



EVROPSKA KOMISIJA

Bruselj, 14.11.2011
COM(2011) 731 konč.

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

**o izvajanju zakonodaje o enotnem nebu:
čas za ukrepanje**

(Besedilo velja za EGP)

POROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

o izvajanju zakonodaje o enotnem nebu: čas za ukrepanje

(Besedilo velja za EGP)

1. Uvod

Zračni promet ima zelo pomembno vlogo v gospodarstvu in družbi Evropske unije (EU). V tem okviru je sistem upravljanja zračnega prometa (ATM) ključnega pomena za delovanje zračnega prometa ter obravnava njegove izzive v zvezi s konkurenčnostjo, varnostjo in trajnostjo.

Upravljanje zračnega prometa je omrežna gospodarska panoga. Sestavljena je iz stotin sektorjev kontrole zračnega prometa, izvaja jo več kot 60 centrov za kontrolo zračnega prometa in več kot 16 700 kontrolorjev zračnega prometa, ki upravljajo promet iz 450 evropskih letališč in do njih ter iz tretjih držav in v tretje države. Ta kompleksna struktura upravlja v EU več kot 26 000 letov dnevno, oskrbuje približno 38 000 ur letov dnevno in deluje na omrežju letalskih prog, ki so še vedno optimirane le na nacionalni in ne tudi na evropski ravni.

Ker upravljanje zračnega prometa v Evropi še vedno temelji na nacionalni suverenosti zračnega prostora, je zelo razdrobljeno, pri izvajanju storitev pa prevladujejo nacionalni monopoli. Ker se je obseg zračnega prometa močno povečal, tudi zaradi razvoja enotnega letalskega trga, ta razdrobljenost zdaj povzroča resne težave pri zmogljivostih in velike zamude za potnike. Povzroča tudi nepotrebno porabo goriva in emisije ter višje uporabnine za infrastrukturo, kakor bi bile, če bi upravljanje potekalo na evropski in ne na nacionalni ravni. Medtem ko znašajo stroški izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi okrog 8 milijard EUR letno, so skupni dodatni stroški letalskih prevoznikov, ki nastajajo zaradi podoptimalne stroškovne učinkovitosti in razdrobljenosti evropskega zračnega prostora, ocenjeni na okrog 4 milijarde EUR letno. Na kratko, enotni evropski zračni prostor še ne obstaja.

Po uvedbi pobude o enotnem evropskem nebu (SES) leta 2000¹ je zakonodaja, sprejeta leta 2004², zaradi zmanjšanja razdrobljenosti evropskega zračnega prostora in povečanja njegove zmogljivosti uveljavila upravljanje zračnega prometa kot pristojnost EU. Zdaj imamo institucionalni okvir, ki se razvija, varnostne standarde in standarde za interoperabilnost, pravila o upravljanju zračnega prostora in pretoka zračnega prometa ter boljšo preglednost stroškov. Čeprav je bil prvi zakonodajni okvir potreben, pa ni bil zadosten. Zato sta Svet in Evropski parlament novembra 2009 zaradi pospešitve vzpostavitve dejanskega enotnega evropskega neba od leta 2012 dalje³ sprejela drugi paket zakonodaje (SES II), ki ga je

¹ COM(1999) 614, konč., 6.12.1999.

² Uredba (ES) št. 549/2004, UL L 96, 31.3.2004, str. 1.

³ Uredba (ES) št. 1070/2009 z dne 21. oktobra 2009, UL L 300, 14.11.2009, str. 34.

Komisija predložila junija 2008⁴. Ta paket temelji na petih stebrih: uspešnost, varnost, tehnologija, letališča in človeški dejavnik. Drugi paket so močno in odmevno podprli ne le letalski prevozniki in letališča, temveč celo izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa (ANSP). Podpora celotne skupnosti za upravljanje zračnega prometa je bila ponovno potrjena s sprejetjem načrta v Madridu februarja 2010, na zasedanju Sveta ministrov 4. maja 2010, po krizi zaradi oblaka vulkanskega pepela, in z listino v Budimpešti marca 2011. Ta močna politična podpora potrjuje nujnost sedanje reforme sektorja upravljanja zračnega prometa in zlasti potrebo po visoki stopnji prednosti, ki jo je treba dodeliti popolnemu in pravočasnemu izvajanju in zagotavljanju skupnega evropskega neba.

V skladu s členom 12.2 Uredbe (ES) št. 549/2004 vsebuje to poročilo⁵⁶ pregled stanja uporabe zakonodaje o enotnem evropskem nebu in ključnih ukrepov, ki so bili sprejeti ali jih je še treba sprejeti od potrditve drugega paketa novembra 2009.

2. STANJE IZVAJANJA PRVEGA PAKETA ZAKONODAJE O ENOTNEM EVROPSKEM NEBU

2.1. Dosežen napredek in preostale zadeve

Ob upoštevanju obsega izvedbenih ukrepov, ki jih je treba izvesti, je treba poudariti, da so države članice in zainteresirane strani od sprejetja zakonodaje leta 2004 opravile veliko dela. Napredek pri izvajanju zakonodaje o enotnem evropskem nebu se je redno spremljal⁷. Predvsem:

- so vse države članice ustanovile nacionalni nadzorni organ (NSA),
- je bila velika večina izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa certificirana in ustrezno imenovana,
- je bil uveden pregledni sistem obračunavanja pristojbin,
- nadzor upravljanja zračnega prostora in upravljanja pretoka zračnega prometa poteka na nacionalni ravni, ter
- Odbor za enotno evropsko nebo in posvetovalni organ panoge imata popolno in pomembno vlogo na ravni EU.

