

ZÁPISNICA

Účel: zasadnutie Stálej medzirezortnej komisie Ministerstva dopravy a výstavby Slovenskej republiky (ďalej len „MDV SR“) a Ministerstva obrany Slovenskej republiky (ďalej len „MO SR“, spolu ďalej len „Komisia“)

Miesto konania: MDV SR, Bratislava

Dátum, čas: 29. 11. 2022, 10:00 – 13:00 h

Zúčastnení: Maroš Klinčák, podpredseda Komisie
Zdenek Baška, člen Komisie
Pavol Hudák, člen Komisie
Michal Hýsek, člen Komisie
Martin Kuterka, člen Komisie
komisia uznášaniaschopná

členovia Komisie Róbert Tóth a Igor Urbánik sa nezúčastnili zasadnutia

predsedu Komisie zastupoval podpredseda Komisie

Prizvaní odborníci:

René Molnár (Dopravný úrad)
Ivan Hasiček (Dopravný úrad)
Vojtech Šproch (Dopravný úrad)
Martina Chibel'ová (Letové prevádzkové služby SR, š. p.)
Miroslav Podhorný (Letové prevádzkové služby SR, š. p.)
Pavol Balažovič (Vzdušné sily Ozbrojených síl SR)
Michal Kolařík (Úrad vojenského letectva MO SR)

Priebeh zasadnutia Komisie:**1.) Program**

Zasadnutie Komisie bolo zvolané na základe materiálov predložených Dopravným úradom (ďalej len „DÚ“) – 4 materiály a Letovými prevádzkovými službami SR, š. p. (ďalej len „LPS SR“) – 1 materiál. Vzhľadom na povahu dvoch predložených materiálov boli tieto v súlade so systémom riadenia informačnej bezpečnosti MDV SR označené stupňom dôvernosti „chránené“, ostatným materiálom bol ponechaný stupeň dôvernosti „verejný“.

Zasadnutia Komisie sa nezúčastnili zástupca Veliteľstva vzdušných síl Ozbrojených síl SR (ďalej len „VzS OS SR“) Róbert Tóth a zástupca LPS SR Igor Urbánik, neúčast' oboch na zasadnutí nebola tajomníkovi Komisie vopred oznámená. Vzhľadom na skutočnosť, že v čase konania zasadnutia nebol ustanovený generálny riaditeľ sekcie civilného letectva MDV SR, predsedu v súlade so Štatútom Komisie zastupoval podpredseda Komisie (ďalej len „predsedajúci“). Zástupca MDV SR Michal Hýsek musel zasadnutie Komisie opustiť v čase od 11:45 h do 12:30 h z dôvodu ďalšieho

pracovného programu, počas jeho neprítomnosti Komisia nebola uznášaniaschopná a neprebehlo žiadne hlasovanie.

K programu zasadnutia Komisie, prednesenému predsedajúcim, neboli vznesené žiadne návrhy alebo pripomienky.

2.) Plnenie záverov z predchádzajúcich zasadnutí Komisie

K tomuto bodu neboli vznesené žiadne návrhy ani pripomienky.

3.) Materiál SMK/2022/10 – Návrh na zmenu – zvýšenie hornej hranice vzdušného priestoru triedy G

Pôvodný predkladateľ materiálu Igor Urbánik sa zasadnutia Komisie nezúčastnil, prítomní zástupcovia LPS SR nemali k predloženému materiálu dostatok informácií. Po krátkej diskusii sa účastníci zhodli, že k uvedenému návrhu je vhodné začať odbornú diskusiu tak ako to navrhoval predložený materiál, nebude sa však zatiaľ iniciovať konkrétny návrh a vykonávať posúdenie bezpečnosti, ale návrh na zmenu bude najprv predložený zástupcami LPS SR na rokovanie Výboru Stálej medzirezortnej komisie (ďalej len „V/SMK“) a na základe jeho záverov sa zvolí ďalší postup. Návrh uznesenia č. U/2022/9 bol upravený v tomto zmysle.

