny plán bezpečnosti letectva v Afrike“.

B. Medzinárodné opatrenia

1. Silnejšie väzby s krajinami, ktoré nie sú členskými štátmi EÚ

Z uplatňovania zoznamu ES vyplýva, že bezpečnosť možno považovať za „katalyzátor“ vo vývoji vzťahov s krajinami, ktoré nie sú členmi EÚ, v sektore leteckej dopravy. Spoločenstvo z nepretržitej spolupráce s partnermi v značnej miere profitovalo. Komisia sa preto bude usilovať budovať silné väzby s partnermi, ktorí majú tie isté bezpečnostné ciele.

Komisia zamýšľa posilňovať svoju prebiehajúcu spoluprácu so strategickými partnermi s cieľom umožniť výmenu bezpečnostných údajov a vybudovať sieť spoľahlivých účastníkov dialógu nielen na účely hodnotenia aspektov bezpečnosti rôznych organizácií zapojených do výroby, prevádzky, údržby a výcviku, ale takisto uplatňovania bezpečnostných programov na úrovni štátov. Taká spolupráca by tiež mala zahŕňať výmenu porovnateľných bezpečnostných údajov týkajúcich sa inšpekcií lietadiel na ploche, pričom cieľom je čo najviac prispôsobiť celkový formát systému vykazovania bezpečnostných údajov v záujme zlepšenia potenciálu použitých údajov.

Popri spolupráci v oblasti spoločného využívania informácií by tieto väzby mohli podporiť ďalšie zbližovanie medzi vykonaným posúdením a opatreniami prijatými na nápravu nedostatkov, ktoré zistili tretie krajiny.

2. Rozširovanie výmeny bezpečnostných údajov

Spoľahlivé a overiteľné bezpečnostné údaje sú základom uplatňovania nariadenia č. 2111/2005. Výmeny bezpečnostných údajov týkajúcich sa výkonnosti leteckých dopravcov, štátu registrácie lietadiel a úrovne činností v oblasti dohľadu často umožnili prijatie opatrení v Spoločenstve, ktoré odzrkadľovali opatrenia prijaté inými krajinami.

Z týchto výmen však takisto vyplynulo, že bezpečnostné údaje musia byť vysledovateľné, objektívne, vyčísliteľné a musia sa zakladať na spoločnom pochopení kritérií, od ktorých závisia, aby sa mohli použiť ako spoľahlivé ukazovatele výkonnosti.

Príslušné požiadavky ICAO (príloha 6 časť I ods. 4.2.2.2) sa od novembra 2008 podrobili úpravám s cieľom zabezpečiť, aby zmluvné štáty boli povinné zaviesť program obsahujúci postupy, pokiaľ ide o dohľad nad prevádzkou zahraničných leteckých dopravcov na ich území, a prijať vhodné opatrenia. Výsledky programu ES SAFA použité pri uplatňovaní nariadenia č. 2111/2005 preto svedčia o tom, že Spoločenstvo je dobre pripravené na spoluprácu s krajinami, ktoré nie sú členmi EÚ, a navrhuje vypracovanie programu inšpekcií lietadiel na ploche na medzinárodnej úrovni na základe postupov, ktoré sú Spoločenstvu veľmi dobre známe. Umožnilo by to, aby sa informácie získané na základe takýchto inšpekcií zosúladili a štandardizovali. Tieto dôležité informácie by sa tým stali vzájomne zameniteľnými a ďalej by slúžili na presadzovanie spolupráce medzi štátmi v prospech prijatia objektívnych rozhodnutí o bezpečnosti leteckých dopravcov.

3. Celosvetový zákaz prevádzky nebezpečných leteckých dopravcov

Počas uplatňovania nariadenia (ES) č. 2111/2005 sa prejavilo, do akej miery členské štáty, partneri v rámci EHP a Švajčiarsko zakladajú svoje rozhodnutia o bezpečnosti na výsledkoch bezpečnostných auditov ICAO vykonávaných v rámci programu USOAP.

Práve v dôsledku dodržiavania sústavného monitorovania rôznych nápravných prostriedkov, ktoré zavádzajú leteckí dopravcovia a orgány civilného letectva, sa zákazy vykonávania leteckej dopravy nielen ukladali ale aj rušili. Okrem toho v krajinách, kde ICAO uverejňuje značné bezpečnostné problémy na základe auditu v rámci USOAP alebo kde správy o audite

odhalia početné a závažné nedostatky, Komisia zamýšľa aj naďalej zabezpečovať, aby sa leteckým spoločnostiam, ktoré získali oprávnenie v takých krajinách, nepovolilo lietať do Spoločenstva, pokiaľ ich orgány nedokážu zaručiť zhodu s normami ICAO. Zákaz (čiastočný alebo úplný zákaz vzťahujúci sa na niektorých alebo na všetkých dopravcov, ktorí získali povolenie v určitom štáte) zostane nevyhnutným postupom v prípade, ak spolupráca nie je postačujúca na zmiernenie bezpečnostných rizík.

Uplatňovaním nariadenia (ES) č. 2111/2005 sa preukázalo, že medzinárodné spoločenstvo by malo dôsledne dodržiavať normy a odporúčané postupy (SARPS) ICAO. V snahe podporiť dodržiavanie týchto noriem Komisia zamýšľa predložiť návrh, aby Rada ICAO v rámci svojich právomocí podľa článku 54 Chicagského dohovoru pristúpila k:

(a) otvorenému zverejneniu závažných bezpečnostných problémov nastolených po auditoch vykonaných v rámci USOAP na účely informovania širokej verejnosti;

(b) stanoveniu úrovne prijateľného bezpečnostného rizika, pri prekročení ktorého by odporúčala, aby štáty upustili od uznávania oprávnení leteckých dopravcov certifikovaných v štátoch, ktoré sa v dôsledku nedostatočného uplatňovania noriem ICAO zaraďujú nad túto úroveň;

(c) rozhodnutiu, aby ICAO prevzala aktívnejšiu úlohu pri koordinácii činností hlavných podporovateľov v oblasti pomoci s cieľom zlepšiť bezpečnostnú situáciu na základe jej auditov.

Taký krok by mal podporiť dodržiavanie medzinárodných bezpečnostných noriem všetkými zmluvnými štátmi ICAO, čím by sa zabezpečila vysoká úroveň bezpečnosti na celom svete a nielen tam, kde sa uplatňujú právne nástroje, ako je napríklad dané nariadenie. Výsledkom by v skutočnosti bol medzinárodný zoznam dopravcov, na ktorých sa vzťahuje zákaz.

Návrhy na posilnenie medzinárodných aktivít vo všetkých záležitostiach, ktoré sa týkajú bezpečnosti leteckej dopravy, sa budú ďalej rozpracovávať a predložia sa na nadchádzajúcej medzinárodnej konferencii o bezpečnosti, ktorú usporiada ICAO v marci 2010, ako európsky príspevok k tomuto podujatiu. Táto konferencia by mala pripraviť pôdu na rozvoj novej politiky v oblasti bezpečnosti a mala by viesť k ambicióznym rozhodnutiam v rámci ICAO počas zasadnutia jej valného zhromaždenia v septembri 2010.