Kljub temu pa je potrebno več, da se doseže popolna in pravočasna skladnost z zakonodajo o enotnem evropskem nebu. Eurocontrol je na primer (v poročilu o izvajanju zakonodaje o enotnem evropskem nebu za leto 2010⁸) predložil šestdeset priporočil v zvezi s konkretnimi ukrepi, ki bi jih morale sprejeti države članice za izboljšanje svoje stopnje usklajenosti ali preveritev stopnje usklajenosti, ki jo dosega izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa. Poudarja zlasti naslednje:

⁴ COM(2008) 389, Enotno evropsko nebo II: v smeri trajnostnega in uspešnejšega letalstva.

⁵ Prvo poročilo o izvajanju zakonodaje o skupnem evropskem nebu je bilo sprejeto leta 2007, COM(2007) 845.

⁶ Ta pregled pri obravnavi stanja izvajanja enotnega evropskega neba ne zajema ocene doseženih rezultatov z gospodarskega, socialnega, okoljskega, zaposlitvenega in tehnološkega vidika; ta ocena bo obravnavana v naslednjem poročilu.

⁷ Eurocontrol je v imenu Evropske komisije doslej objavil tri poročila (v letih 2007–2008, 2009 in 2010).

⁸ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/single_european_sky_en.htm.

– glavno vprašanje je pomanjkanje sredstev za nacionalne nadzorne organe, ki ga je treba hitro obravnavati na nacionalni politični ravni. Pravilno delovanje enotnega evropskega neba se lahko zagotovi le, če imajo nacionalni nadzorni organi ustrezna sredstva za učinkovit nadzor na vseh področjih, vključno z varnostjo, interoperabilnostjo in uspešnostjo (novo področje pristojnosti, na katerem nacionalni nadzorni organi delujejo kot nacionalni regulatorji). Možne rešitve teh težav so znane in vključujejo sodelovanje, delegiranje in/ali zunanje izvajanje;

– sprejeti ukrepi na ravni držav članic in nacionalnih nadzornih organov niso zadostovali za zagotavljanje ustreznega nadzora nad čezmejnimi izvajanjem navigacijskih služb zračnega prometa. V številnih državah članicah okvir za zagotavljanje in nadzor nad čezmejnimi storitvami še ni ustrezno vzpostavljen. Zdi se, da so številne čezmejne ureditve poznane samo na operativni ravni in niso še formalizirane na institucionalni ravni; to lahko kaže na pomanjkanje nadzora nad zagotavljanjem čezmejnih storitev. Države morajo poskrbeti za pravilno določitev in izvajanje pravne podlage za čezmejno izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na svojih suverenih ozemljih in

– uredba o interoperabilnosti⁹ je premalo upoštevana. Sedem let po sprejetju osnovne uredbe okrog tretjina nacionalnih nadzornih organov ni ustrezno preverila zmožnosti izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa za izvajanje dejavnosti ocenjevanja skladnosti, ki so temelj za izvajanje interoperabilnih sistemov zračnega prometa. Podobno okrog tretjina nacionalnih nadzornih organov ne izvaja potrebnega nadzora za zagotovitev, da izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa upoštevajo izvedbena pravila in ni dovolj aktivna pri preverjanju, če so v časovnih razporedih izvedbenih načrtov izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa upoštevani zahtevani roki.

Čeprav so države članice dosegle napredek pri izvajanju prilagodljive rabe zračnega prostora, je treba storiti več za izboljšanje njene učinkovitosti, zlasti v povezavi s spremljanjem njene uspešnosti. Države članice bi se morale na vseh ravneh osredotočiti na izboljšanje sodelovanja in koordinacije med civilnimi in vojaškimi organi, tudi v sosednjih državah.

2.2. Potreba po sanacijskih ukrepih držav članic

Napredek na nekaterih področjih ni dosegel zadostne ravni, kar pomeni, da so morda ogroženi različni izvedbeni datumi. Komisija je zato oktobra 2011 pisala posameznim državam članicam ter pri tem opredelila določene probleme za vsak primer posebej in vztrajala pri popolnem izpolnjevanju zakonodaje EU, pri čemer je treba upoštevati, da je za uspešno izvajanje drugega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu potrebno izvajanje prvega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu. Izmenjava najboljših praks lahko poteka na podlagi medsebojnih pregledov nacionalnih nadzornih organov, začeti v letu 2010, ali usklajevalnih platform za nacionalne nadzorne organe in funkcionalne bloke zračnega prostora. Vendar bo Komisija v primerih potrjene neskladnosti, ki se ne odpravi v ustreznem času, upoštevala vse možnosti, ki so ji na voljo, vključno z začetkom postopkov za ugotavljanje kršitev.

⁹ Uredba (ES) št. 552/2004, UL L 96, 31.3.2004, str. 26.