Predsedajúci dal hlasovať o upravenom návrhu uznesenia.

Výsledok hlasovania: za – 5 x, proti – 0, zdržali sa – 0.

Materiál bol schválený s pripomienkami a uznesenie v pozmenenej podobe bolo prijaté.

4.) Materiál SMK/2022/11 – Rozhodnutie o sporných bodoch pripravovaného dokumentu o rozdelení vzdušného priestoru Slovenskej republiky a systéme jeho spravovania

Materiál za predkladateľa prezentoval Vojtech Šproch. Išlo o konkrétne čiastkové body, na ktorých nebolo možné dosiahnuť zhodu na zasadnutiach dočasnej pracovnej skupiny, ktorú za účelom vypracovania návrhu dokumentu ustanovila Komisia. Na základe návrhu člena Komisie Michala Hýseka sa z časových dôvodov začalo diskutovať rovno o bodoch návrhu uznesenia k materiálu.

DÚ a LPS SR žiadali neakceptovať v budúcom dokumente definíciu a vytvorenie vojenského riadeného okrsku (ďalej len „MIL CTR“) a vojenskej riadenej oblasti (ďalej len „MIL TMA“), nakoľko podľa ich argumentácie nie je prípustné a nebude akceptované ani zo strany Agentúry Európskej únie pre bezpečnosť letectva (ďalej len „EASA“), aby vo vzdušných priestoroch, do ktorých je za istých podmienok umožnený vstup letom GAT, neboli poskytované letecké navigačné služby (ďalej len „LNS“) osvedčeným a povereným poskytovateľom LNS alebo poskytovateľom LNS bez osvedčenia, ktorý je oprávnený poskytovať LNS. Keďže MO SR nie je v súčasnosti poskytovateľom LNS s príslušnými oprávneniami, nemôže v prípade zriadených MIL CTR alebo MIL TMA poskytovať LNS.

MO SR uviedlo, že Komisia v zmysle jej štatútu ustanovuje a schvaľuje štruktúry vzdušného priestoru SR a pravidiel využívania jeho určitých častí.

Úrad vojenského letectva MO SR (ďalej len „ÚVL MO SR“) argumentoval, že podobný systém je akceptovaný a funguje v Českej republike a v ďalších krajinách a že v minulosti fungoval aj v SR, bol však formou ústupku zo strany MO SR pred cca 10 rokmi opustený.

Podľa zástupcu MDV SR Michala Hýseka nový letecký zákon, ktorý však nadobudne účinnosť pravdepodobne až od 01. 05. 2023 alebo neskôr, umožní, aby minister dopravy a výstavby SR umožnil v súlade s čl. 7 ods. 5 nariadenia (ES) č. 550/2004 v platnom znení poskytovanie LNS aj poskytovateľovi, ktorý nie je osvedčený podľa legislatívy EÚ, musí však byť schopný poskytovať LNS v súlade s pravidlami platnými pre civilné letectvo. Podľa vyjadrenia ÚVL MO SR k tomuto aj ďalším bodom, MO SR nebude schopné splniť tieto podmienky skôr ako v septembri 2023 alebo neskôr. V súčasnosti je MO SR oprávnené poskytovať LNS iba štátnym lietadlám.

Predsedajúci argumentoval, že nielen v tomto, ale v žiadnom zo sporných bodov, o ktorých mala Komisia na zasadnutí podľa návrhu materiálu rozhodnúť, nebude možné dosiahnuť zhodu a je zbytočné strácať čas ich postupným prerokovávaním. Žiadal, aby členovia dočasnej pracovnej skupiny vypracovali alternatívne riešenia pre každý sporný bod, o ktorých by následne rozhodla Komisia. Pripravovaný dokument je podľa názoru ÚVL MO SR potrebné prijať až v závislosti od prijatia a znenia nového leteckého zákona. Hoci v súčasnosti nemá vytvorenie MIL CTR a MIL TMA význam, v budúcnosti to môže byť inak.

