





**UREDBA (ES) št. 549/2004 EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA**

**z dne 10. marca 2004**

**o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba**

**(okvirna uredba)**

**(Besedilo velja za EGP)**

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA -

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 80(2) Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije <sup>(1)</sup>,

ob upoštevanju mnenja Ekonomsko-socialnega odbora <sup>(2)</sup>,

ob upoštevanju mnenja Odbora regij <sup>(3)</sup>,

v skladu s postopkom, določenim v členu 251 Pogodbe <sup>(4)</sup> in v smislu skupnega besedila, ki ga je odobril Spravni odbor 11. decembra 2003,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Izvajanje skupne prometne politike zahteva učinkovit sistem zračnega prometa, ki zagotavlja varno in redno delovanje storitev v zračnem prometu in s tem olajšuje prost pretok blaga, oseb in storitev.
- (2) Evropski svet je na svoji izredni seji v Lisboni dne 23. in 24. marca 2004 pozval Komisijo, naj predstavi predloge za upravljanje zračnega prostora, nadzor zračnega prometa in upravljanje pretoka zračnega prometa na osnovi dela Skupine na visoki ravni za enotno evropsko nebo, ki jo je ustanovila Komisija. Ta Skupina, ki je sestavljena večinoma iz civilnih in vojaških organov, odgovornih za letalsko navigacijo v državah članicah, je svoje poročilo predložila novembra 2000.
- (3) Za nemoteno delovanje sistema zračnega prometa je potrebna usklajena, visoka raven varnosti navigacijskih storitev zračnega prometa, ki omogoča optimalno uporabo evropskega zračnega prostora, kakor tudi usklajena, visoka raven varnosti v zračnem prometu, skladno z izvajanjem obveznosti navigacijskih služb zračnega prometa v skupnem interesu in obveznosti javne službe. Zato mora sistem ustrezati najvišjim standardom odgovornosti in pristojnosti.
- (4) Razvoj enotnega evropskega neba naj se uskladi z obveznostmi, ki izhajajo iz članstva v Skupnosti in njenih držav članic v Eurocontrolu, kakor tudi z načeli Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944.
- (5) Odločitve glede vsebine, obsega in izvedbe vojaških operacij in vojaškega usposabljanja ne sodijo v pristojnost Skupnosti.

<sup>(1)</sup> UL C 103 E, 30.4.2002, str. 1.

<sup>(2)</sup> UL C 241, 7.10.2002, str. 24.

<sup>(3)</sup> UL C 278, 14.11.2002, str. 13.

<sup>(4)</sup> Mnenje Evropskega parlamenta z dne 3. septembra 2002 (UL C 272 E, 13.11.2003, str. 296), Skupno stališče Sveta z dne 18. marca 2003 (UL C 129 E, 3.6.2003, str. 1) in Stališče Evropskega parlamenta z dne 3. julija 2003 (še ni objavljeno v Uradnem listu). Zakonodajna resolucija Evropskega parlamenta z dne 29. januarja 2004 in Sklep Sveta z dne 2. februarja 2004.

▼B

- (6) Države članice so sprejele splošno izjavo glede vojaških zadev, povezanih z enotnim evropskim nebom<sup>(1)</sup>. V skladu s to izjavo morajo države članice vzpodbujati zlasti sodelovanje med civilnimi in vojaškimi organi in olajšati sodelovanje med njihovimi oboroženimi silami v vseh zadevah, povezanih z upravljanjem zračnega prometa, če menijo in v kolikor je to potrebno.
- (7) Zračni prostor je omejen vir, katerega optimalna in učinkovita uporaba je mogoče le, če se upoštevajo potrebe vseh uporabnikov, in ga, kadar je primerno, zastopajo v celotnem procesu razvoja skupnega evropskega neba, v procesu odločanja in izvajanja, pri čemer je vključen Odbor za enotno evropsko nebo.
- (8) Skupnost naj iz teh razlogov in da bi razširila enotno evropsko nebo na večje število evropskih držav, določi skupne cilje in program ukrepanja, ki bi spodbudil prizadevanja Skupnosti, držav članic in različnih gospodarskih interesnih skupin pri oblikovanju bolj integriranega operativnega zračnega prostora, t.j. enotnega evropskega neba, ob upoštevanju razvoja, ki poteka znotraj Eurocontrola.
- (9) Kadar države članice ukrepajo, da bi zagotovile skladnost z zahtevami Skupnosti, morajo biti organi, ki skladnost preverjajo, dovolj neodvisni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa.
- (10) Navigacijske službe zračnega prometa, zlasti službe zračnega prometa, ki so primerljive z javnimi organi, je treba funkcionalno ali strukturno ločiti in so v različnih državah članicah organizirane v zelo različnih pravnih oblikah.
- (11) Kadar se zahtevajo neodvisne revizije izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa, je treba inšpekcijski nadzor, ki ga izvajajo uradni revizijski organi v državah članicah, kjer te službe zagotavlja administrativna služba ali javna institucija, katero navedeni uradni organi nadzirajo, priznati kot neodvisno revizijo ne glede na to, ali so revizijska poročila javno objavljena ali ne.
- (12) Zaželeno je, da se enotno evropsko nebo razširi na tretje evropske države bodisi v okviru sodelovanja Skupnosti z Eurocontrolom po njenem pristopu k tej organizaciji ali z dogovori, ki jih Skupnost sklene s tretjimi državami.
- (13) Pristop Skupnosti k Eurocontrolu je pomemben dejavnik za uresničevanje vseevropskega zračnega prostora.
- (14) V okviru uresničevanja enotnega evropskega neba naj Skupnost, kadar je primerno, uveljavi najvišjo raven sodelovanja z Eurocontrolom, da zagotovi sinergijo njunih zakonodaj in skladnost strategij ter tako prepreči dvojno uporabo.
- (15) V skladu s sklepi Skupine na visoki ravni je Eurocontrol organ z ustreznimi izkušnjami, ki lahko nudi podporo Skupnosti v njeni vlogi zakonodajalca. Zato je treba predvideti ukrepe za izvajanje zadev, ki izhajajo iz pristojnosti Eurocontrola zaradi pooblastil, podeljenih tej organizaciji, ob upoštevanju pogojev, ki jih je treba vključiti v okvir sodelovanja med Komisijo in Eurocontrolom.
- (16) Pri pripravi ukrepov za oblikovanje enotnega evropskega neba so potrebna obsežna posvetovanja z ekonomskimi in socialnimi akterji.
- (17) Socialne partnerje je treba na primeren način obveščati in z njimi opraviti posvet o vseh ukrepih, ki imajo pomembne socialne posledice. Posvet je treba opraviti tudi z Odborom za sektorski

