



## LETECKÁ DOPRAVA: BEZPEČNOSŤ

Spoločné pravidlá, ktoré sa postupne rozšírili na celú sieť leteckej dopravy, zaručujú jednotnú a vysokú úroveň bezpečnosti<sup>[1]</sup> v rámci vnútorného trhu leteckej dopravy.

### PRÁVNY ZÁKLAD

Článok 100 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie.

### CIELE

Dobudovaním vnútorného trhu leteckej dopravy približne v polovici 90. rokov 20. storočia<sup>[2]</sup> sa súčasne zaviedol aj súbor spoločných a povinných pravidiel s cieľom zabezpečiť jednotnú vysokú úroveň bezpečnosti.

### VÝSLEDKY

Letecká doprava a bezpečnosť sú neoddeliteľné: bez prísnych pravidiel, ktoré zaručujú vysokú úroveň bezpečnosti, by sa letecká doprava nemohla rozvíjať – z dôvodu nedostatku cestujúcich (a bezpochyby aj leteckých posádok). Lietadlom možno, okrem toho, cestovať rýchlo a na veľké vzdialenosti: letecká bezpečnosť a medzinárodná spolupráca (viac či menej dôkladná a účinná) idú teda ruka v ruke.

Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO<sup>[3]</sup>) zavádza minimálne normy týkajúce sa bezpečnosti na celosvetovej úrovni, ktorých dodržiavanie do veľkej miery závisí od dobrej vôle zmluvných štátov.

Zriadením vnútorného trhu leteckej dopravy v Európe sa zaviedlo zaručenie jednotnej a vysokej úrovne bezpečnosti cestujúcich na všetkých letoch v rámci Únie. Vnútroštátne pravidlá teda prenechali miesto spoločným predpisom, ktorých vykonávanie je povinné. Vnútroštátne regulačné orgány aj ich úrady dobrovoľnej spolupráce (najmä bývalé združené letecké orgány – Joint Aviation Authorities<sup>[4]</sup>) boli

[1]Bezpečnosť leteckej dopravy sa týka koncepcie, konštrukcie, údržby a používania lietadiel. Nesmie sa zamieňať s bezpečnostnou ochranou letectva, ktorej cieľom je zabrániť zlovoľným činom namiereným proti lietadlám, cestujúcim a vybaveniu lietadiel (pozri informačný list [3.4.7](#)).

[2]Ide o tzv. tretí liberalizačný balík leteckej dopravy, teda nariadenia (EHS) č. 2407/92, 2408/92 a 2409/92 (v súčasnosti nahradené nariadením (ES) č. 1008/2008), ktorým sa umožnil voľný prístup leteckých prepravcov Spoločenstva k leteckým spojeniam v rámci Spoločenstva (pozri informačný list [3.4.6](#)).

[3]Medzinárodná organizácia civilného letectva (ICAO) je špecializovaná agentúra OSN zriadená Dohovorom o medzinárodnom civilnom letectve z decembra 1944 (tiež známy ako „Chicagský dohovor“), ku ktorému sa do dnešného dňa pripojilo 191 štátov. ICAO prijíma normy a „odporúčané postupy“, ktoré by mali zmluvné štáty uplatňovať, neexistuje však žiadny záväzný mechanizmus, ktorým by sa správne uplatňovanie zaručilo.

[4]Joint Aviation Authorities (JAA) boli neformálnym orgánom spolupráce medzi rôznymi regulačnými orgánmi civilného letectva väčšiny európskych (z EÚ aj mimo EÚ) krajín, ktorých úlohou bolo zaviesť



tiež nahradené úniovým mechanizmom, ktorý spája vnútroštátne orgány civilného letectva, Európsku komisiu a Európsku agentúru pre bezpečnosť letectva (EASA)<sup>[5]</sup>. Od roku 2003 je EASA poverená najmä prípravou pravidiel (ktoré tvoria základ pre návrhy legislatívnych aktov zo strany Komisie). Komisia, agentúra a príslušné vnútroštátne orgány kontrolujú uplatňovanie týchto pravidiel – vo svojich príslušných oblastiach právomocí, pričom sa však vzájomne podporujú.

Spoločné pravidlá v oblasti bezpečnosti civilného letectva majú svoj pôvod v normách a odporúčaní ICAO a často ich posilňujú. Postupne sa rozšírili na celú sieť leteckej dopravy. Vo všeobecnosti sa zameriavajú na predchádzanie nehodám v čo najskoršom štádiu, a spočívajú tak v stanovovaní zodpovednosti príslušných aktérov, ako aj v ich kontrole<sup>[6]</sup>.

