

Vzpostavitev funkcionalnega bloka zračnega prostora Srednje Evrope – 1. del (Od CEATS do FAB CE)

Aleksander ČIČEROV

Izveček: Sedem evropskih držav (Republika Avstrija, Bosna in Hercegovina, Češka republika, Republika Hrvaška, Republika Madžarska, Slovaška republika in Republika Slovenija) je na Brdu pri Kranju 5. maja 2011 podpisalo Sporazum FAB CE. Njegov cilj je združiti sedem zračnih prostorov v skupni/funkcionalni blok. Uspešnost take združitve je odvisna od učinkovitega izvajanja strukture za sodelovanje in od optimizacije določil zračnega prometa. FAB CE je četrti od devetih, ki naj bi nastali v Evropi.¹ Navedene države so se dogovorile, da ustanovijo nov kombiniran blok zračnega prostora v skladu z zadnjim dogovorom o preureditvi zračnega nadzora Evrope. Republika Slovenija je določena za depozitarja FAB CE. Članek želi predstaviti Sporazum FAB CE, ki bo, upamo, nadomestil Sporazum CEATS.²

Gljučne besede: Enotno evropsko nebo (SES), funkcionalni blok, Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO), depozitar, SES I, SES II, EUROCONTROL, varnost zračnega prometa

■ 1 Uvod

Tudi v zračnem prostoru, ki tvori del ozemlja posamezne suverene države, so meje. Nevidne očem, ne pa moderni tehnologiji. Države svoje suverene oblasti niso pripravljene kar tako podrediti režimu ali režimom, na katere imajo malo ali sploh nič vpliva. V mednarodnem civilnem letalstvu je suvereni egoizem držav v njihovih zračnih prostorih neusmiljeno soočen s težavami, kot so npr. zamude v letalskem prometu, varnost zračnega prometa, zračni terorizem, oblikovanje cen letalskih prevozov, učinkovito in cenovno sprejemljivo vodenje zračnega prometa in še kaj bi se našlo. V prispevku se bomo omejili na varno in učinkovito vodenje mednarodnega letalskega prometa. Govorili bomo o nastanku ideje o enotnem evropskem zračnem prostoru, ki ima po našem mnenju svoje začetke v po-

Mag. Aleksander Čičerov, univ. dipl. pravnik, Univerza v Ljubljani, Fakulteta za strojništvo

skusih držav CEATS.³ V letih od 1997 do 2001 so se te države dogovarjale in dogovorile o sklenitvi sporazuma o storitvah v zračnem prostoru ter delovanju objektov in naprav, ki jih zagotavlja in upravlja EUROCONTROL v srednjeevropskem centru za nadzor storitev v zračnem prometu v zgornjem zračnem prostoru.

1.1 CEATS

Pogajanja o Sporazumu CEATS so pod vodstvom delegacije EUROCONTROL⁴ že od samega začetka potekala pod močnim prizadevanjem Avstrije, da države sklenejo sporazum in Avstrijo nagradijo s

Centrom za nadzor storitev v zračnem prometu v zgornjem zračnem prostoru. Ta prizadevanja so se kazala v intenzivnem avstrijskem lobiranju in nekaterih »nenavadnih ponudbah«, ki smo jih prepoznali šele na koncu pogajanj, v trenutkih tako imenovanega ocenjevanja predlogov posameznih držav za sedež srednjeevropskega centra za nadzor storitev v zračnem prometu v zgornjem zračnem prostoru.

Po nekajletnih pogajanjih so države CEATS 27. junija 1997 podpisale v Bruslju sporazum. Pogajanja so bila naporna, ne samo zaradi lobiranja, pač pa tudi zaradi neobjektivnosti