3. STANJE IZVAJANJA DRUGEGA PAKETA ZAKONODAJE O ENOTNEM EVROPSKEM NEBU

Osnovna zgradba drugega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu (program določanja pravil in organizacijski vidiki) je bila določena v skladu z začetnim časovnim razporedom. Prišel je čas izvajanja.

Uspešna zagotovitev enotnega evropskega neba je odvisna od pravočasne izvedbe njegovih različnih sestavnih delov. Prednost bi morali imeti ukrepi, ki bodo najbolj prispevali k uspešnosti, zlasti načrt izvedbe (ki se začne v začetku leta 2012), funkcionalni bloki zračnega prostora (ki morajo biti pripravljeni za delovanje do konca leta 2012), funkcije omrežja (ki so že zagotovljene) in uvajanje programa SESAR (ki se začne leta 2014), pri čemer je leto 2012 ključno za izvajanje zakonodaje o enotnem evropskem nebu. Razpredelnica s pregledom stanja ključnih prednostnih nalog v drugem paketu zakonodaje o enotnem evropskem nebu je priložena.

3.1. Pregled pravnega okvira drugega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu

Osnovni program določanja pravil drugega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu je končan

Sprejete so bile vse uredbe in poznejši najpomembnejši izvedbeni ukrepi, ki so neposredno povezani z drugim paketom zakonodaje o enotnem evropskem nebu, na primer:

- načrt izvedbe (Uredba Komisije, sprejeta 29. julija 2010)¹⁰,
- sistem preletnega zaračunavanja (Uredba Komisije, sprejeta 16. decembra 2010, ki spreminja prejšnjo zakonodajo)¹¹,
- zahteve za funkcionalni zračni blok za zagotovitev ustreznega posvetovanja zainteresiranih strani na evropski ravni pred vzpostavitvijo funkcionalnega bloka zračnega prostora (Uredba Komisije, sprejeta 24. februarja 2011)¹² in
- funkcije omrežja (Uredba Komisije, sprejeta 7. julija 2011)¹³.

Po razširitvi pooblastil Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) na nova področja upravljanja zračnega prometa in letališča¹⁴ je treba pripraviti izvedbena pravila v skladu z bistvenimi zahtevami iz osnovne uredbe o Evropski agenciji za varnost v letalstvu. V prvem koraku so bila v skladu z novo pravno podlago prenesena tri obstoječa pravila o enotnem evropskem nebu (o licenciranju kontrolorjev, skupnih zahtevah za izvajalce storitev in o varnostnem nadzoru)¹⁵.

¹⁰ Uredba Komisije (ES) št. 691/2010, UL L 201, 3.8.2010, str. 1.

¹¹ Uredba Komisije (EU) št. 1191/2010, UL L 333, 16.12.2010, str. 6.

¹² Uredba Komisije (EU) št. 176/2011, UL L 51, 25.2.2011, str. 2.

¹³ Uredba Komisije (EU) št. 677/2011, UL L 185, 15.7.2011, str. 1.

¹⁴ Uredba (ES) št. 1108/2009, UL L 309, 24.11.2009, str. 51.

¹⁵ Uredba Komisije (EU) št. 805/2011 z dne 10. avgusta 2011 o določitvi podrobnih pravil za licence kontrolorjev zračnega prometa in nekatere certifikate v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta, UL L 206, 11.8.2011, str. 21; Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1034/2011 z dne 17. oktobra 2011 o nadzoru varnosti pri upravljanju letalskega prometa in službah letalske navigacije in

Nadzor izvajanja pravnega okvira drugega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu

Najpomembnejša prednost pravnega okvira drugega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu je, da poleg nadzora, ki ga opravljajo nacionalni nadzorni organi na nacionalni ravni, omogoča naslonitev na inšpekcijske preglede varnostnega standardiziranja, ki jih bo od leta 2012 v državah članicah in sosednjih državah opravljala Evropska agencija za varnost v letalstvu, da bi nadzorovala uporabo evropske zakonodaje. Evropska agencija za varnost v letalstvu bo nadzorovala tudi izvajalce iz tretjih držav in vseevropske izvajalce (vključno z upravljavcem omrežja).

Možnosti za prihodnje predpise

Čeprav so zgoraj navedeni izvedbeni ukrepi določili trdno osnovo za drugi paket zakonodaje o enotnem evropskem nebu, je treba pripraviti nadaljnje ukrepe. To se nanaša predvsem na pravila o interoperabilnosti, ki so potrebna za uvajanje programa SESAR, pravila, ki v glavnem prenašajo določbe iz prilog Mednarodne organizacije za civilno letalstvo (ICAO) v EU in jih podrobneje opredeljujejo.