Takto sa od roku 1994 zásady ICAO týkajúce sa vyšetovania leteckých nehôd transponujú do práva Spoločenstva (smernicou 94/56/ES, ktorá bola nahradená nariadením (EÚ) č. 996/2010): tieto vyšetovania sa musia viesť úplne nezávisle, s jediným cieľom – zistiť príčiny nehôd a zabrániť ďalším nehodám, nie pátrať po vinníkovi alebo vyvodzovať zodpovednosť (čo nie je vždy v úplnom súlade s vnútroštátnymi občianskymi a trestnými právami, ktoré sa, naopak, snažia identifikovať a potrestať zodpovedné osoby). Z rovnakej zásady prevencie, a nie trestania, vychádzajú pravidlá o hlásení udalostí v civilnom letectve (smernica 2003/42/ES; nariadenia (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007, ktoré boli neskôr všetky nahradené nariadením (EÚ) č. 376/2014): od roku 2005 sa musia príslušným vnútroštátnym orgánom, a prostredníctvom nich aj EASA, nahlasovať všetky nezrovnalosti, ktoré sa vyskytli kdekoľvek v reťazci leteckej dopravy, a na účely analýzy sa musia zaznamenávať a šíriť (prostredníctvom centrálného registra, ktorý spravuje Európska komisia).

Od roku 2003<sup>[7]</sup> sa spoločnými pravidlami riadi aj letová spôsobilosť lietadiel, teda spôsob, akým sa lietadlá projektujú, konštruujú a udržiavajú. V roku 2008 sa predpisy rozšírili na leteckú prevádzku a na vzdelávanie letovej posádky, t. j. na spôsob, akým sa majú lietadlá používať. V roku 2009 sa ďalej rozšírili na bezpečnosť prevádzky letísk, riadenie letovej prevádzky a poskytovanie leteckých navigačných služieb. Všetky tieto pravidlá sa uplatňujú rovnako na výrobky, organizácie a personál, ktorý je poverený ich projektovaním, konštrukciou, údržbou a využívaním – vrátane lietadiel a dopravcov z tretích krajín, ktorí pôsobia v Únii. V roku 2015 Európska komisia navrhla, aby

---

bezpečnostné normy a postupy (ktoré potom každý zúčastnený štát uplatňoval podľa vlastného uváženia). JAA, ktoré mali až do 43 členských krajín, začali svoju činnosť v roku 1970 (s príchodom Airbusu) a ukončili ju v roku 2009. Ich existencia sa zavedením spoločných pravidiel bezpečnosti leteckej dopravy, ktoré sú povinné a priamo uplatniteľné, stala pre členské štáty Európskej únie bezpredmetnou.

[5] Treba poznamenať, že v oblasti riadenia leteckej dopravy a leteckých navigačných služieb vypracúva technické predpisy aj Eurocontrol alebo iné normalizačné orgány, napr. EUROCAE (Eurocontrol tiež uplatňuje časť týchto predpisov). S rozšírením spoločných pravidiel bezpečnosti leteckej dopravy a právomocí AESA na tieto oblasti je spojené vyjasnenie rozdelenia úloh: agentúra bude pripravovať technické predpisy a Eurocontrol bude mať na starosti operačné úlohy v rámci „jednotného európskeho neba“ (pozri informačný list [3.4.8](#)). Pozri tiež návrh nariadenia [COM\(2013\)0409](#) z 11. júna 2013 a uznesenie, ktoré Európsky parlament prijal v prvom čítaní 12. marca 2014: Ú. v. EÚ C 378, 9.11.2017, s. 584.

[6] Osvedčovanie projekčných organizácií zo strany AESA (Design Organisation Approval) je dobrým príkladom tohto posilnenia zodpovednosti aktérov leteckej dopravnej siete.

[7] Úplne minimálna harmonizácia technických pravidiel sa zaviedla v roku 1991 prostredníctvom nariadenia (EHS) č. 3922/91 na základe dojednaní, ktoré (s veľkou námahou) prijali Joint Aviation Authorities.



sa tieto pravidlá posilnili, aby okrem iného zohľadňovali vývoj lietadiel bez posádky (drónov) a vzájomnú závislosť medzi bezpečnosťou letectva a inými oblasťami, akými sú bezpečnosť alebo ochrana životného prostredia ([COM\(2015\)0613](#)). Návrhom sa rozšírili právomoci agentúry EASA v oblastiach, ako je bezpečnosť (vrátane kybernetickej bezpečnosti) a životné prostredie. Navrhlo sa v ňom aj niekoľko zmien v štruktúre agentúry EASA (napr. vytvorenie výkonnej rady, ktorá by pomáhala správnej rade a výkonnému riaditeľovi). Dôležité je, že pre EASA boli navrhnuté ďalšie dva zdroje príjmov (granty a odplaty za letecké navigačné služby, pokiaľ ide o úlohy súvisiace s ATM/ANS). Po rozsiahlych diskusiách o tomto návrhu medzi Parlamentom a Radou bolo v júli 2018 prijaté nariadenie (EÚ) 2018/1139<sup>[8]</sup>, ktorým sa zrušuje predchádzajúce základné nariadenie o EASA (nariadenie (ES) č. 216/2008).