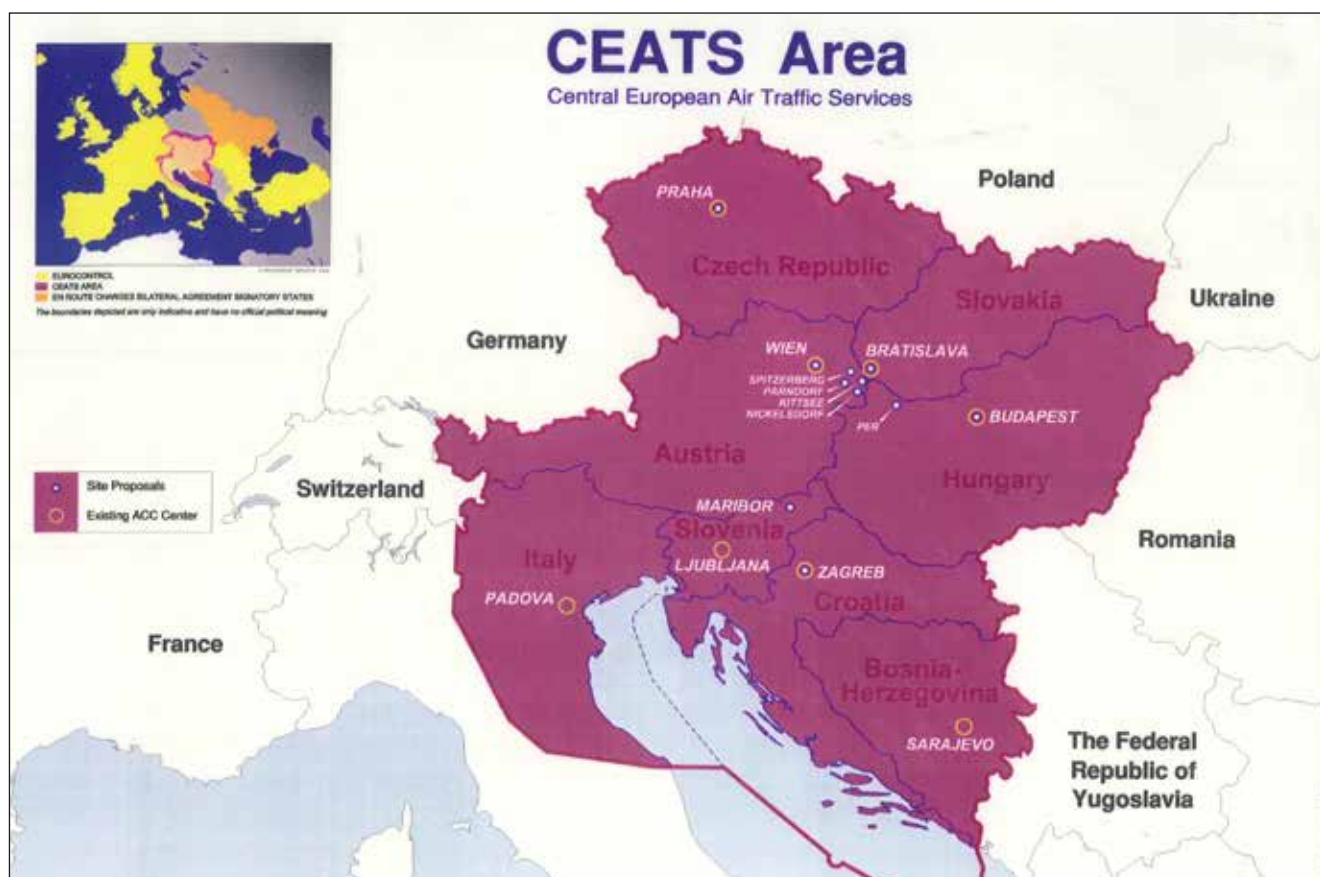
1 Funkcionalni bloki zračnega prostora Evrope so:

UK-Ireland FAB,
Danish-Swedish FAB,
Baltic FAB (Lithuania, Poland),
BLUE MED FAB (Cyprus, Greece, Italy and Malta),
Danube FAB (Bulgaria, Romania),
FAB CE (Austria, Bosna and Hercegovina, Croatia, Czech Republic, Hungary, Slovak Republic, Slovenia),
FABEC (Belgium, France, Germany, Luxemburg, the Netherlands, Switzerland),
North European FAB (Estonia, Finland, Latvia, Norway),
South West FAB (Portugal, Spain).

2 CEATS pomeni Sporazum o storitvah v zračnem prometu ter delovanju objektov in naprav, ki jih zagotavlja in upravlja EUROCONTROL v srednjeevropskem centru za nadzor storitev v zračnem prostoru.

3 Avstrija, Bosna in Hercegovina, Češka, Hrvaška, Italija, Madžarska, Slovaška in Slovenija.

4 EUROCONTROL je evropska organizacija za varnost zračnega prometa s sedežem v belgijskem mestu Haren blizu Bruslja. Ustanovljena je bila leta 1960.



Slika 1. Območje s CEATS z vrisanimi Centri območne nadzorne službe (ACC) in predlogi lokacij CEATS centrov v Avstriji, Češki, Hrvaški, Madžarski, Slovaški in Sloveniji (Hoče pri Mariboru)

nekaterih držav, ki so potihoma podpisale Avstrijo in računale na obljubljenе dovolilnice za opravljanje cestnih prevozov blaga (angl. Permits for Road Transport Operations). Svojevrstni pogajalski višek pa je predstavljalo skupno ocenjevanje kriterijev za izbiro sedeža CEATS UAC, pri katerem ni manjkalo zavajajočih in netočnih trditev, kar je imelo za posledico manjše število točk za slovenski predlog lokacije centra.

Zakaj je pravzaprav šlo? Vse države CEATS so imele pravico predlagati lokacije CEATS UAC.

Slovenija je izkoristila možnost in predlagala lokacijo za sedež centra. V uvodnem delu predloga je takratni minister za promet in zveze mag.

Anton Bergauer zapisal: »Zavedamo se, da nismo sami v projektu CEATS, želimo pa si, da bi bil naš predlog uspešen. Vsi se moramo zavedati, da mora biti lokacija centra CEATS čim prej izbrana in naj zmagaja najboljši predlog« (prevod iz angl.). Slovenska delegacija je ves čas upala, da bo ocenjevanje potekalo brez nizkih udarcev, pa se je na koncu izkazalo, da je njen predlog, po mnenju EUROCONTROL-a odličen, pristal na drugem mestu, za Avstrijo. Nativnost slovenske delegacije je bila več kot očitna, saj je Slovenija izgubljala točke celo na račun očitkov hrvaške strani, da lahko CEATS UAC, če bi bil postavljen na južni strani Pohorja, poškoduje snežni plaz! Vsi razpoložljivi podatki so govorili prav nasprotno in dokazovali, da

na predlaganem območju snežnega plazu nikoli ni bilo. Tako politična kot strokovna sfera v Sloveniji s takim izidom ni bila zadovoljna in je slovenski delegaciji očitala »tihan udar na našem nebu« (Dnevnik, 4. julij 2000, str. 3). Kontrolorji letenja so na ministra mag. Bergauerja naslovili pismo v zvezi z morebitnim delegiranjem nadzora zračnega prometa v zgornjem zračnem prostoru Republike Slovenije avstrijskim kontrolorjem, kar naj bi se zgodilo še pred vključitvijo Slovenije v CEATS. Skrbelo jih je namreč, da bodo nekateri izgubili službo. Ob tem so opozarjali na visoke stroške projekta CEATS.⁵ Poleg CEATS je nastajal še en projekt t. i. NUAC.⁶