Zástupcovia LPS SR a DÚ oponovali, že dokument je potrebné prijať a schváliť čo najskôr a že vytvorenie MIL CTR a MIL TMA bude v rozpore s legislatívou EÚ a bude predmetom nálezu EASA. Podľa pravidiel lietania stanovených vykonávacím nariadením (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení, ak má byť vo vzdušnom priestore vytvorená trieda D, musia byť LNS poskytované poskytovateľom s príslušným oprávnením.

Zástupca MDV SR Michal Hýsek navrhol zvolať k tejto otázke samostatné pracovné stretnutie zainteresovaných strán v mesiaci január 2023, pričom vyzval zúčastnených predložiť možné termíny ich dostupnosti na takéto stretnutie. Zároveň navrhol prerušiť prerokovávanie tohto materiálu.

Predsedajúci dal hlasovať o návrhu na prerušenie rokovania o predložennom materiáli.

Výsledok hlasovania: za – 5 x, proti – 0, zdržali sa – 0.

Rokovanie o materiáli bolo prerušené a o návrhu uznesenia sa nehlasovalo.

5.) Materiál SMK/2022/12 – Realizácia nápravného opatrenia k zisteniu EASA č. ANS.SK.03.2022

Za predkladateľa materiál prezentoval Vojtech Šproch. Poukázal na skutočnosť, že podľa zistenia EASA je v rozpore s pravidlami lietania stanovenými vykonávacím nariadením (EÚ) č. 923/2012 v platnom znení, že v obmedzených a prechodne vyčlenených priestoroch, do ktorých je za stanovených podmienok umožnený vstup letov GAT, nie je stanovená trieda vzdušného priestoru, pilot lietadla prevádzky GAT preto nevie, podľa akých pravidiel má v danom priestore vykonať let. DÚ najprv požiadal EASA o posun termínu prijatia nápravných opatrení z 31. 08. 2022 na 30. 11. 2022 a zároveň navrhol, že problém bude vyriešený stanovením triedy vzdušného priestoru G v takýchto prípadoch. V tejto súvislosti prisľúbil EASA vykonanie troch krokov (úprava dokumentu o spravovaní vzdušného priestoru SR, vydanie rozhodnutia Komisie a úprava v AIP SR) v tomto smere.

MO SR vyjadrilo zásadný nesúhlas so stanovením triedy vzdušného priestoru G, keďže v takomto vzdušnom priestore je možné lietať bez rádiového spojenia, bez riadenia letov, pohybovať sa rôznymi smermi a pod. Problém by vznikol najmä u priestorov zriadených nad vojenskými letiskami, čo by degradovalo vojenské priestory v oblasti vojenských letísk, neumožnilo by bezproblémové vzlety a pristátia vojenských lietadiel a je teda neprípustné. V prípade iných priestorov nie je v čase ich

aktivácie umožnený vstup letov GAT. Z tohto dôvodu MO SR a Komisia nemôžu odsúhlasiť riešenie navrhované DÚ, teda stanovenie triedy vzdušného priestoru G nad vojenskými letiskami.

Inou možnosťou je do takýchto priestoroch nepovolit' vstup letom GAT, čo je však minimálne v prípade letov pre záchranu života, pátrania a záchrany a pod. neprípustné.

Ďalším návrhom bolo zriadiť v rámci takýchto priestorov zónu s povinným udržiavaním rádiového spojenia (RMZ), čo by síce odstránilo problém s lietaním bez rádiového spojenia, ale situáciu by to len ďalej komplikovalo.

Predkladateľ materiálu na základe argumentov konštatoval, že navrhnuté riešenie nie je ideálne a EASA ani nepožaduje, že v takýchto priestoroch musí byť stanovená trieda vzdušného priestoru práve G, ale že tam musí byť stanovená nejaká trieda.