<sup>(1)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 9.

**▼B**

dialog, ustanovljenim na podlagi Sklepa Komisije 1998/500/ES z dne 20. maja 1998 o ustanovitvi Odborov sektorskega dialoga med socialnimi partnerji na evropski ravni <sup>(1)</sup>.

- (18) Zainteresirane strani, kot so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, letališke družbe, letalska industrija in predstavniki strokovnega osebja, bi morali imeti možnost, da Komisiji svetujejo o tehničnih vidikih uveljavljanja enotnega evropskega neba.
- (19) Zmogljivosti celovitega sistema navigacijskih služb zračnega prometa na evropski ravni je treba redno ocenjevati zaradi kontrole učinkovitosti sprejetih ukrepov in sprejetja dodatnih ukrepov z obveznim upoštevanjem visoke ravni varnosti.
- (20) Sankcije, ki so predvidene za kršitve te uredbe in ukrepov iz člena 3, morajo biti učinkovite, sorazmerne, odvračilne in ne smejo zmanjšati varnosti.
- (21) Učinke ukrepov, sprejetih na podlagi te uredbe, je treba oceniti z vidika poročil, ki jih mora Komisija redno predložiti.
- (22) Ta uredba ne vpliva na pristojnost držav članic, da sprejmejo določbe v zvezi z organiziranostjo njihovih oboroženih sil. Ta pristojnost držav članic lahko vodi k sprejetju ukrepov, ki njihovim oboroženim silam omogočajo zadosten zračni prostor za ustrezno izobraževanje in usposabljanje. Zato, da se omogoči izvajanje te pristojnosti, pa je treba sprejeti zaščitno klavzulo.
- (23) S skupno deklaracijo ministrov za zunanje zadeve Kraljevine Španije in Združenega kraljestva je bil 2. decembra 1987 v Londonu sklenjen dogovor o večjem sodelovanju obeh držav pri uporabi gibraltarskega letališča. Ta dogovor se bo šele začel izvajati.
- (24) Ker cilja te uredbe, namreč oblikovanja enotnega evropskega neba, države članice ne morejo doseči same zaradi nadnacionalnega obsega te akcije, in ga lahko bolje dosežejo na ravni Skupnosti, pri čemer lahko zagotovijo podrobna izvedbena pravila, ki upoštevajo posebne lokalne pogoje, lahko Skupnost sprejme ukrepe v skladu z načeli subsidiarnosti, kakor določa člen 5 Pogodbe. V skladu z načelom sorazmernosti, določenim v navedenem členu, ta uredba ne presega okvirov, potrebnih za doseganje tega cilja.
- (25) Ukrepi, potrebni za izvajanje te direktive, morajo biti sprejeti v skladu s Sklepom Sveta 1999/486/ES z dne 28. junija 1999 o določitvi postopkov za uresničevanje Komisiji podeljenih izvedbenih pooblastil <sup>(2)</sup>.
- (26) Člen 8(2) Standardnega poslovnika za odbore <sup>(3)</sup>, ustanovljenem na podlagi člena 7(1) Sklepa 1999/468/ES, vsebuje standardno določbo, po kateri predsednik odbora lahko odloči, da povabi tretjo stran na sestanek tega odbora. Predsednik Odbora za enotno evropsko nebo po potrebi povabi predstavnike Eurocontrola, naj se udeležijo sestankov v vlogi opazovalcev ali strokovnjakov -

<sup>(1)</sup> UL L 225, 12.8.1998, str. 27.