Avstrija je kot zmagovalka ocenjevanja primernosti lokacije centra

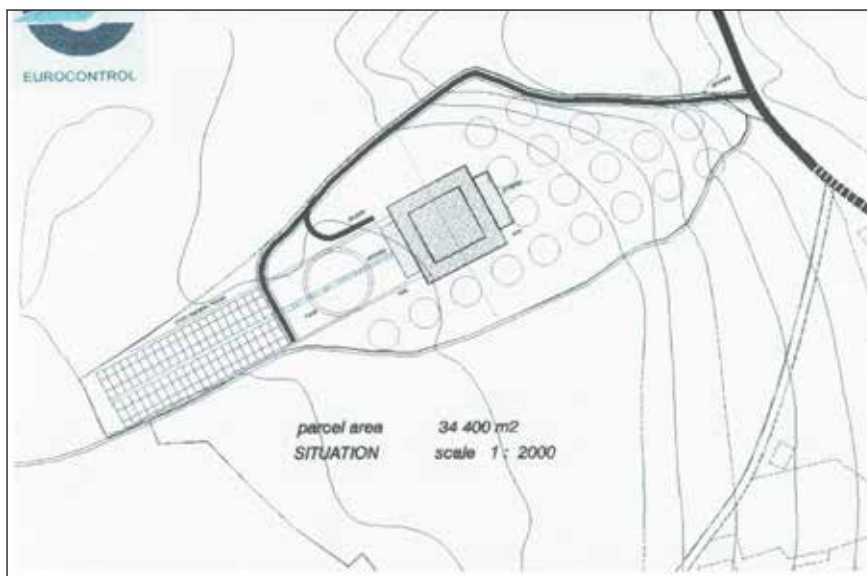
5 Vlada RS je leta 1995 sprejela pobudo za vključitev Slovenije v projekt srednjeevropske službe zračnega prometa (CEATS), ki naj bi predvidoma leta 2007 začel delovati na Dunaju (Dnevnik, 4. julij 2000, str. 3). Sindikat kontrolorjev letenja je ministra mag. Bergauerja opozoril, da je njihov status močno odvisen od sodelovanja z Avstrijo, toda samo pod pogojem, da je takšno združevanje za Slovenijo koristno in da se status kontrolorjev izboljša. Glej še obrazložitev Zakona o ratifikaciji sporazuma CEATS v Poročevalcu št. 78/2004, 20. 6. 2004.

6 Predlog lokacije centra je bil zelo podroben glede same zgradbe in okoljskih vplivov. Natančno je bila predstavljena sama zgradba z vsemi prometnimi in drugimi povezavami (ogrevanje, voda, odpadki in podobno). Ministrstvo za promet je za zasnovano zgradbo angažiralo znanega slovenskega arhitekta, ki je deloval v Švici, pri čemer je posodilo vladno letalo, da se je ekipa lahko odpeljala v Sion in se srečala z njim, pilot vladnega letala pa je obnovil dovoljenje za pristajanje na letališču v Sionu, ki zahteva prav posebno spretnost. Natančno so bili razdelani umeščenost objekta v urbanem okolju, stik z okolico in kraji, bivalni pogoji za posadko centra, dovolj varna razdalja od visoko rizičnih naprav in obratov (npr. JE). Ker bi bila posadka centra mednarodna, je imela pomembno vlogo tudi prometna povezava: bližina letališča, ceste, železnice, mestni prevoz in podobno.

ponudila prostor v bližini Dunaja. EUROCONTROL se je s tem strinjal, države podpisnice Sporazuma CEATS pa so se v Prilogi II zavezale o tem, katere nacionalne objekte in naprave ter storitve bodo dale na razpolago EUROCONTROL-u. S Prilogo III so se podpisnice dogovorile o vsebini finančnega protokola, ki je urejal sprejemanje in financiranje tistih delov proračuna EUROCONTROL, iz katerih se krijejo stroški CEATS UAC. S Prilogo IV pa so bila urejena vprašanja prehodnih določb o prenosu dogovorov na podlagi Konvencije EUROCONTROL, dopolnjene leta 1981 in revidirane in usklajene leta 1997.