3.2. Nova institucionalna ureditev je skoraj v celoti zagotovljena

Nova institucionalna ureditev, ki jo je potrdil drugi paket zakonodaje o enotnem evropskem nebu, je vzpostavljena:

- Organ za oceno uspešnosti (PRB) je bil vzpostavljen julija 2010 v skladu s členom 11 Uredbe (ES) št. 549/2004. Kot organ za oceno uspešnosti je bila imenovana Komisija za oceno uspešnosti Eurocontrola¹⁶. Organ za oceno uspešnosti je namenjen za pomoč Komisiji in nacionalnim nadzornim organom pri izvajanju in spremljanju načrta izvedbe. Pri pripravi vseevropskih ciljev, sprejetih februarja 2011, je bil njegov prispevek bistven in je omogočil začetek prvega referenčnega obdobja načrta izvedbe v letu 2012.
- Koordinator funkcionalnih blokov zračnega prostora je bil imenovan avgusta 2010¹⁷ za lažje vzpostavljanje funkcionalnih blokov zračnega prostora, kot je predvideno v členu 9b Uredbe (ES) št. 1070/2009; od imenovanja je koordinator obiskal večino držav članic, da bi spodbudil postopek vzpostavljanja funkcionalnih blokov zračnega prostora.
- Upravljavec omrežja EU za upravljanje zračnega prometa je bil imenovan julija 2011 v skladu s členom 6 Uredbe (ES) št. 551/2004¹⁸. Komisija je Eurocontrolu zaupala naloge, povezane z izvajanjem funkcij omrežja (upravljanje pretoka zračnega prometa, načrt evropskega omrežja poti,

spremembi Uredbe (EU) št. 691/2010, UL L 271, 18.10.2011, str. 15; Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 1035/2011 z dne 17. oktobra 2011 o skupnih zahtevah za izvajanje služb navigacijskih služb v zračnem prometu ter o spremembi uredb (ES) št. 482/2008 in (EU) št. 691/2010, UL L 271, 18.10.2011, str. 23.

¹⁶ Sklep Komisije z dne 29. julija 2010.

¹⁷ Sklep Komisije z dne 12. avgusta 2010 o imenovanju g. Jarzembowskega za koordinatorja sistema funkcionalnih blokov zračnega prostora.

¹⁸ Sklep Komisije C(2011) 4130 konč. z dne 7. julija 2011 o imenovanju upravljavca omrežja za funkcije omrežja za upravljanje zračnega prometa (ATM) enotnega evropskega neba.

koordinacija nezadostnih virov, zlasti radijskih frekvenc v letalskih frekvenčnih pasovih, ki se uporabljajo v splošnem letalskem prometu, in kod odzivnika sekundarnega nadzornega radarja (SSR)) ter delovanjem Evropskega odseka za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu.

- Skupno podjetje SESAR (SJU) je bilo ustanovljeno leta 2007 kot javno-zasebno partnerstvo za upravljanje razvojne faze programa SESAR.
- Od leta 2010 se Evropska agencija za varnost v letalstvu postopoma vključuje v postopek določanja pravil enotnega evropskega neba na področju upravljanja zračnega prometa, Eurocontrol pa je izvedel postopek notranje reforme, da je postal organ za tehnično podporo Evropski uniji.
- Strokovna skupina za socialno razsežnost enotnega evropskega neba je bila ustanovljena decembra 2010; ta skupina svetuje Komisiji v zvezi z novimi ukrepi, ki bi lahko izboljšali obravnavo socialnega vpliva v zakonodaji o enotnem evropskem nebu.
- Sprejet je bil tudi ukrep o vzpostavitvi koordinacijske platforme za nacionalne nadzorne organe in skupine informacijskih točk za funkcionalne bloke zračnega prostora, dveh forumov, v katerih si nacionalni nadzorni organi in funkcionalni bloki zračnega prostora izmenjujejo izkušnje in najboljše prakse, razpravljajo o nastalih težavah ter si prizadevajo razvijati skupne pristope in postopke.

3.3. Izvajanje načrta izvedbe EU (2012–2014)

V ospredju drugega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu je uspešnost. Po sprejetju uredbe o načrtu izvedbe julija 2010 je Komisija ob pomoči na novo imenovanega organa za oceno uspešnosti (PRB) v drugi polovici leta 2010 pripravljala opredelitev vseevropskih ciljev uspešnosti na ključnih področjih uspešnosti: okolju, zmogljivostih/zamudah in stroškovni učinkovitosti (varnost se je spremljala le v prvem referenčnem obdobju). Komisija je 21. februarja 2011 v okviru pričakovane 16-odstotne rasti prometa sprejela vseevropske cilje uspešnosti¹⁹ za obdobje 2012–2014 (ki obsegajo za zmogljivosti povprečno zamudo 0,5 minut na let v letu 2014, 10-odstotno izboljšanje stroškovne učinkovitosti v obdobju in okoljski cilj za učinkovitost letov, ki bo omogočil ogljično nevtralno rast letalstva).

Za države članice je bil za pripravo in sprejetje njihovih nacionalnih načrtov izvedbe in ciljev uspešnosti ali načrtov izvedbe in ciljev uspešnosti funkcionalnega bloka zračnega prostora določen rok 30. junij 2011. Komisija je začela s podrobnim ocenjevanjem načrtov. Če ti niso skladni s sprejetimi vseevropskimi cilji, bo zadevnim državam članicam priporočila, da sprejmejo revidirane cilje uspešnosti, pri čemer bo najprej pridobila mnenje Odbora za enotno evropsko nebo.

Istočasno se je začelo tudi delo, ki vključuje Evropsko agencijo za varnost v letalstvu in Eurocontrol v določanje ključnih kazalnikov uspešnosti na področju varnosti, ki jih bo Komisija sprejela pred koncem leta 2011, ter v pripravo drugega referenčnega obdobja izvajanja (2015–2019).