<sup>(2)</sup> UL L 184, 17.7.1999, str. 23.

<sup>(3)</sup> UL C 38, 6.2.2001, str. 3.

**▼B**

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

**▼M1***Člen 1***Cilj in področje uporabe**

1. Cilj pobude „Enotno evropsko nebo“ je okrepiti veljavne varnostne standarde v zračnem prometu, prispevati k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa ter izboljšati celovito uspešnost upravljanja zračnega prometa (ATM) in sistema navigacijskih služb zračnega prometa (ANS) za splošni zračni promet v Evropi ter tako ustreči zahtevam uporabnikov zračnega prostora. To enotno evropsko nebo vključuje usklajeno vseevropsko omrežje prog, upravljanje prog in sisteme za upravljanje zračnega prometa, ki temeljijo izključno na varnosti, učinkovitosti in tehničnih zahtevah v dobrobit vseh uporabnikov zračnega prostora. V zasledovanju tega cilja ta uredba vzpostavlja usklajen regulativni okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba.

2. Uporaba te uredbe in ukrepov iz člena 3 ne posega v suverenost držav članic nad njihovim zračnim prostorom in v njihove zahteve glede javnega reda ter v varnostne in obrambne zadeve, kakor so določene v členu 13. Ta uredba in ukrepi iz člena 3 ne vključujejo vojaških operacij in vojaškega usposabljanja.

3. Uporaba te uredbe in ukrepov iz člena 3 ne posega v pravice in dolžnosti držav članic, ki izhajajo iz Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944 (čikaška konvencija). V povezavi s tem je dodatni cilj te uredbe na zadevnih področjih pomagati državam članicam pri izpolnjevanju njihovih obveznosti po čikaški konvenciji z oblikovanjem osnove za skupno razlago in enotno izvajanje njenih določb ter z zagotavljanjem, da bodo določbe v tej uredbi in predpisih za njeno izvajanje natančno upošteevane.

4. Uporaba te uredbe za gibraltarsko letališče ne posega v zadevni pravni položaj Kraljevine Španije in Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska v zvezi s sporom glede suverenosti nad ozemljem, na katerem je letališče.

**▼B***Člen 2***Opredelitve pojmov**

Za namen te uredbe in ukrepov iz člena 3 se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

1. „služba za kontrolo zračnega prometa (ATC)“ pomeni služba, ki se zagotavlja za:
  - (a) preprečevanje trčenja:
    - med zrakoplovi in
    - med zrakoplovi in ovirami na področju manevriranja in
  - (b) pospeševanje in vzdrževanje urejenega pretoka zračnega prometa;
2. „letališka nadzorna služba“ pomeni služba ATC za letališki promet;
3. „letalska informacijska služba“ pomeni služba, ki je ustanovljena za posredovanje letalskih informacij in podatkov, potrebnih za varno, redno in učinkovito zračno navigacijo na določenem območju;
4. „navigacijske službe zračnega prometa“ pomeni službe zračnega prometa, komunikacijske službe, navigacijske in nadzorovalne

**▼B**

službe, meteorološke službe za navigacijo v zračnem prometu in letalske informacijske službe;

5. „izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa“ pomeni vsaka javna ali zasebna entiteta, ki zagotavlja navigacijske službe za splošni zračni promet;
6. „blok zračnega prostora“ pomeni zračni prostor določenih dimenzij v prostoru in času, znotraj katerega so zagotovljene navigacijske službe;
7. „upravljanje zračnega prostora“ pomeni načrtovanje, katerega glavni cilj je najboljša možna izkoriščenost razpoložljivega zračnega prostora s pomočjo dinamične časovne delitve tega prostora in občasno, njegove razdelitve med različne kategorije uporabnikov na osnovi kratkoročnih potreb;

**▼M1**

8. „uporabniki zračnega prostora“ pomeni operatorje zrakoplovov, ki letijo v splošnem zračnem prometu;

**▼B**

9. „upravljanje pretoka zračnega prometa“ pomeni funkcija, vzpostavljena z namenom, da prispeva k varnemu, urejenemu in hitremu pretoku zračnega prometa, ki omogoča, da se zmogljivosti ATC uporabijo v največjem možnem obsegu, in da je obseg prometa združljiv z zmogljivostmi, ki so jih ustrezni izvajalci služb zračnega prometa prijaviili;

**▼M1**

10. „upravljanje zračnega prometa (ATM)“ pomeni združitev funkcij, ki se izvajajo v zraku in na zemlji (službe zračnega prometa, upravljanje zračnega prostora in upravljanje pretoka zračnega prometa), ki so potrebne za varno in učinkovito premikanje zrakoplovov v vseh fazah delovanja;