1.2 Nove ideje

EU je 31. marca 2004 sprejela predpis, ki se je nanašal na vzpostavitev SES. Evropski sistem upravljanja zračnega prometa bi se v skladu s projektom SES postopno spremenil z ustanavljanjem blokov zračnih prostorov.⁷ Posledično je projekt CEATS nenadoma postal predrag, ker se je spremenil koncept vodenja zračnega prometa. Pa še nekaj se je zgodilo. EU je vse bolj agresivno prevzemala vlogo in naloge EUROCONTROL-a, čeprav države članice te organizacije niso bile hkrati tudi članice Evropske unije. Povečalo se je število preletov evropskega zračnega prostora (10 milijonov na leto ali 26.000 na dan) in očitno je bilo, da projekt CEATS ne bo kos takemu prometu. Drag ali celo predrag projekt, nov koncept vodenja zračnega prometa, dejstvo, da Slovenija ni dobila centra, visoki stroški gradnje centra na Dunaju so bili razlogi, da Slovenija ni ratificirala (edina) podpisanega Sporazuma CEATS. Italija, ki se je sprva pogajala, je kmalu seznanila ostale države, da v projekt CEATS vnaša le del zračnega prostora, in sicer njegov severni del. V zračne prostore evropskih držav je nezadržno vdiral SES I.



Slika 2. Umetstev projekta CEATS centra v prostor 34 000 m²

2. SES

SES je Evropska komisija lansirala že leta 1999. Z njim je želela reformirati arhitekturo upravljanja z evropskim zračnim prometom. Postavila je tri cilje, in sicer:

1. preureditev evropskega zračnega prostora s pomočjo funkcionalnih blokov zračnih prostorov (FAB-ov), ki naj omogočijo hitrejše pretoke zračnega prometa;
2. ustvarjanje dodatnih kapacitet;
3. povečanje celotne učinkovitosti evropskega sistema ATM.⁸

To je pokopalo projekt CEATS, naslednji koraki pa so bili le znaki prilagoditve novim načinom vodenja zračnega prometa:

- koordinacijska skupina CEATS in skupina višjih uradnikov skupine CEATS se odloči o prehodu CEATS v pobudo FAB⁹;
- koordinacijska skupina CEATS potrди študijo FAB CE o izvedljivosti projekta in ToR, Italija ne sodeluje več v projektu. Sporazum FAB CE naj vsebuje zgornji in spodnji zračni prostor nadzora, storitve v teh prostorih pa so ATM, CNS, AIS, MET in SAR¹⁰;
- projekt FAB CE dobi politično potrditev na sestanku pristojnih mini-

strov v Luksemburgu 12. junija 2008;

- sedem držav ugotovi, da ni več potrebe po novem nadzornem centru, kot ga predvideva Sporazum CEATS;
- sedem držav se tudi dogovori, da končajo projekt CEATS;
- sedmerica podpiše 18. novembra 2008 Memorandum FAB CE o soglasju, da se ustanovi splošni okvir za sodelovanje med njimi, vključujoč nacionalne nadzorstvene ustanove in vojaške oblasti, tj. FAB CE, in da se vzpostavi povezava in koordinacija med državami in ANSP-ji;
- začasni koordinacijski svet FAB CE se seznanja s predlogom Slovenije, da bo gostiteljica srečanja, na katerem bodo podpisali Sporazum FAB CE (8. september 2011);
- s podpisom Sporazuma FAB CE je bila zapečaten usoda Sporazuma CEATS. Do podpisa je prišlo 5. maja 2011 na Brdu pri Kranju.

2.1 SES kot pobuda Evropske komisije

Ko se vprašamo, zakaj je prišlo do pobude o reorganizaciji evropskega zračnega prostora, je odgovor na dlani. Evropski zračni prostor je eden od najbolj polnih in fragmentiranih zračnih prostorov na svetu.

7 Glej Official Journal 96/03.

8 Podrobneje o tem glej pri Massutti, A.: Single European Sky – a possible regulatory framework for System Wide Information Management (SWIM), Air & Law, Vol. 36, Issue 4/5, Avgust/September 2011, str. 275–303; Cenan, Al-Ekabi: A Student Review on the Conference Single European Sky; An Update from Netherland's at Schipol Airport, Netherland, Air & Space Law, Vol. 36, Issue 1, February 2011, str. 83–85, Wybo P. Here, Hussein Kassim and Hardly Stevens, Air Transport and European Union (EU), Europeanization and its limits, Palgrave Studies in EU Politics, Basingstoke, UK Palgrave Macmillan, 2010, xi-332, str. ISBN 978-0-333-631222-0. UKP60 Review, Air & Space Law, 35, Issue 3, June 2010, str. 275–277.

9 Glej CCG/CGSO/06/AH1/Decision, 17. 11. 2006.

10 Podrobno glej v FAB CE Project Management Office/FAB Central Europe Feasibility MASTER PLAN; FAB CE/PMO/02/001, ed. Nu. 01. 02, edition date: 26. 3. 2008.