V roku 1996 prostredníctvom programu SAFA (Safety assessment of foreign aircraft) položila Európska konferencia civilného letectva (ECAC<sup>[9]</sup>) základy harmonizácie inšpekcí zahraničných lietadiel (európskych aj mimoeurópskych), v prípade, že sa tieto nachádzajú na letiskách zmluvných štátov, aby bolo možné overiť, že vyhovujú minimálnym bezpečnostným požiadavkám, ktoré stanovila ICAO<sup>[10]</sup>. Smernicou 2004/36/ES (ktorú nahradili príslušné ustanovenia nariadenia (ES) č. 216/2008) sa SAFA stala od roku 2006 povinnou pre členské štáty. Od roku 2014 sú lietadlá štátov EASA (EÚ, Island, Nórsko a Švajčiarsko) kontrolované na základe noriem agentúry, ktoré sú v niektorých prípadoch prísnejšie, a inšpekcí SACA (Safety Assessment of Community Aircraft), na ktoré sa vzťahuje nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012. V súčasnosti sa na programe SAFA/SACA zúčastňuje 48 európskych a mimoeurópskych štátov- medzi nimi 28 členských štátov EÚ, a každý rok sa takto v Únii kontroluje viac ako 6 000 lietadiel (ktoré sú takmer rovnomerne rozdelené medzi subjektmi z Únie alebo tretích krajín; dohromady sa skontroluje viac ako 11 000 lietadiel vo všetkých zmluvných štátoch). EASA centralizuje výsledky týchto inšpekcí. Zistené nedostatky môžu viesť k operačným obmedzeniam, prípadne k zapísaniu príslušných spoločností na „čiernu listinu“ leteckých dopravcov, ktorí z bezpečnostných dôvodov podliehajú zákazu prevádzky v Európskej únii. Táto „čierna listina“ sa zaviedla v roku 2005 (nariadenie (ES) č. 2111/2005). Pravidelne sa aktualizuje a uverejňuje (prostredníctvom následných zmien nariadenia (ES) č. 474/2006), aby boli cestujúci, predajcovia leteniek a príslušné orgány vždy informovaní. Okrem toho, aby mohli prevádzkovatelia z tretích krajín lietať do Únie, od novembra 2016 musia preukázať, že dodržiavajú normy ICAO, a to prostredníctvom povolenia vydaného EASA (nariadenie (EÚ) č. 452/2014).

---

[8]Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 22.8.2018, s. 1).

[9]Európska konferencia civilného letectva (ECAC) neformálne združuje orgány poverené civilným letectvom zo 44 európskych krajín s cieľom harmonizovať ich politiky a postupy a ich vzťahy s ostatnými regiónmi sveta. ECAC, samozrejme, nemá regulačnú právomoc, ale je užitočným poradným orgánom („think tankom“).

[10]Teda požiadavky uvedené v prílohe 1 (licencie personálu), 6 (operačné pravidlá) a 8 (letová spôsobilosť lietadla) Chicagského dohovoru.



Obsah tejto čiernej listiny poukazuje na potrebu zlepšiť bezpečnosť civilného letectva v určitých regiónoch sveta. S týmto cieľom sa zaviedla náležitá spolupráca s ICAO, ktorá poskytuje pomoc štátom s najväčšími problémami pri zavádzaní účinných systémov pre leteckú bezpečnosť. EÚ zároveň ponúka krajinám vo svojom blízkom susedstve, do ktorých môžu mnohí európski občania cestovať lietadlom, možnosť integrácie do vnútorného trhu leteckej dopravy, čo si nevyhnutne vyžaduje uplatňovanie všetkých spoločných pravidiel v oblasti leteckej bezpečnosti (štáty Európskeho hospodárskeho priestoru, Švajčiarsko, štáty Balkánu, ktoré sú zmluvnými stranami dohody o spoločnom európskom vzdušnom priestore).