**▼B**

11. „službe zračnega prometa“ pomeni različne letalske informacijske službe, alarmne službe, letalske svetovalne službe in službe ATC (službe območne, priletne in letališke kontrole);
12. „služba območne kontrole“ pomeni služba ATC za vodenje zrakoplovov v bloku zračnega prostora;
13. „služba priletne kontrole“ pomeni služba ATC za vodenje zrakoplovov pri njihovem prihodu in odhodu;

**▼M1**

- 13a. „osrednji načrt ATM“ pomeni načrt, ki je bil potrjen s Sklepom Sveta 2009/320/ES <sup>(1)</sup> v skladu s členom 1(2) Uredbe Sveta (ES) št. 219/2007 z dne 27. februarja 2007 o ustanovitvi skupnega podjetja za razvoj nove generacije evropskega sistema upravljanja zračnega prometa (SESAR) <sup>(2)</sup>;

**▼B**

14. „sveženj storitev“ pomeni dve storitvi ali več storitev navigacijskih služb zračnega prometa;

**▼M1**

15. „dovoljenje“ pomeni dokument, ki ga nacionalni nadzorni organ izda v kakršni koli obliki skladno z nacionalnim zakonom in potrjuje, da izvajalec navigacijske službe zračnega prometa izpolnjuje zahteve za izvajanje določene službe;

**▼B**

16. „komunikacijske službe“ pomeni letalske fiksne in mobilne službe, namenjene za zagotavljanje komunikacij zemlja-zemlja, zrak-zemlja in zrak-zrak za namene ATC;

<sup>(1)</sup> UL L 95, 9.4.2009, str. 41.

<sup>(2)</sup> UL L 64, 2.3.2007, str. 1.

**▼B**

17. „Evropska mreža za upravljanje zračnega prometa“ (EATMN) pomeni komplet sistemov iz Priloge I Uredbe (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (Uredba o interoperabilnosti) <sup>(1)</sup>, ki omogočajo, da se navigacijske službe zračnega prometa v Skupnosti lahko izvajajo vključno z medsebojnimi povezavami na mejah s tretjimi državami.
18. „koncept delovanja“ pomeni merila za operativno uporabo EATMN ali enega dela te mreže;
19. „sestavine“ pomeni materialne predmete, kot je strojna oprema, in nematerialne predmete, kot je programska oprema, od katerih je odvisna interoperabilnost EATMN;
20. „Eurocontrol“ je Evropska organizacija za varnost zračnega prometa, ustanovljena z Mednarodno konvencijo o sodelovanju za varnost zračne plovbe dne 13. decembra 1960 <sup>(2)</sup>;

**▼M1**

22. „prilagodljiva uporaba zračnega prostora“ pomeni koncept upravljanja zračnega prostora, ki se uporablja na območju Evropske konference civilnega letalstva na podlagi priročnika z naslovom „Airspace Management Handbook for the Application of the Concept of the Flexible Use of Airspace“, ki ga je izdal Eurocontrol;

**▼B**

23. „letalsko informacijsko področje“ pomeni zračni prostor določenega obsega, v katerem se zagotavljajo letalske informacijske službe in alarmne službe;

**▼M1**

- 23a. „služba informacij o letu“ pomeni službo, namenjeno zagotavljanju nasvetov in informacij, koristnih za varno in učinkovito izvedbo letov;
- 23b. „alarmna služba“ pomeni službo, katere namen je obvestiti ustrezne organizacije o letalih, ki potrebujejo pomoč, iskanje ali reševanje, ter po potrebi pomagati tem organizacijam;

**▼B**

24. „nivo letenja“ pomeni površino konstantnega atmosferskega tlaka, povezanega z določenim referenčnim tlakom 1 013,2 hektopaskalov, ki ga od drugih takšnih površin ločujejo specifični intervali tlaka;

**▼M1**

25. „funkcionalni blok zračnega prostora“ pomeni blok zračnega prostora, ki temelji na operativnih zahtevah in je določen ne glede na državne meje, kjer je izvajanje storitev navigacijskih služb zračnega prometa in povezanih nalog zasnovano na delovanju in optimizaciji z namenom uvedbe okrepljenega sodelovanja med izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa ali po potrebi integriranim izvajalcem v vseh funkcionalnih blokih zračnega prostora;

**▼B**

26. „splošni zračni promet“ pomeni vse premike civilnih zrakoplovov kakor tudi premike državnih zrakoplovov (vključno vojaških, carinskih in policijskih zrakoplovov), če so ti premiki v skladu s postopki ICAO;

<sup>(1)</sup> UL L 96, 31.1.2004, str. 33.

<sup>(2)</sup> Konvencija, spremenjena s protokolom 12. februarja 1981 in revidirana s protokolom 27. junija 1997.