Nový letecký zákon, ktorého účinnosť sa očakáva najskôr od 01. 05. 2023 alebo neskôr, umožní poskytovanie LNS zo strany MO SR aj bez osvedčenia nielen štátnym lietadlám. Z tohto dôvodu prítomní navrhli, aby DÚ informoval EASA o zmene v navrhovanom riešení, ktoré bude naviazané na účinnosť nového leteckého zákona. V priestoroch nad vojenskými letiskami bude nevyhnutné stanoviť istú triedu vzdušného priestoru, nemusí však ísť o triedu G, ktorá nie je vhodná, DÚ má preto informovať EASA, že riešenie bude prijaté po účinnosti nového leteckého zákona. Navrhovaný materiál preto nie je naďalej vhodný a bude prijaté iné riešenie, ktoré bude predmetom ďalšieho rokovania (viď bod č. 4).

Predseda júci dal hlasovať o materiáli v súčasnej podobe.

Výsledok hlasovania: za – 0, proti – 4 x, zdržali sa – 1 x.

Materiál nebol schválený a uznesenie nebolo prijaté.

6.) Materiál SMK/2022/13 – Prehodnotenie potreby využívania tranzitných koridorov TC_S01, TC_S02 a TC_S03

Za predkladateľa materiál prezentoval Vojtech Šproch, ale vyzval najmä zástupcov LPS SR, aby sa k téme vyjadrili, nakoľko ich sa prezentované incidenty najviac týkajú. Zopakoval najzávažnejšie incidenty uvedené v predkladacej správe k materiálu, pričom zdôraznil, že jedno hlásenie môže obsahovať aj viac incidentov súčasne.

Zástupkyňa LPS SR Martina Chibel'ová informovala, že medzičasom sa dohodli na bilaterálnom stretnutí s MO SR na riešenie týchto problémov, avšak pre personálne zmeny v posledných dňoch zatiaľ k nemu nedošlo.

Zástupcovia MO SR zopakovali, že koridory boli urýchlene vytvorené po agresii Ruskej federácie na Ukrajinu a SR, ako členský štát NATO, bolo viazané rozhodnutiami NATO Response Task a uznesením vlády SR. Uvedomujú si, že k incidentom došlo, pričom dialo sa tak aj v iných krajinách, problémom je aj nekoordinovaný postup jednotlivých krajín, ktorý sa prejavil napr. v nejednotnom rozpätí letových hladín koridorov v jednotlivých štátoch, pričom postupne sa zistené nedostatky odstraňujú a incidentov je stále menej. Hlavným problémom bolo najmä nedodržiavanie stanoveného časového limitu na aktiváciu koridorov, toto však nebolo objektívne možné vždy dodržať, keďže mnoho akcií v koridoroch bolo neplánovaných. Postupne dochádza k znižovaniu intenzity využívania koridorov, situácia sa však môže v budúcnosti podľa potreby zase zmeniť. V septembri 2022 sa v Bruseli uskutočnilo stretnutie zástupcov členských štátov NATO a poskytovateľov LNS, ktorého

sa zúčastnili aj zástupca VzS OS SR Pavol Balažovič a zástupcovia LPS SR, kde sa prerokovávali aj vzniknuté incidenty, nápravné opatrenia a lepšia koordinácia medzi jednotlivými krajinami.

Podľa vyjadrenia ich zástupcu, VzS OS SR mali informáciu iba o jednom incidente z 15. 05. 2022 a v prípade odklonenia letu LOT518 naopak Pavol Balažovič argumentoval, že požiadavka na odklonenie z dôvodu búrkových mrakov prišla len 1 minútu vopred, načo nebolo možné dostatočne rýchlo reagovať. Inak vyjadril pripravenosť v maximálnej možnej miere vychádzať v ústrety v podobných prípadoch a deklaroval, že každý nahlásený incident prechádza v rámci vojenských štruktúr podrobným posúdením a prijatím nápravných opatrení. K tejto problematike sa taktiež v minulosti stretávali so zástupcami LPS SR na pravidelnej báze.