Število njegovih upravljalcev naj bi se zmanjšalo s sedanjih 67 na 9 funkcionalnih blokov zračnih prostorov. Ne gre pa pozabiti tudi na dejstvo, da Evropska unija vse bolj posega v urejanje zračnega prometa, ki naj dokončno odpravi nacionalne meje zračnih prostorov držav članic Evropske unije, funkcionalni bloki zračnih prostorov brez nacionalnih meja pa naj bi odpravili ozka grla in učinkovito povečali pretočnost zračnega prometa v Evropi.¹¹

Človeka je že od prazgodovine fasciniral let; poznamo legendo o Ikarusu in Dedalu, z letenjem se je ukvarjal Leonardo da Vinci. Ko se je začelo res leteti in je postal letalski promet nekaj običajnega, so države na nacionalnem in mednarodnem nivoju hotele letalski promet regulirati. Med prve ureditve šteje mo prepoved letenja balonov brez posebnega dovoljenja nad Parizom (23. april 1784).¹² Pravnike je ta nova vrsta transporta takoj močno pritegnila. Nekateri med njimi (Fauchille, Lyckama, Nys) so po zgledu prava morja predlagali kar »svobodo odprtega zračnega prostora«.¹³ Stvari so se začele urejati z nastankom Pariške konvencije (1919), predhodnice Čikaške konvencije (1945), urejajo pa se še danes z deregulacijo mednarodnega letalskega prometa, znotraj katerega se vse bolj uveljavlja koncept funkcionalnih blokov zračnega prometa. Sprememba suverenosti se v resnici ni zgodila, trdi prof. Haanappel, kajti zračna suverenost je dovolj dobro vgrajena v običajno mednarodno pravo in v Čikaško konvencijo. Bolj gre za evolucijo v izvajanju nacionalne (zračne) suverenosti. Izvajanje je bolj liberalno s tako imenovani sporazumi odprtega neba, veliko bolj striktna pa je

politika nadzora vstopanja in izstopanja letalskih potnikov v posamezno državo in iz nje.¹⁴ Spremembe so bile materializirane s SES II.

2.2 SES II

Ko govorimo o transformaciji in liberalizaciji zračnega prometa, mislimo na ureditev v Evropi. Ideja o boljši organiziranosti evropskega zračnega prostora se je sprva razvijala v okrilju EUROCONTROL-a. Počasi pa je projekt zdrsnil pod okrilje Evropske unije, pri čemer je EUROCONTROL ostal ekspertni organ EU in aktivni podpornik vstopa EU v EUROCONTROL. Hkrati je SES I prehajal v SES II, ker je bila reforma vodenja evropskega zračnega prometa potrebna, da bi uspešno odgovorila na vprašanja povečevanja zračnega prometa, večje varnosti, zmanjšanja zamud in zmanjšanja vpliva tega prometa na okolje. Reforma SES I je temeljila na 4 stebrih, in sicer:

- reguliranje izpolnjevanja,
- enoten varnostni okvir,
- odpiranje dostopa novim tehnologijam in
- upravljanje kapacitet na zemlji.

Ker prvi sveženj ukrepov (torej SES I) ni bil v celoti uspešen, je bilo potrebno poseči v urejanje z drugimi sredstvi in ukrepi (SES II), med katerimi je bila na prvem mestu vzpostavitev FAB. Med tehnična in operativna dopolnila institucionalnih reform v okviru SES II sodi tudi program SESAR.¹⁵

Epizoda s Sporazumom CEATS se je končala in države so začele proučevati prednosti in slabosti nove ureditve ATM v Evropi. Italija, ki poleg Slovenije Sporazuma CEATS ni ratificirala, je izjavila, da ne želi sodelovati v oblikovanju FAB CE.

2.2.1 Slovenija in FAB CE

Ministrstvo za zunanje zadeve Republike Slovenije je 27. oktobra 2009 prejelo pobudo za medresorsko uskladitev sklenitve Sporazuma FAB CE in sklenitev memoranduma o soglasju med ministrstvi za promet Avstrije, Bosne in Hercegovine, Hrvaške, Češke, Madžarske, Slovaške in Slovenije (štev.: 511-22/2008/8-0004194).¹⁶

Namen sklenitve Sporazuma FAB CE je bil izpolnitev obveznosti Republike Slovenije, ki je izhajala iz 5. člena uredbe Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 551/2004 z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu – Uredba o zračnem prostoru (Ur. l., št. 96 z dne 31. 3. 2004).¹⁷

Memorandum o soglasju med pristojnimi ministrstvi za promet pa je bil podlaga za določitev splošnega okvira sodelovanja med državami podpisnicami in njihovimi nadzornimi organi ter vojaškimi oblastmi z namenom ustanovitve FAB CE in vzpostavitve vmesnikov, ki bodo omogočili usklajevanje med državami in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa.

Sporazum FAB CE je nadomestil Sporazum CEATS. Modelni sporazum je pripravil EUROCONTROL. Sporazum FAB CE je mednarodna pogodba, ki so jo države podpisnice po podpisu morale tudi ratificirati.

EU je bodoče podpisnice sporazumov o funkcionalnih blokih zračnih prostorov »mehčala« z izjavami svojih najvišjih predstavnikov. 25. in 26. februarja 2010 je v Madridu potekala konferenca o poteh za uresničitev SES, ki je sprejela Madridsko deklaracijo s petimi ključnimi in med seboj povezanimi stebri, ki predstavljajo drugi paket (SES II).¹⁸

11 Glej http://en.wikipedia.org/wiki/Single_European_Sky, < 27. 8. 2012>.

12 Glej Matte, M.: *Treaties on Air-Aeronautical Law*, ICASL/Carwell, 1981, str. 21.

13 Glej podrobno Matte, M., *ibid.*, str. 74–75.

14 Haanappel, P.: *The Transformation of Sovereignty in the Air, Air & Space LAW*, Vol. XX, Number 6, 1995, str. 311–317.