**▼B**

27. „ICAO“ pomeni Mednarodna organizacija civilnega letalstva, ustanovljena s Čikaško konvencijo o mednarodnem civilnem letalskem prometu v iz leta 1944;
28. „interoperabilnost“ pomeni niz funkcionalnih, tehničnih in operativnih lastnosti, ki jih morajo imeti sistemi in naprave EATMN, kakor tudi postopki za njegovo delovanje z namenom, da se zagotovi varno, neprekinjeno in učinkovito delovanje. Interoperabilnost je mogoče doseči tako, da se zagotovi skladnost sistemov in naprav z bistvenimi zahtevami;
29. „meteorološke službe“ pomeni tiste naprave in storitve, ki zrakoplovom posredujejo vremenske napovedi in razlage meteoroloških razmer in opazanj pred poletom kakor tudi vse druge vremenske informacije in podatke, ki jih posredujejo države članice za letalsko uporabo;
30. „navigacijske službe“ pomeni tiste naprave in storitve, ki zrakoplovu zagotavljajo informacije o položaju in časovnem razporedu;
31. „operativni letalski podatki“ pomeni informacije o vseh fazah poleta, ki so potrebne zato, da lahko izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, letališke družbe in drugi vpleteni akterji sprejmejo operativne odločitve;
32. „postopek“, kakor se uporablja v okviru uredbe o interoperabilnosti, pomeni standardna metoda za tehnično ali operativno uporabo sistemov v smislu dogovorjenih in potrjenih operativnih konceptov, za katere je potrebno enotno izvajanje v celotnem EATMN;
33. „vključitev v uporabo“ pomeni prva operativna uporaba po začetni vgradnji ali nadgradnji sistema;
34. „omrežje rut“ pomeni omrežje določenih zračnih poti za usmerjanje splošnih prometnih tokov, ki so potrebne za izvajanje služb ATC;
35. „letenje po ruti“ pomeni izbrani red letenja zrakoplova v času njegove uporabe;
36. „celostno delovanje“ pomeni delovanje EATMN na tak način, da z vidika uporabnika deluje kakor en sistem;

**▼M1****▼B**

38. „nadzorne službe“ pomeni tiste naprave in storitve, ki se uporabljajo za določitev položaja zrakoplovov zaradi zagotavljanja varne razdalje med njimi;
39. „sistem“ pomeni skupino naprav v zraku in na zemlji kakor tudi vesoljsko opremo, ki so podpora navigacijskim službam zračnega prometa v vseh fazah letenja;
40. „nadgradnja“ pomeni vsaka sprememba, ki spremeni operativne lastnosti sistema;

**▼M1**

41. „čezmejne storitve“ pomenijo vse okoliščine, ko storitve navigacijskih služb zračnega prometa v eni državi članici izvaja izvajalec storitev, certificiran v drugi državi članici.

**▼B***Člen 3***Področja dejavnosti Skupnosti**

1. Ta uredba določa usklajen zakonodajni okvir za oblikovanje enotnega evropskega neba v povezavi z naslednjimi dokumenti:



**▼B**

- (a) Uredbo (ES) št. 551/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na notnem evropskem nebu (Uredba o zračnem prostoru) <sup>(1)</sup>;
- (b) Uredbo (ES) št. 550/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na skupnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb) <sup>(2)</sup>; in
- (c) Uredbo (ES) št. 552/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropskega omrežja za upravljanje zračnega prometa (Uredba o interoperabilnosti) <sup>(3)</sup>;

in z izvedbenimi pravili, ki jih je Komisija sprejela na podlagi te uredbe in prej navedenih uredb.

2. Ukrepi iz odstavka 1 se uporabljajo ob upoštevanju določb te uredbe.

**▼M1***Člen 4***Nacionalni nadzorni organi**

1. Države članice skupaj ali posamezno imenujejo ali ustanovijo en organ ali več organov, ki prevzamejo vlogo nacionalnega nadzornega organa, zadolženega za prevzem nalog, dodeljenih takšnemu organu v skladu s to uredbo in ukrepi iz člena 3.

2. Nacionalni nadzorni organi so neodvisni od izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa. To neodvisnost se doseže z zadostnim ločevanjem nadzornih organov od izvajalcev usposabljanja, vsaj na funkcionalni ravni.

3. Nacionalni nadzorni organi svoja pooblastila izvajajo nepristransko, neodvisno in pregledno. To se doseže z uporabo ustreznih upravnih in nadzornih mehanizmov, tudi v okviru uprav držav članic. Vendar to nacionalnim nadzornim organom ne preprečuje, da svoje naloge izvajajo v okviru pravil organizacije nacionalnih organov civilnega letalstva ali drugih javnih organov.

4. Države članice zagotovijo, da imajo nacionalni nadzorni organi potrebne vire in zmogljivosti za učinkovito in pravočasno izvajanje nalog, ki so jim dodeljene v skladu s to uredbo.

5. Države članice uradno obvestijo Komisijo o imenu in naslovih nacionalnih nadzornih organov ter o spremembah teh podatkov in o ukrepih, ki jih sprejmejo za zagotavljanje skladnosti z odstavki 2, 3, in 4.

