

Organizacija evropskega zračnega prostora

Aleksander ČIČEROV

Izvleček: Prispevek prikazuje razvoj koncepta vodenja zračnega prometa v evropskem zračnem prostoru, ki je bil zasnovan v Sporazumu o storitvah v zračnem prostoru ter delovanju objektov in naprav, ki jih zagotavlja in upravlja EUROCONTROL v srednjeevropskem centru za nadzor storitev v zračnem prostoru (CEATS), in njegovo nadaljnjo usodo, ki se kaže v Posebnem sporazumu o izvajanju 6. člena Sporazuma o storitvah v zračnem prometu ter delovanju objektov in naprav, ki jih zagotavlja EUROCONTROL v srednjeevropskem centru za nadzor storitev v zračnem prometu v zgornjem zračnem prostoru (CEATS), in v razvoju nove doktrine v obliki Enotno evropsko nebo (SES) in v Sporazumu o vzpostavitvi funkcionalnega bloka zračnega prostora srednje Evrope (FAB CE) ter najnovejšem poizkusu, da Evropska unija postane pomemben člen v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva (ICAO).

Ključne besede: Službe zračnega prometa osrednje Evrope, Enotno evropsko nebo, funkcionalni bloki, Mednarodna organizacija civilnega letalstva, članstvo, Evropska unija, suverenost, letalska varnost in varovanje

■ 1 CEATS

CEATS je nastal 27. junija 1997 [1]. Takrat je veljalo prepričanje, da bo varen letalski promet, predvsem pa vodenje tega prometa, potekal s pomočjo manjših centrov za nadzor storitev v zračnem prostoru. Tako so se Avstrija, Bosna in Hercegovina, Hrvaška, Češka, Madžarska, Italija, Slovaška, Slovenija in EUROCONTROL sporazumele o ustanovitvi Srednjeevropskega centra za nadzor storitev v njihovih zračnih prostorih. Sporazum je začel veljati 28. avgusta 2004, ratificiralo ga je pet držav, med njimi pa ni bilo Slovenije. Preden pa odgovorimo na vprašanje, zakaj Slovenija ni ratificirala podpisane CEATS, povejmo še, da je bil italijanski zračni prostor le delno vključen v CEATS (t. i. FIR Padova), medtem ko so ostale države skupnemu upravljanju zračnega prostora

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

namenile njihove celotne zračne prostore (*slika 1*).

Ideja, ki jo je zasledoval CEATS, je bila zmanjšati zamude v letenju in povečati varnost letenja. Nekaj podobnih centrov se je napovedovalo tudi v drugih delih Evrope (Maastricht UAC, skandinavske države in Španija), vendar do realizacije ni prišlo. Na obzorju se je zarisolval nov sistem vodenja in nadzora zračnega prometa in čeprav je Slovenija podpisala tudi Sporazum o začasni uporabi 6. člena CEATS ter vplačevala določena finančna sredstva, ni ratificirala niti tega sporazuma. Ministrstvo za promet je ocenilo, da CEATS nima prihodnosti in se je raje priključilo novemu konceptu, ki so ga imenovali Enotno evropsko nebo (SES). Novi koncept je upošteval velike spremembe, do katerih je prišlo v Evropi pri vodenju zračnega prometa; sprejete so bile uredbe o enotnem evropskem nebu, ki so zelo spremenile načelo organiziranosti in izvajanja navigacijskih služb. Projekt CEATS je povozil čas, hkrati pa je zahteval še veliko

finančnih sredstev za posodobitev, pri čemer ni bistveno prispeval k večji varnosti v zračnem prometu. Pojavljale so se zamude in do ugotovitve o finančno neopravičljivem projektu ni bilo daleč.

1.1 O naivnosti in načelnosti

CEATS je nastal na podlagi drugega odstavka 2. člena Mednarodne konvencije EUROCONTROL [2] o sodelovanju za varnost zračne plovbe. Ta člen določa, da EUROCONTROL lahko na zahtevo ene ali več držav pogodbenic v celoti ali deloma zagotavlja in izvaja službe zračnega prometa ter naprave in objekte v imenu teh pogodbenic.