15 Kako je nastal SES, glej v prispevku N. A. Van Antwerpen: *The Single European Sky, Air & Space LAW*, vol. XXVII (april 2002).

16 Gradivo so prejeli: Ministrstvo za obrambo, Ministrstvo za okolje in prostor, Ministrstvo za finance, Ministrstvo za javno upravo in Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo.

17 Glavni cilj oblikovanja funkcionalnega bloka zračnega prostora Srednje Evrope – FAB CE – je doseči skladnost z uredbami o enotnem evropskem nebu (Uredba (ES) Evropskega parlamenta in Sveta št. 549/2004 z dne 10. marca 2004 o določitvi okvira za oblikovanje enotnega evropskega neba (okvirna uredba), Uredba (ES) Evropskega parlamenta in Sveta št. 550/2004 z dne 10. marca 2004 o izvajanju navigacijskih služb zračnega prometa na enotnem evropskem nebu (Uredba o izvajanju služb), Uredba (ES) Evropskega parlamenta in Sveta št. 551/2004 z dne 10. marca 2004 o organiziranosti in uporabi zračnega prostora na enotnem evropskem nebu (Uredba o zračnem prostoru) ter Uredba (ES) Evropskega parlamenta in Sveta št. 552/2004 z dne 10. marca 2004 o interoperabilnosti evropske mreže za upravljanje zračnega prometa (Uredba o interoperabilnosti) – uredbi SES). Izvajanje uredb SES bo povzročilo višjo stopnjo varnosti v zračnem prometu, optimalno uporabo tehničnih sredstev in človeških virov ter optimalno uporabo zračnega prostora civilnih in vojaških uporabnikov zračnega prostora, povečanje zmogljivosti in stroškovne učinkovitosti. Z ustanovitvijo FAB CE se je pričakovalo tudi povečanje stopnje odzivnosti na povpraševanje vodenja zračnega prometa v tem delu evropskega zračnega prostora, optimalno oblikovanje zračnega prostora (sektorizacija in klasifikacija), ki bi temeljila na civilnih in vojaških potrebah, skupni izvedbeni koncept, večja združljivost konfiguracije spodnjega in zgornjega zračnega prostora, racionalizacija uporabe obstoječe tehnične infrastrukture in koordinacija v načrtovanju bodočih investicij, povečanje civilno-vojaškega sodelovanja in povečanje rezerv in odzivnosti na nepredvidljive dogodke. (Arhiv MZZ)

18 Konkretna naloga so navedene v Press Releases IP/10/199, http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-199_en.htm < 11. 12. 2012>.

Tudi Siim Kallas, podpredsednik Evropske komisije, odgovoren za promet, je v Bruggeu (Belgija) na srečanju evropskega letalstva zapel hvalnico SES-u. Deklaracija iz Bruggea ponovno opozarja na dejstvo, da Evropa plačuje visok davek zaradi fragmentacije zračnih prostorov. Da ne bo več prihajalo do tega, je potrebno združiti zračne prostore in izpolniti obljube za čim hitrejši sprejem SES in ga uvesti v prakso.¹⁹

2.2.2 Podpis FAB CE

Vlada Republike Slovenije je 12. novembra 2009 sprejela pobudo za sklenitev Sporazuma FAB CE. 19. novembra 2009 je bil v Bratislavi podpisan Memorandum o soglasju, s katerim so se ministri za promet Avstrije, Bosne in Hercegovine, Hrvaške, Češke, Madžarske Slovaške in Slovenije dogovorili o splošnih okvirih sodelovanja med državami, vključujoč tudi nacionalne nadzorne oblasti in predstavnike vojsk.²⁰ Zračni prostor FAB CE ima 8 ACC in je razdeljen na 63 kontrolnih con, obsega pa 529,497 km². Velja za funkcionalni blok z največjim številom držav.²¹

5. maja 2011 je bil na Brdu pri Kranju podpisan Sporazum FAB CE. Podpisalo ga je vseh sedem držav (Avstrija, BiH, Hrvaška, Madžarska, Češka, Slovaška in Slovenija), veljati pa je začel 20. marca 2012. Slovenija je bila določena za depozitarja tega sporazuma.

■ 3 Vsebina FAB CE

Sporazum FAB CE je mednarodna pogodba, sklenjena v skladu z mednarodnim pravom, v pisni obliki, med sedmimi državami in v enotnem instrumentu. Veljati je začela 20. marca 2012, torej 60 dni po dnevu deponiranja instrumentov o ratifikaciji dveh sosednjih držav Avstrije in Madžarske.²² Poleg preambule ali uvoda ima Sporazum FAB CE 26 členov in dve prilogi. Po svoji pravni naravi je to odprt mednarodni sporazum, h kateremu lahko pristopi vsaka drža-



Slika 3. Izgled projekta CEATS centra po zamisli arhitekta Janeza Hacinca (Hoče pri Mariboru)

va članica Evropske unije ali katera koli pogodbenica Sporazuma o skupnem evropskem zračnem prostoru, če njen zračni prostor meji na zračni prostor FAB CE. Za vsak pristop je potrebno pisno soglasje vseh pogodbenic. Depozitar mora biti o takem pristopu obveščen.