**▼B***Člen 5***Postopki odbora**

1. Komisiji pomaga Odbor za enotno evropsko nebo, v nadaljnjem besedilu „Odbor“, sestavljen iz dveh predstavnikov vsake države članice, ki mu predseduje predstavnik Komisije. Odbor zagotavlja primerno upoštevanje interesov vseh kategorij uporabnikov.

2. Pri sklicevanju na ta odstavek veljata člena 3 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju člena 8 Sklepa.

3. Pri sklicevanju na ta odstavek veljata člena 5 in 7 Sklepa 1999/468/ES ob upoštevanju člena 8 Sklepa.

Obdobje iz člena 5(6) Sklepa 1999/468/ES je tri mesece.

<sup>(1)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 20.

<sup>(2)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 10.

<sup>(3)</sup> UL L 96, 31.3.2004, str. 26.

**▼ M1**

4. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1) do (4) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

5. Pri sklicevanju na ta odstavek se uporabljata člen 5a(1), (2), (4), (6) in člen 7 Sklepa 1999/468/ES, ob upoštevanju določb člena 8 Sklepa.

*Člen 6***Posvetovalni organ panoge**

Komisija brez poseganja v vlogo Odbora in Eurocontrola ustanovi „posvetovalni odbor panoge“, ki ga sestavljajo izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, združenja uporabnikov zračnega prostora, operatorji letališč, letalska industrija in predstaviški organi strokovnega osebja. Vloga tega organa je le svetovanje Komisiji pri izvajanju enotnega evropskega neba.

*Člen 7***Odnosi z evropskimi tretjimi državami**

Skupnost in njene države članice si prizadevajo za in podpirajo razširitev enotnega evropskega neba na države, ki niso članice Evropske unije. V ta namen si prizadevajo, da v okviru sporazumov, sklenjenih s sosednjimi tretjimi državami, ali v okviru sporazumov o funkcionalnih blokih zračnega prostora, razširijo področje uporabe te uredbe in ukrepov iz člena 3 na te države.

*Člen 8***Izvedbena pravila**

1. Glede oblikovanja izvedbenih pravil lahko Komisija podeli pooblastila Eurocontrolu ali po potrebi drugemu organu, pri čemer določi naloge, ki jih mora izvršiti, in njihov časovni raspored ter upoštevati ustrezne roke, določene v tej uredbi. Komisija ukrepa v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2).

2. Kadar Komisija namerava podeliti pooblastila v skladu z odstavkom 1, si prizadeva kolikor je mogoče dobro uporabiti obstoječe dogovore glede sodelovanja in posvetovanja z vsemi zainteresiranimi stranmi, kadar so ti dogovori v skladu s praksami Komisije glede preglednosti in posvetovalnih postopkov in niso v nasprotju z njenimi institucionalnimi obveznostmi.

*Člen 9***Kazni**

Kazni, ki jih države članice določijo za kršitve te uredbe in ukrepov iz člena 3, ki jih zagrešijo zlasti uporabniki zračnega prostora in izvajalci služb, so učinkovite, sorazmerne in odvračilne.

*Člen 10***Posvetovanje zainteresiranih strani**

1. Države članice, ki ukrepajo skladno s svojo nacionalno zakonodajo, uvedejo posvetovalne mehanizme za ustrezno sodelovanje zainteresiranih strani, vključno s predstaviškimi organi strokovnega osebja, pri izvajanju enotnega evropskega neba.

▼ **M1**

2. Komisija vzpostavi posvetovalni mehanizem na ravni Skupnosti. Poseben odbor za sektorski dialog, ustanovljen s Sklepom 98/500/ES, sodeluje pri posvetovanju.

3. Posvetovanje zainteresiranih strani zajema zlasti razvoj in uvedbo novih konceptov in tehnologij v EATMN.

Zainteresirane strani so lahko:

- izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa,
- operaterji letališč,
- ustrezni uporabniki zračnega prostora ali ustrezne skupine uporabnikov zračnega prostora,
- vojaški organi,
- letalska industrija in
- predstavniški organi strokovnega osebja.

### *Člen 11*

#### **Načrt izvedbe**

1. Da bi se izboljšala uspešnost navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja na enotnem evropskem nebu, se vzpostavi načrt izvedbe za navigacijske službe zračnega prometa in funkcije omrežja. Vključuje:

- (a) cilje uspešnosti na ravni celotne Skupnosti, kar zadeva bistvena področja uspešnosti glede varnosti, okolja, zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti;
- (b) nacionalne načrte ali načrte za funkcionalne bloke zračnega prostora, ki vključujejo cilje učinkovitosti, ki zagotavljajo skladnost s cilji učinkovitosti na ravni celotne Skupnosti, ter
- (c) redni pregled, spremljanje in primerjanje uspešnosti navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja.