Možno poznamenať, že medzinárodná spolupráca v oblasti bezpečnosti letectva je zameraná aj na zjednodušenie výmeny tovarov a služieb – keďže zvýšený počet vnútroštátnych technických noriem by mohol narúšať obchodnú činnosť. Únia teda uzavrela dohody o vzájomnom uznávaní úrovne bezpečnosti so svojimi kľúčovými partnermi v oblasti letectva (USA, Kanadou a Brazíliou); na druhej strane EASA podpisuje tzv. pracovné dojednania pre osobitné projekty s priemyselnými partnermi pochádzajúcimi z krajín, ktoré nie sú zapojené do dohody o vzájomnom uznávaní. Tovary a služby, na ktoré sa vzťahujú tieto dohody a dojednania, sa potom môžu voľne vymieňať medzi zmluvnými štátmi.

V roku 2018 Komisia predložila návrh o uzavretí dohody medzi Európskou úniou a Čínou o bezpečnosti civilného letectva. Rozhodovací proces stále prebieha ([2018/0155/NLE](#)).

## ÚLOHA EURÓPSKEHO PARLAMENTU

Pri svojej odhodlanej podpore zavádzania účinného európskeho bezpečnostného systému civilného letectva sa Parlament vždy snažil presadzovať najmä právo cestujúcich na informácie a efektívnosť Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva.

Od prijatia smernice SAFA poslanci očakávali, že bude slúžiť aj na verejné pokarhanie leteckých dopravcov, ktorí nespĺňajú medzinárodné bezpečnostné normy. Parlament tiež žiadal, aby mohla Európska komisia rozšíriť opatrenia, ktoré prijal určitý členský štát na základe inšpekcie SAFA, na celú Úniu. Tým poslanci položili základy toho, čo sa neskôr stalo „čiernou listinou“. Vďaka Európskemu parlamentu sa jej zverejňovanie stalo povinným a zaviedla sa úhrada cestovného alebo presmerovanie cestujúcich v prípade zrušenia letu z dôvodu zapísania spoločnosti na túto listinu. Pokiaľ ide o agentúru EASA, poslanci od začiatku projektu chceli, aby bola pri výkone svojich technických úloh nezávislá a disponovala čo najširšími právomocami: v roku 2002 Parlament žiadal rozšírenie spoločných bezpečnostných predpisov a právomocí EASA na prevádzku lietadiel a udeľovanie licencií letovým posádkam, ktoré bolo nakoniec schválené v roku 2008. Poslanci tiež udelili agentúre právomoc účinnej a skutočne odrádzajúcej kontroly tým, že jej umožnili ukladať finančné pokuty primerané porušeniu predpisov.

Parlament navyše v roku 2016 privítal návrh Komisie na revíziu základného nariadenia EASA (nariadenie (ES) č. 216/2008), ktorého cieľom je dosiahnuť najvyššiu úroveň bezpečnosti v leteckej doprave. Zdôraznil najmä potrebu ustanovení, ktoré sú nevyhnutné na prispôbenie EASA novému vývoju v leteckej doprave, ako je



zvýšená letecká premávka, rozsiahle používanie dronov, vznik konfliktných oblastí v bezprostrednej blízkosti Európy a narastajúca technologická zložitosť v leteckej doprave. V roku 2017 vyzval Komisiu a Radu, aby poskytli EASA dostatočné zdroje a personál s cieľom zaistiť prísne bezpečnostné normy a posilniť jej úlohu na medzinárodnej scéne.

Významné dokumenty Európskeho parlamentu v tejto oblasti:

- odporúčanie do druhého čítania z 21. marca 2002, ktoré sa týka spoločnej pozície Rady na účely prijatia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a ktorým sa zriaďuje Európska agentúra pre bezpečnosť letectva ([A5-0093/2002](#)),
- správa z 9. marca 2004 o spoločnom projekte, ktorý bol schválený zmierovacím výborom, o smernici Európskeho parlamentu a Rady týkajúcej sa bezpečnosti lietadiel tretích krajín, ktoré využívajú letiská Spoločenstva ([A5-0125/2004](#)),
- správa z 19. októbra 2005 o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o informovaní cestujúcich leteckej dopravy o totožnosti prevádzkujúceho dopravcu a o oznamovaní bezpečnostných informácií členskými štátmi ([A6-0310/2005](#)),
- uznesenie Európskeho parlamentu z 29. októbra 2015 o bezpečnom používaní diaľkovo riadených leteckých systémov (RPAS), všeobecne známych ako bezpilotné lietadlá (dróny), v oblasti civilného letectva ([A8-0261/2015](#))<sup>[11]</sup>,
- správa z 2. decembra 2016 o návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva ([A8-0364/2016](#)),
- uznesenie Európskeho parlamentu zo 16. februára 2017 o stratégii v oblasti letectva pre Európu ([A8-0021/2017](#))<sup>[12]</sup>.

Esteban Coito  
04/2019

---

[11]Ú. v. EÚ C 355, 20.10.2017, s. 63.

[12]Ú. v. EÚ C 252, 18.7.2018, s. 284.