3.1 Preambula

Preambula poudarja cilje pobude za enotno evropsko nebo (SES), ki so krepitev sedanjih standardov varnosti v zračnem prometu, trajnostni razvoj zračnega prometa in izboljšanje celotne učinkovitosti upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb v Evropi. Te cilje je mogoče doseči s funkcionalnimi bloki zračnih prostorov, ki pa temeljijo na operativnih zahtevah in medsebojnem sodelovanju izvajalcev navigacijskih služb zračnega prometa v Evropi. Preambula potrjuje dejstvo, da je zračni promet Srednje Evrope pomemben za upravljanje evropskega zračnega prometa, njegov napredek pa bo koristen tako za Srednjo Evropo in širše. Njegova uporaba naj bo odprta tudi za države, ki niso članice EU. Sporazum FAB CE ne vpliva na dejstvo, da ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom in svo-

jimi objekti, ali na zmožnost vsake države, da uveljavlja svoje pravice glede varnosti in obrambe v svojem zračnem prostoru. Preambula priznava, da nacionalni organi vsake pogodbenice sklepajo ustrezne dogovore o tesnem medsebojnem sodelovanju, o suverenem razmejevanju zračnega prostora in določanju navigacijskih služb, ki bodo zajete v sporazumu. Izraža željo po sodelovanju in vzpostavljanju SES in doseganju njegovih ciljev, pri čemer se morajo upoštevati pogajanja o regionalnih sporazumih z ICAO in regionalni sporazumi, ki veljajo na dan začetka veljavnosti Uredbe (ES) o izvajanju služb. Vzpostavitev FAB CE ne posega v FIR, ki jih priznava ICAO, pogodbenice pa obdrže odgovornost do ICAO v zemljepisnih mejah letalskih informativnih območij, ki jim jih je zaupala ICAO. V preambuli je naveden cilj sporazuma, ta pa je: doseči največjo zmožljivost ob ohranjanju visoke ravni varnosti s pomočjo oblikovanja skupnega funkcionalnega bloka zračnega prostora (instrument) in preureditvijo zgornjega in spodnjega zračnega prostora.

Sporazum FAB CE ima za pravno podlago Čikaško konvencijo, mednarodno konvencijo Eurocontrol, ki se navezuje na sodelovanje za varnost letalskega prometa, kot je bila spremenjena s Protokolom, podpisanim v Bruslju 12. februarja 1981, na članstvo v EU, pred-

19 Glej podrobno v http://europa.eu/rapid/press-release_PEECH-10-596_en.htm?locale=fr <11. 12. 2012>.

20 FAB; Functional Airspace Block is defined in the Single European Sky package, namely Regulation (EC) No. 1070/2009 amending Regulation (EC) No. 549/2004, as an airspace block based on operational requirements and established regardless of State boundary, where the provision of air navigation services and related functions is performance-driven and optimised through enhanced cooperation among air navigation service providers or, when appropriate an integrated provider, <http://www.eurocontrol.int/dossiers/fabs> <2. 4. 2014>. Glej še: The reform of the SES proposed by the Commission is based on four pillars v http://europa.eu/legislation_summaries/transport/air_transport/tr0003_en.htm <11. 12. 2012>. Posamezni izvajalci storitev navigacijskih služb zračnega prometa držav članic FAB CE so: Austro Control (Avstrija), BHANSA (Bosna in Hercegovina), ANS CR (Češka), Hungaro Control (Madžarska), Letove prevadzkove službe – LPS (Slovaška) in Slovenija Control (Slovenija).

21 Tim Preskar, dipl. naloga Vzpostavitev enotnega evropskega neba s funkcionalnimi bloki zračnega prostora, UL, Fakulteta za strojništvo, Ljubljana, 2012, str. 28, glej še dipl. naloga Vzpostavitev funkcionalnega bloka zračnega prostora Srednje Evrope, UL, Fakulteta za strojništvo, Ljubljana, 2012.

22 Avstrija in Madžarska sta Sporazum FAB CE ratificirali 19. januarja 2012, Češka 19. januarja 2012, Hrvaška 29. junija 2012, Slovaška 23. februarja 2012, Slovenija 30. aprila 2012, Bosna in Hercegovina sporazuma še ni ratificirala.

pise o enotnem evropskem redu in naknadna izvedbena pravila, večstranske sporazume o vzpostavitvi skupnega evropskega zračnega prostora, članstvo v NATU in nevtralnost.

3.2 Definicije

Vsaka mednarodna pogodba, še posebej t. i. tehnična mednarodna po-

godba, ima v začetku glosar pojmov, ki jih uporablja v tekstu. To velja tudi za Sporazum FAB CE, ki v 1. členu opredeli pojme, kot so 'zračni prostor FAB CE', 'služba FAB CE', 'opredeljeni zračni prostor', 'nacionalni nadzorni organ za certificiranje', 'ozemeljski nacionalni nadzorni organ', 'odločilni datum', k temu pa še dodaja, če ni navedeno drugače

ali če sobesedilo ne zahteva drugače, se drugi pojmi in izrazi, uporabljeni v tem sporazumu, razlagajo v skladu z njihovo uporabo in razlago v ustrezni zakonodaji, sprejeti na podlagi Pogodbe o delovanju Evropske unije in Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu.²³

Establishment of the Functional Block of Central Europe Airspace

Abstract: Seven European States, namely the Republic of Austria, Bosna and Herzegovina, the Republik of Croatia, the Czech Republic, the Republic of Hungary, the Slovak Republic and the Republic of Slovenia, signed at Brdo pri Kranju (Slovenia) the Agreement on the Establishment of Functional Block Central Europe on 5 May 2011. The aim of this FAB CE Agreement is to bring seven Countries airspaces under a single functional block. Its success will depend on the efficient implementation of the cooperation structures and optimisation of the air navigation provision. The block is the fourth airspace group, out of nine, in Europe to be formally agreed. Thus the respective States have agreed to create a new, combined block of airspace, under the latest pact to restructure the European air traffic control. The Republic of Slovenia is designated as Depositary of the FAB CE Agreement. This article attempts to present the FAB CE Agreement which is going to succede the so called CEATS Agreement, hopefully .