Zástupkyňa LPS SR Martina Chibel'ová argumentovala, že v čase prijímania rozhodnutia o zriadení koridorov síce bolo vykonané spoločné posúdenie bezpečnosti, avšak nebolo zrejme vykonané detailné posúdenie bezpečnosti na strane vojenských orgánov práve v oblasti možných incidentov tohto druhu. Taktiež konštatovala, že LPS SR nemá vedomosť o výsledku vyšetrovania takýchto incidentov a prípadných prijatých nápravných opatreniach na vojenskej strane. Zástupcovia MO SR argumentovali, že to platí aj naopak a že niektoré skutočnosti uvedené v analýze incidentov nie je možné poskytnúť z dôvodu utajenia.

Zástupca MDV SR Michal Hýsek podotkol, že v prípade incidentu, ktorého účastníkom je osoba činná v civilnom letectve, je jej povinnosťou takýto incident hlásiť Leteckému a námornému vyšetrovaciemu útvaru MDV SR a ak došlo k porušeniu pravidiel lietania, príslušným na konanie o priestupku je DÚ.

Keďže MO SR nesúhlasilo so zrušením koridorov, zúčastnení sa dohodli na zintenzívnení výmeny informácií a spoločného posudzovania incidentov.

Predseda júci dal hlasovať o materiáli v súčasnej podobe.
Výsledok hlasovania: za – 0, proti – 3 x, zdržali sa – 2 x.
Materiál nebol schválený a uznesenie nebolo prijaté.

7.) Materiál SMK/2022/14 – Rozhodnutie o opodstatnenosti AMC spravovaných priestorov a priestorov zriadených pre potreby vojenskej letovej prevádzky na letisku Sliač

Za predkladateľa materiál prezentoval Vojtech Šproch. Požiadavka bola, aby MO SR zvážilo nutnosť existencie tak veľkého počtu AMC spravovaných priestorov a priestorov LZR a LZTRA v oblasti letiska Sliač, nakoľko sú mnohé z nich jednak minimálne využívané a vzhľadom na pripravovanú rekonštrukciu infraštruktúry na letisku Sliač možno očakávať aj minimálne využívanie tohto letiska. Výrazne by to zlepšilo prehľadnosť a využiteľnosť vzdušného priestoru SR.

Zástupcovia MO SR argumentovali, že na letisku Sliač nebude rekonštruovaná samotná RWY, preto nedôjde k úplnému odstaveniu prevádzky na letisku, letisko bude naďalej využívané ako vojenský logistický hub, aj pre vrtuľníky VzS OS SR, presnú mieru využívania nie je možné momentálne odhadnúť. Taktiež po skončení rekonštrukcie, ktorá sa odhaduje na cca 1 rok, a po príchode prvých nových stíhacích lietadiel 5. generácie bude potrebné zmeniť niektoré priestory s ohľadom na potreby výcviku na vojenských lietadlách typu F-16.

Prítomní sa zhodli na prerušení prerokovania tohto bodu a zvolaní pracovného stretnutia medzi MO SR na jednej strane a DÚ a LPS SR na strane druhej s cieľom posúdenia možných zmien v tejto oblasti.

Predsedajúci dal hlasovať o návrhu na prerušenie rokovania o predložennom materiáli.
Výsledok hlasovania: za – 5 x, proti – 0, zdržali sa – 0.
Rokovanie o materiáli bolo prerušené a o návrhu uznesenia sa nehlasovalo.

Záver z rokovania:

Záver z rokovania sú uvedené v jednotlivých uzneseniach a predchádzajúcich bodoch zápisnice.

Zapísal: Peter Pšenica, tajomník Komisie

Bratislava, dňa 29. 11. 2022

Maroš Klinčák
riaditeľ Úradu vojenského letectva
Ministerstva obrany SR
podpredseda Stálej medzirezortnej komisie

v zastúpení
predsedu Stálej medzirezortnej komisie

Príloha: Prezenčná listina