2. Komisija lahko v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) imenuje Eurocontrol ali drug nepristranski in pristojni javni organ, da deluje kot „organ za oceno uspešnosti“. Vloga organa za oceno uspešnosti je, da ob usklajevanju z nacionalnimi nadzornimi organi pomaga Komisiji in da na zahtevo pomaga nacionalnim nadzornim organom pri izvajanju načrta izvedbe iz odstavka 1. Komisija zagotovi, da organ za oceno uspešnosti pri izvajanju nalog, ki mu jih naloži Komisija, deluje neodvisno.

3. (a) Komisija sprejme cilje uspešnosti za mrežo za upravljanje zračnega prometa za vso Skupnost v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3), potem ko upošteva ustrezne prispevke nacionalnih nadzornih organov na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora.
- (b) Nacionalne načrte ali načrte funkcionalnih blokov zračnega prostora iz točke (b) odstavka 1 pripravijo nacionalni nadzorni organi, sprejmejo pa jih države članice. Ti načrti vključujejo obvezujoče nacionalne cilje ali cilje na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora ter ustrezne sisteme spodbud, kot jih sprejmejo države članice. Načrti se oblikujejo ob posvetovanju z izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, zastopniki uporabnikov zračnega prostora ter po potrebi z operatorji letališč in letališkimi koordinatorji.
- (c) Skladnost nacionalnih ciljev ali ciljev funkcionalnih blokov zračnega prostora s cilji uspešnosti za vso Skupnost oceni Komisija in pri tem uporabi merila za ocenjevanje iz točke (d) odstavka 6.

▼ M1

Če Komisija ugotovi, da eden ali več nacionalnih ciljev ali ciljev funkcionalnih blokov zračnega prostora ne izpolnjuje(-jo) meril za ocenjevanje, se lahko v skladu s svetovalnim postopkom iz člena 5(2) odloči, da izda priporočilo, naj zadevni nacionalni nadzorni organi predlagajo revidirane cilje uspešnosti. Zadevne države članice sprejmejo revidirane cilje uspešnosti in ustrezne ukrepe, o katerih pravočasno obvestijo Komisijo.

Če Komisija ugotovi, da revidirani cilji uspešnosti in ustrezni ukrepi niso primerni, v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3) odloči, da zadevne države članice sprejmejo korektivne ukrepe.

Sicer se Komisija ob podpori ustreznih dokazov lahko odloči, da revidira cilje uspešnosti za vso Skupnost v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3).

- (d) Referenčno obdobje za načrt izvedbe obsega najmanj tri leta in največ pet let. Če v tem obdobju nacionalni cilji ali cilji funkcionalnih blokov zračnega prostora niso izpolnjeni, države članice in/ali nacionalni nadzorni organi uporabijo ustrezne ukrepe, ki so jih opredelili. Prvo referenčno obdobje obsega prva tri leta po sprejetju izvedbenih pravil iz odstavka 6.
- (e) Komisija izvaja redno ocenjevanje izpolnjevanja ciljev uspešnosti in rezultate predstavlja Odboru za enotno nebo.

4. Pri izvajanju načrta izvedbe iz odstavka 1 se uporabijo naslednji postopki:

- (a) zbiranje, preverjanje, proučevanje, vrednotenje in razširjanje ustreznih podatkov, povezanih z uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa in funkcij omrežja, zbranih od vseh zadevnih strani, vključno z izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora, operatorji letališč, nacionalnimi nadzornimi organi, državami članicami in Eurocontrolom;
- (b) izbor ustreznih ključnih področij delovanja na podlagi dokumenta ICAO št. 9854 „Operativni koncept upravljanja globalnega zračnega prometa“ in v skladu s tistimi, opredeljenimi v okviru uspešnosti iz osrednjega načrta ATM, vključno s področji varnosti, okolja, zmožnosti in stroškovne učinkovitosti, po potrebi prilagojenega z namenom upoštevanja posebnih potreb enotnega evropskega neba in ustreznih ciljev za ta področja in opredelitev omejenega sklopa ključnih kazalnikov za merjenje uspešnosti;
- (c) določitev ciljev uspešnosti za vso Skupnost, ki se določijo ob upoštevanju prispevkov, določenih na nacionalni ravni ali na ravni funkcionalnih blokov zračnega prostora;
- (d) ocena nacionalnih ciljev uspešnosti ali ciljev uspešnosti funkcionalnih blokov zračnega prostora na podlagi nacionalnega načrta ali načrta funkcionalnih blokov zračnega prostora; in
- (e) spremljanje nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora, vključno z ustreznimi mehanizmi opozarjanja.

Komisija lahko dopolni seznam postopkov iz tega odstavka. Ti ukrepi, namenjeni spreminjanju nebitvenih določb te uredbe z njenim dopolnjevanjem, se sprejmejo v skladu z regulativnim postopkom s pregledom iz člena 5(4).

5. Pri pripravi načrta izvedbe se upošteva, da so storitve med letom, storitve na terminalih ter funkcije omrežja različne in bi jih bilo treba obravnavati kot take, po potrebi tudi za namene merjenja uspešnosti.