Key words: Single European Sky, functional block of air space, International Civil Aviation Organisation, depositary, SES I, SES II, EUROCONTROL, safety of air traffic

Kratice:

ACC: Area Control Centre – Območna kontrola zračnega prometa

AIS: Aeronautical Information Service – Služba letalskih informacij

ANSP: Air Navigation Service Provider – izvajalec storitev navigacijskih služb zračnega prometa

ATM: Air Traffic Management – upravljanje zračnega prostora

ATSP: Air Traffic Service Provider – izvajalec storitev zračnega prometa

CEATS: Agreement relating to the provision of air traffic services and facilities by EUROCONTROL at the Central European Air Traffic Services (CEATS) Upper Area Control Centre – Sporazum o storitvah v zračnem prometu in delovanju objektov in naprav, ki jih zagotavlja EUROCONTROL v srednjeevropskem Centru za nadzor storitev v zračnem prometu v zgornjem zračnem prostoru (CEATS)

CEATS UAC: CEATS Upper Air Centre – CEATS-center zgornjega zračnega prostora

CNS: Communication-Navigation-Surveillance – komunikacijski, navigacijski in nadzorni sistemi

ČIKAŠKA KONVENCIJA: Chicago Convention – Mednarodna konvencija civilnega letalstva (Čikago, 1945)

EU: European Union – Evropska unija

EUROCONTROL: The European Organization for the Safety of Air Navigation – Evropska organizacija za varnost zračnega prometa

FAB CE: Agreement on the establishment of Functional Airspace Block Central Europe – Sporazum o vzpostavitvi funkcionalnega bloka zračnega prostora Srednje Evrope

FIR: Flight Information Region – letalsko informativno področje

FL: Flight Level – nivo leta

ICAO: International Civil Aviation Organization – Mednarodna organizacija civilnega letalstva

JCMACC: Joint Civil-Military Airspace Coordination Committee – Skupni civilno-vojaški koordinacijski odbor za zračni prostor

MET: Meteo- (odvisno od konteksta) – izvajalec meteoroloških storitev

NATO: North Atlantic Treaty Organization – Organizacija severnoatlantskega sporazuma

NSA CC: National Supervisory Authorities Coordination Committee – Koordinacijski odbor nacionalnih nadzornih organov

NUAC: Nordic Unified Air Traffic Control – Nordijska enotna kontrola zračnega prostora

SAR: Search and Rescue – iskanje in reševanje

SESAR: Single European Sky ATM Research – ATM-raziskave evropskega neba

SES I: Single European Sky I, II – prvi in drugi sveženj ukrepov za enotno evropsko nebo

VFR: Visual Flight Rules – pravila vizualnega letenja

TMA: Terminal Maneuvering Area – področje terminalnega manevriranja

ToR: Terms of Reference – projektna naloga(e)

nadaljevanje prispevka sledi v Ventilu 20/2014/4

* [Član slovenske delegacije, ki se je pogajala o sklenitvi Sporazuma CEATS, nekdanji pooblaščen minister v Ministrstvu za zunanje zadeve, nekdanji višji predavatelj letalskega prava in predpisov na Pravni fakulteti in Fakulteti za strojništvo UL, nekdanji član Pravne in tehnične komisije Mednarodne oblasti za morsko dno, Kingston, Jamajka.]

23 Zračni prostor FAB CE pomeni zračni prostor, ki obsega opredeljen zračni prostor vsake pogodbenice. Služba FAB CE pomeni vsako navigacijsko službo zračnega prometa, za katero pogodbenice v prilogi 2 k temu sporazumu določijo, da se opravlja v njihovem opredeljenem zračnem prostoru, in za katero ne velja noben pridržek v skladu s točko b prvega odstavka 20. člena. Opredeljen zračni prostor pomeni zračni prostor vsake pogodbenice, za katerega je pogodbenica pristojna in ga določi v prilogi 1 k temu sporazumu ter za katerega ne velja noben pridržek v skladu s točko a prvega odstavka 20. člena. Nacionalni nadzorni organ za certificiranje pomeni nacionalni nadzorni organ posameznega izvajalca navigacijskih služb zračnega prometa (ang. ANSP), ki ga imenuje ali ustanovi vsaka pogodbenica, ki je izvajalcu navigacijskih služb zračnega prometa izdala certifikat. Ozemeljski nacionalni nadzorni organ za določen del zračnega prostora pomeni nacionalni nadzorni organ, ki ga imenuje ali ustanovi pogodbenica, pristojna za tisti del zračnega prostora. Odločilni datum je po definiciji sporazuma 30. junij 2012 ali datum začetka veljavnosti tega sporazuma, kar je pozneje!