¹⁹ Sklep Komisije 2011/121/EU, UL L 48, 23.2.2011, str. 16.

3.4. Vzpostavitev in začetek delovanja funkcionalnih blokov zračnega prostora (do decembra 2012)

Države članice morajo sprejeti vse potrebne ukrepe za vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prostora do decembra 2012 in nato za zagotovitev operativnih koristi uporabnikom zračnega prostora. Predvsem bi morale izboljšati sodelovanje in si prizadevati, kadar je primerno, za združevanje izvajanja navigacijskih služb zračnega prometa v funkcionalnem bloku zračnega prostora s ciljem, da meje nacionalnega zračnega prostora ne bi zmanjševale učinkovitosti pretokov in storitev zračnega prometa v Evropi. Za ta namen so bila pripravljena navodila za vzpostavitev funkcionalnih blokov zračnega prometa²⁰. O podrobnostih v zvezi z vzpostavljanjem in napredkom funkcionalnih blokov zračnega prostora poroča koordinator funkcionalnih blokov zračnega prostora²¹.

Doslej sta bila formalno vzpostavljena dva funkcionalna bloka zračnega prostora²², ki sta v fazi izvajanja, sedem dodatnih funkcionalnih blokov zračnega prostora pa je v različnih fazah vzpostavljanja. Prek finančnega programa TEN-T je bila vsem funkcionalnim blokom zračnega prostora dodeljena finančna pomoč EU. Zdi se verjetno, da bodo vse pobude za funkcionalne bloke zračnega prostora lahko podpisale in morda ratificirale sporazume o funkcionalnih blokih zračnega prostora na državni ravni, da bodo upoštevale rok v decembru 2012. Kljub temu se zdi, da izvajanje funkcionalnih blokov zračnega prostora ne poteka tako hitro, kot bi moralo – predložena sta bila le dva načrta izvedbe na ravni funkcionalnega bloka zračnega prostora. Komisija bo še naprej natančno in s povečanim interesom, ker se rok približuje, spremljala napredek; zlasti bo ocenjevala, ali vsak funkcionalni blok zračnega prostora izpolnjuje regulativne zahteve, ali so bile zainteresirane strani (vključno s predstavniki strokovnega osebja) ustrezno vključene, in ali je pristop od spodaj navzgor k odpravljanju razdrobljenosti zračnega prostora zagotovil operativne koristi.

Poleg formalnih zahtev je treba obravnavati še nekatera ključna vprašanja, na primer izvajanje načrtov izvedbe in strategij zaračunavanja pristojbin funkcionalnih blokov zračnega prostora, razvoj dejanskega partnerstva med posameznimi funkcionalnimi bloki zračnega prostora in upravljavcem omrežja za boljše upravljanje zračnega prostora ter koordinirano in sinhronizirano uvajanje programa SESAR.

3.5. Vzpostavitev upravljavca omrežja EU za upravljanje zračnega prometa

Države članice trenutno odločajo o funkcijah omrežja prostovoljno, pri čemer se zanašajo predvsem na načela naklonjenosti in skupnega pritiska. Najpomembnejši dosežek drugega paketa zakonodaje o enotnem evropskem nebu je bolj centralizirano upravljanje omrežja, ki temelji na sodelovalnem odločanju (CDM) in podrobnih načrtih za doseganje ciljev uspešnosti na podlagi zakonodaje EU.

²⁰ http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm.

²¹ Poročili iz decembra 2010 in marca 2011:

http://ec.europa.eu/transport/air/single_european_sky/functional_airspace_blocks_en.htm.

²² Dansko-švedski funkcionalni blok zračnega prostora ter funkcionalni blok zračnega prostora Združenega kraljestva in Irske.

Zdaj je na voljo okvir za zagotavljanje zelenih koristi za omrežje. Funkcije omrežja bo upravljal odbor za upravljanje omrežja, ki poroča Odboru za enotno evropsko nebo. Upravljavca omrežja je pomembna pridobitev za izboljšanje uspešnosti uporabe zračnega prostora. Izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, uporabniki zračnega prostora in letališča pričakujejo takojšnje ukrepe v omrežju in tudi, da bodo funkcionalni bloki zračnega prostora in nacionalne ravni predvidele in blažile probleme v zvezi z zmogljivostmi (med drugim tudi s poletnimi zamudami).

Ker je za upravljavca omrežja EU za upravljanje zračnega prometa imenovan Eurocontrol, se lahko predpisi o enotnem evropskem nebu uporabljajo tudi zunaj EU in zajamejo več kot 40 držav. Novi direktorat za upravljanje omrežja preusmerja sredstva Eurocontrola na vlogo upravljavca omrežja.

3.6. Pripravljenost na blaženje vplivov krize (Evropski odsek za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu)

Dogodki, povezani z izbruhom vulkana Eyjafjallajökull spomladi 2010, so dokazali potrebo po vzpostavitvi osrednjega subjekta, ki bo prevzel vodilno vlogo pri usklajevanju upravljanja odzivov na nacionalni ravni in na ravni omrežja, da se zagotovijo pravočasni in usklajeni odzivi na krizne razmere, ki vplivajo na letalstvo. To je bilo obravnavano s sprejetjem uredbe o funkcijah omrežja, ki vključuje določbe v zvezi s kriznim upravljanjem.