6. Za natančno delovanje načrta izvedbe Komisija do 4. decembra 2011 in v ustreznem časovnem okviru sprejme izvedbena pravila

**▼ M1**

v skladu z regulativnim postopkom iz člena 5(3), da bi upoštevali ustrezne roke, določene v tej uredbi. Takšna izvedbena pravila se nanašajo na naslednje:

- (a) vsebino in časovni razpored postopkov iz odstavka 4;
- (b) referenčno obdobje ter časovne razmike med ocenami doseganja ciljev uspešnosti in določanjem novih ciljev;
- (c) merila za vzpostavitev nacionalnih načrtov izvedbe ali načrtov izvedbe funkcionalnih blokov zračnega prostora s strani nacionalnih nadzornih organov, ki vsebujejo nacionalne cilje uspešnosti ali cilje uspešnosti funkcionalnih blokov zračnega prostora in sistem spodbud. Načrti izvedbe:
  - (i) temeljijo na poslovnih načrtih izvajalcev navigacijske službe zračnega prometa;
  - (ii) obravnavajo vse stroškovne komponente nacionalne osnove za stroške ali osnove za stroške funkcionalnih blokov zračnega prostora;
  - (iii) vključujejo zavezujoče cilje uspešnosti, ki so skladni s cilji uspešnosti za vso Skupnost;
- (d) merila za oceno, ali so nacionalni cilji ali cilji funkcionalnih blokov zračnega prostora skladni s cilji uspešnosti za vso Skupnost v referenčnem obdobju, in za podporo mehanizmom opozarjanja;
- (e) splošna načela za vzpostavitev sistema spodbud s strani držav članic;
- (f) načela za uporabo prehodnega mehanizma, potrebnega za prilagoditev delovanju načrta izvedbe, ki ne presega obdobja dvanajstih mesecev od sprejetja izvedbenih pravil.

**▼ B***Člen 12***Nadzor, spremljanje in načini ocene vpliva**

1. Nadzor, spremljanje in načini ocenjevanja vpliva temeljijo na letnih poročilih o izvajanju ukrepov, ki jih države članice predložijo v skladu s to uredbo in ukrepi iz člena 3.

**▼ M1**

2. Komisija redno pregleduje uporabo te uredbe in ukrepov iz člena 3 ter prvič predloži poročilo o tem do 4. junija 2011 Evropskemu parlamentu in Svetu, nato pa konec vsakega referenčnega obdobja iz člena 11(3)(d). Kadar je to upravičeno v ta namen, lahko Komisija od držav članic zahteva dodatne informacije poleg tistih, ki jih skladno z odstavkom 1 tega člena posredujejo v poročilih.

**▼ B**

3. Komisija pri sestavljanju poročil iz odstavka 2 zaprosi za mnenje Odbor.

**▼ M1**

4. Poročila vsebujejo oceno rezultatov, ki so bili doseženi z ukrepi na podlagi te uredbe, vključno z ustreznimi informacijami o razvoju dogodkov v sektorju, zlasti o ekonomskih, socialnih, okoljskih, zaposlovalnih in tehnoloških vidikih, kakor tudi o kakovosti storitev v smislu prvotnih ciljev in prihodnjih potreb.

**▼B***Člen 13***Varovalni ukrepi**

Ta uredba ne preprečuje državi članici, da uporabi ukrepe, v kolikor so ti potrebni za varovanje bistvenih interesov varnostne ali obrambne politike. Takšni ukrepi so zlasti potrebni:

- za nadzorovanje zračnega prostora v njeni pristojnosti, skladno z regionalnimi sporazumi o zračnem prometu Mednarodne organizacije civilnega letalstva (ICAO), zlasti za sposobnost odkrivanja, prepoznavanja in presojanja vseh zrakoplovov, ki uporabljajo ta zračni prostor, z namenom zavarovati varnost letenja in sprejeti ukrepe za izpolnjevanje potreb varovalne in obrambne politike.
- ob resnih notranjih nemirih z negativnim vplivom na ohranjanje zakonitosti in javnega reda,
- v primeru vojne ali ob resni mednarodni napetosti, ki bi pomenila vojno nevarnost,
- za izpolnjevanje mednarodnih obveznosti, ki jih je država članica sprejela za ohranjanje miru in mednarodne varnosti,
- za izvajanje vojaških operacij in vojaškega usposabljanja, vključno za potrebna sredstva za vaje.

**▼M1***Člen 13a***Evropska agencija za varnost v letalstvu**

Pri izvajanju te uredbe in uredb (ES) št. 550/2004, (ES) št. 551/2004, (ES) št. 552/2004 in Uredbe (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu <sup>(1)</sup> se države članice in Komisija v skladu s svojo vlogo, določeno v tej uredbi, po potrebi uskladijo z Evropsko agencijo za varnost v letalstvu, da bi zagotovile ustrezno obravnavo vseh varnostnih vidikov.

**▼B***Člen 14***Začetek veljavnosti**

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

<sup>(1)</sup> UL L 79, 19.3.2008, str. 1.