Za podporo upravljavcu omrežja je bil pod vodstvom Komisije in Eurocontrola ustanovljen Evropski odsek za koordinacijo ukrepov v kriznih razmerah v letalstvu (EACCC). Zahteva sodelovanje Evropske agencije za varnost v letalstvu in držav članic. Vulkanski izbruh maja 2011 je dokazal povečanje učinkovitosti EACCC.

3.7. Tehnološki izziv in uvajanje programa SESAR

SESAR je tehnološko orodje za izvajanje predpisov o enotnem evropskem nebu. To je najpomembnejši javno-zasebni tehnološki program na področju upravljanja zračnega prometa, ki je bil kdaj uveden v Evropi. Vendar se lahko cilji uspešnosti enotnega evropskega neba z vidika zmogljivosti, okolja, varnosti in stroškovne učinkovitosti dosežejo le na podlagi dobro sinhroniziranega in koordiniranega uvajanja nove infrastrukture za upravljanje zračnega prometa, kakor je navedeno v osrednjem načrtu za upravljanje zračnega prometa.

Evropski osrednji načrt za upravljanje zračnega prometa

Evropski osrednji načrt za upravljanje zračnega prometa²³ vključuje niz scenarijev za uvajanje, ki naj bi jih izvedle ustrezne zainteresirane strani do leta 2025 in pozneje, in na katerih temeljijo dejavnosti preverjanja, ki jih izvaja skupno podjetje SESAR, za doseganje nove generacije sistema upravljanja zračnega prometa. Osrednji načrt je potrdil Svet leta 2009, nato ga je posodobilo skupno podjetje SESAR (SJU), dodatna posodobitev pa bo potekala do marca 2012.

Skupno podjetje SESAR

23

http://ec.europa.eu/transport/air/sesar/european_atm_en.htm.

Leta 2010 je Komisija opravila prvo vmesno oceno skupnega podjetja SESAR po prvih treh letih delovanja. Rezultat ocene kaže, da je skupno podjetje SESAR z vidika sposobnosti izpolnjevanja svojih nalog dobro poslovalo in v glavnem zadovoljilo zainteresirane strani; pokazalo se je, da je ustrezna organizacija za upravljanje razvojne faze SESAR in pravočasno izvedbo evropskega osrednjega načrta za upravljanje zračnega prometa.

Uvajanje SESAR v prihodnosti

Leta 2009 je Svet od Komisije zahteval, da predstavi podrobne predloge strategije uvajanja SESAR, s posebnim poudarkom na strukturi upravljanja in mehanizmi financiranja. Komisija bo do konca leta 2011 pripravila predlog za uskladitev zapletenega prehoda iz razvojne faze SESAR v fazo uvajanja. Strategija bo vsebovala niz priporočil, da zagotovi široko podporo in zavzetost vseh zainteresiranih strani, vključno z vojaškimi organi, za sinhronizirano, koordinirano in pravočasno uvajanje novih tehnologij in postopkov. Ta strategija bo temeljila predvsem na obstoječih instrumentih EU; izjemno pomembna je tudi močna vključenost panoge z ustreznim nadzorom²⁴. Pozornost je namenjena tudi zgodnjim projektom uvajanja, ki oblikujejo izhodišča za nadaljnje izvajanje rezultatov SESAR²⁵.

Memorandum o sodelovanju z ZDA pri raziskavah in razvoju na področju civilnega letalstva

EU in ZDA sta dosegli velik napredek na področju mednarodnega sodelovanja za posodobitev upravljanja zračnega prometa in interoperabilnost s podpisom Memoranduma o sodelovanju pri raziskavah in razvoju na področju civilnega letalstva 3. marca 2011. To sodelovanje bi naj doseglo interoperabilnost med programoma SESAR in NextGen, olajšalo bo nadaljnje sodelovanje med industrijo EU in ZDA ter usklajevalo tudi tehnično delo za podporo dejavnostim standardiziranja globalnega upravljanja zračnega prometa, pri čemer bo zagotovilo skupno podporo EU in ZDA standardizacijskemu delu Mednarodne organizacije za civilno letalstvo.

3.8. Razsežnost od izhoda do izhoda: vključenost letališč v enotno evropsko nebo

Letališča so vhodne in izhodne točke v evropskem omrežju in so bila v celoti upoštevana v predpisih o uspešnosti in upravljanju omrežja. Izvajanje navigacijskih služb zračnega prometa na letališčih bo moralo začeti izpolnjevati cilje uspešnosti leta 2015. Poleg tega bo ob upoštevanju medsebojne odvisnosti med uspešnostjo navigacijskih služb zračnega prometa in drugih operacij/dejavnosti na letališčih prihodnja revizija obstoječe zakonodaje EU o letaliških slotih in zemeljski oskrbi letal razširila logiko uredbe o regulaciji uspešnosti na vse dejavnosti letališč in opredelila potencialne cilje uspešnosti za zainteresirane strani, ki so vključene v delovanje letališč.

²⁴ Glej delovni dokument služb Komisije SEC(2010) 1580 o pripravljanju strategije za uvajanje tehnološkega stebra enotnega evropskega neba.

²⁵ Ki se pri paketu za izvajanje 1 imenuje [IP1](#).

3.9. Človeški dejavnik

Človeška in socialna razsežnost sta ključna elementa za zaključek enotnega evropskega neba, kar naj zagotovi, da ti razsežnosti nista podcenjeni ali celo zanemarjeni. Socialni dialog bi se moral razvijati v treh plasteh: na nacionalni in evropski ravni ter v funkcionalnih blokih zračnega prostora. Celovita izvedba enotnega evropskega neba se lahko doseže, če vzdržujemo stabilno in strokovno delovno silo kontrolorjev zračnega prometa. Vendar predpisi o enotnem evropskem nebu vsebujejo tudi optimiranje razporejanja virov, razvoj pogojev delovnega mesta kontrolorja zračnega prometa in razvoj „pravične kulture“. Uvajanje in izvajanje načrta izvedbe, funkcionalnih blokov zračnega prostora, upravljavca omrežja in uvajanje SESAR bodo vplivali na osebe za upravljanje zračnega prometa; to je vpliv, ki ga je treba skrbno oceniti in pri katerem je Komisija zavezana k celovitim posvetovanjem.

3.10. Vseevropska razsežnost enotnega evropskega neba

Enotno evropsko nebo je odprto za sosednje države s ciljem, da razširi in prinese koristi zemljepisnemu območju, ki je večje od EU. Uporaba okvira enotnega evropskega neba se je že razširila na Norveško in Islandijo (na podlagi Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru) ter Švico (na podlagi dvostranskega sporazuma o zračnem prometu z Evropsko unijo). Tudi Maroko, Jordanija, Gruzija in balkanske države (Albanija, Bosna in Hercegovina, Hrvaška, Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija, Srbija, Črna gora in Kosovo²⁶), ki so del skupnega evropskega zračnega prostora na podlagi celovitih letalskih sporazumov z EU, se približujejo popolnemu izvajanju zakonodaje o enotnem evropskem nebu. Možnost teh držav, da se pridružijo pobudam o funkcionalnih blokih zračnega prostora, bo verjetno pred formalnim sprejetjem zagotovila skladnost. Na podlagi pooblastil Sveta se Komisija pogaja o celovitih sporazumih tudi z Ukrajino in Moldavijo. Pogajanja s Tunizijo se lahko začnejo v bližnji prihodnosti. Tudi Turčija (partnerstvo za pristop) in Ukrajina (pridruženo partnerstvo) sta se zavezali k postopnemu usklajevanju svojega pravnega reda z zakonodajo EU na področju zračnega prometa.

Komisija je odločena tesno sodelovati z vsemi sosednjimi državami in razvijati vseevropsko razsežnost enotnega evropskega neba²⁷. V tem okviru lahko partnerstvo z Eurocontrolom pozitivno prispeva.

3.11. Utrjevanje odnosov med EU in Eurocontrolom

Od leta 2001 enotno evropsko nebo uvaja novi vidik v odnose med EU in Eurocontrolom.

Eurocontrol je zainteresiran za razvoj, da se bo odzival na potrebe novega zakonskega okvira EU. V svojo organizacijo je uvedel pomembne spremembe, na primer ločitev podpore regulativnim funkcijam od izvajanja storitev. Ta proces (organizacija, organi odločanja) je treba spodbujati. Oktobra 2011 je Svet Komisijo pooblastil za pogajanja o sporazumu na visoki ravni med EU in Eurocontrolom. Cilj

²⁶

V skladu z Resolucijo Varnostnega sveta Združenih narodov 1244/1999.

²⁷

Glej COM(2011) 415 konč. z dne 7. julija 2011: EU in sosednje regije: prenovljeni pristop k prometnemu sodelovanju.

je stabilizacija in okrepitev odnosov med EU in Eurocontrolom, potrditev Eurocontrola kot organa za tehnično podporo Evropski uniji in podpora nadaljnjim institucionalnim spremembam v Eurocontrolu.

4. SKLEPNA UGOTOVITEV IN PRIHODNJI UKREPI

Proces vzpostavljanja enotnega evropskega neba se nadaljuje s hitrim tempom. Če doslej dosežena raven napredka pri izvajanju prvega paketa ne dosega začetnih pričakovanj, pa se bo leta 2012 začelo sočasno izvajanje ključnih ukrepov drugega paketa, ki bi morale hitro zagotoviti znatne koristi. Države članice pozivamo, da potrdijo svojo zavzetost in ukrepajo na vseh področjih za doseganje uspeha tega procesa.

Unija mora zlasti vzpostaviti integrirani evropski sistem upravljanja zračnega prometa, resnično omrežje z eno strukturo upravljanja ter močnejšo regulativno in nadzorno sposobnostjo.

Zelo verjetno bo treba razviti tudi dodatne ukrepe, na primer razširitev načrta izvedbe na letališča v skladu z resničnim pristopom od izhoda do izhoda in upravljanje naložb za zagotavljanje prispevka uvajanja SESAR k uspešnosti enotnega evropskega neba kot omrežja. Po potrebi bo opravljena ocena učinka.

PRILOGA

IZVAJANJE KLJUČNIH PREDNOSTNIH NALOG V SES II – STANJE SEPTEMBRA 2011				
NAZIV UKREPOV	PRAVNA PODLAGA	VKLJUČENI DEJAVNIKI	DATUM CILJA	OPOMBE
PRVI CIKEL NAČRTA IZVEDBE 2012–2014				
Uredba o načrtu izvedbe	549/2004, čl. 11	SSC, EK	Končano	Uredba 691/2010 z dne 29. 7. 2010
Posodobitev uredbe o pristojbinah	550/2004 in 1794/2006	SSC, EK	Končano	Uredba 1191/2010 z dne 16. 12. 2010
Imenovanje organa za oceno uspešnosti	549/2004, čl. 11	EK	Končano	Sklep EK z dne 29. 7. 2010
Sklep o vseevropskih ciljih uspešnosti za obdobje 2012–2014	549/2004, čl. 11	SSC, EK	Končano	Sklep EK 2011/12/EU z dne 21. 2. 2012
Sprejetje ciljev in načrtov na nacionalni ravni/ravni FAB za 2012–2014	549/2004, čl. 11	DČ, FAB	Poteka	Priporočilo EK državam članicam novembra 2011
Izvajanje prvega cikla uspešnosti 2012–2014	549/2004, čl. 11	DČ, FAB, EK	2012-14	Potrebno stalno spremljanje z zainteresiranimi stranmi
FUNKCIONALNI BLOKI ZRAČNEGA PROSTORA – FAB				
Uredba o zahtevah po informacijah pred vzpostavitvijo FAB	550/2004, čl. 9 (a)	SSC, EK	Končano	Uredba 1191/2010 z dne 16. 12. 2010
Imenovanje koordinatorja sistema FAB	550/2004, čl. 9 (a)	EK	Končano	Sklep EK z dne 12. 8. 2010
Navodila za vzpostavitev in spremembe FAB	550/2004, čl. 9 (a)	SSC, FAB, EK	Končano	Pozitivno mnenje SSC 38, december 2010
Vzpostavitev posameznih FAB	550/2004, čl. 9 (a)	DČ, FAB	do 12. 2012	Proces poteka, pristop od spodaj navzgor
Izvajanje FAB	550/2004, čl. 9 (a)	DČ, FAB	Stalno	Čimprejšnja zagotovitev operativnih koristi
FUNKCIJE OMREŽJA EU ZA UPRAVLJANJE ZRAČNEGA PROMETA (ATM)				
Uredba o funkcijah omrežja	551/2004, čl. 6	SSC, EK	Končano	Uredba 677/2011 z dne 7. 7. 2011
Imenovanje upravitelja omrežja EU za upravljanje zračnega prometa	551/2004, čl. 6	EK, Eurocontrol	Končano	Sklep EK C(2011) 4130 konč. z dne 7. 7. 2011
Začetek dejavnosti upravitelja omrežja	551/2004, čl. 6	Eurocontrol	09. 2011	Potrebno je vključevanje vseh dejavnikov v ATM
VKLJUČEVANJE EASA V ATM				
Zahteve za izvajalce navigacijskih služb zračnega prometa	216/2008	EASA, SSC, EK	Končano	Uredba EK 1035/2011 z dne 17. 10. 2011
Preoblikovanje direktive o licenciranju ATCO kot izvedbeni predpis	216/2008	EASA, SSC, EK	Končano	Uredba EK 805/2011 z dne 10. 8. 2011
Zahteve za pristojne organe	216/2008	EASA, SSC, EK	Končano	Uredba EK 1034/2011 z dne 17. 10. 2011
Začetek inšpekcijskih pregledov standardiziranja EASA v DČ	216/2008	EASA, DČ	2012	Delovni program se pripravlja
TEHNOLOŠKE INOVACIJE NA PODLAGI PROGRAMA SESAR				
Faza uvajanja SESAR (vključno z upravljanjem)	Svet, mar. 2009	EK	12. 2011	Predlog Svetu in Evropskemu parlamentu se pripravlja
Memorandum o sodelovanju pri RD s FAA, vključno s sodelovanjem s FAA pri interoperabilnosti SESAR–NextGen	Svet, mar. 2009	EK, DČ	Končano	Podpis marca 2011
VKLJUČENOST LETALIŠČ V ENOTNO EVROPSKO NEBO				
Revidiranje obstoječe zakonodaje o slotih in zemeljski oskrbi letal		EK	11. 2011	Prispevek k pristopu od izhoda do izhoda
RAZSEŽNOST ČLOVEŠKI DEJAVNIK				
Vključitev predstavnikov osebja v izvajanje SES	549/2004, čl. 10	EK, DČ, FAB	Stalno	1. Strokovna skupina za socialno razsežnost v SES (Sklep EK št. C/2010/9016); 2. Proces posvetovanja na ravni DČ in FAB
VSEEVROPSKA RAZSEŽNOST				
Izvajanje SES v sosednjih državah Evropske unije	549/2004, čl. 7	EK, EU	Stalno	Ponovljeni COM (2011)415 konč. z dne 7. 7. 2011 EU in sosednje regije: prenovljeni pristop k prometnemu sodelovanju
ODNOSI Z EUROCONTROLOM				
Podpis sporazuma na visoki ravni med EU in Eurocontrolom	Svet, okt. 2011	EK, EU	2012	
Sprejetje finančnega sporazuma med EK in Eurocontrolom		EK, Eurocontrol	2011-12	Tehnična podpora Eurocontrola pri izvajanju SES