Njegov osnovni cilj je bil razvoj in delovanje sistemov za reguliranje evropskih letalskih tokov. Ukvarjal se je s problematiko skupnega evropskega zračnega prostora (SES) oziroma s konceptom enotnega nadzora zračnega prostora [3]. Z revidirano konvencijo leta 1997 se je ta organizacija precej spremenila v kontekstu ATM – vodenje in upravljanje

zračnega prometa (Air Traffic Management), kar je vodilo k ustanovitvi ATFM (Upravljanje pretoka zračnega prometa), z ustanovitvijo centra CEATS pa bi dobili nov center za nadzor zračnega prometa na Dunaju.

Slovenija je ves čas sodelovala v pogajanjih in ko se je pokazala možnost, da kandidira za pridobitev centra CEATS, je kandidaturo tudi vložila. Pri tem je po našem mnenju ravnala načelno naivno, saj je spregledala igro EUROCONTROL-a in Avstrije. Vse države, ki so bile zainteresirane za pridobitev centra CEATS, so namreč izpolnile poseben vprašalnik in ga posredovale EUROCONTROL-u, ki je organiziral ocenitev vseh elementov, ki bi morali biti izpolnjeni, da bi neka država dobila sedež centra. Slovenija je 1997 predala EUROCONTROL-u študijo z naslovom: Predlog za sedež centra CEATS. Predlog je pripravilo Ministrstvo za promet (Komisija za izdelavo študije za lokacijo centra CEATS). Izdelan je bil tudi grafični prikaz bodočega centra (slika 2), EUROCONTROL pa je izdelal zemljevid držav bodočih članic. V končni oceni vseh predlogov je slovenski predlog dosegel drugi najboljši rezultat. V naivnem pričakovanju in načelnosti smo pričakovali prvo mesto in sedež centra.

K neuspehu slovenskega predloga je prispevalo več elementov. Še v času razprave o centru CEATS je v Sloveniji potekala javna polemika o tem, kakšne bodo posledice skupnega centra za zaposlene v kontrolnih centrih bodočih pogodbenic. Uveljavitev sporazuma CEATS bi v praksi pomenila prilagoditev javnega podjetja Kontrola zračnega prometa Slovenije, d. o. o., v organizacijskem in kadrovskem pogledu. Polemika je bila zelo ostra in brezkompromisna. Govorilo se je o »tistem udaru na slovenskem nebu« (Dnevnik 4. julij 2000). Čeprav so predstavniki EUROCONTROL-a slovenskemu predlogu napovedovali končni uspeh, so ob tem zamolčali, da avstrijska stran za hrbtom vseh uspešno lobira (z dovolilnicami za tranzit kamionov čez Avstrijo) za dodelitev centra Avstriji. V hrbet slovenskemu predlogu pa so skočili še Hrvatje, ki so vehe-



Slika 1. Območje CEATS sporazuma

mentno trdili, da je lokacija centra CEATS pod Pohorjem (Razvanje pri Mariboru) izpostavljena snežnim plazovom! Pri tem še tako tehten meteorološki in historični dokaz o neplazovitosti terena na južni strani Pohorja ni zalegel. Končni izbor je torej pripadel Avstriji, ki je ponudila gradnjo povsem novega centra na otoku na Donavi.

Zaradi jasnejše slike o tem, kaj naj bi center CEATS delal, si pogledjmo še 1. člen Sporazuma CEATS:

1. Nacionalne pogodbenice v skladu s pododstavkom (b) drugega odstavka 2. člena revidirane konvencije Organizacije (beri: EUROCONTROL) zaupajo upravljanje objektov in naprav ter zagotavljanje preletnih storitev v zračnem prometu v obsegu in na način, kot je predpisano v tem sporazumu. Za ta namen Organizacija uporablja objekte in naprave centra CEATS ter zagotavlja ustrezno osebje za njegovo obratovanje in vzdrževanje in pri opravljanju te naloge uporablja objekte in naprave EUROCONTROL-a in potrebne objekte in naprave, kot so npr. centri za usposabljanje in poskusni centri.

2. Vsaka nacionalna pogodbenica obdrži svoje pristojnosti in obveznosti glede predpisov o zračni plovbi, sprejemanja pravil, organizacije zračnega prostora in odnosov z mednarodnimi organizacijami, kot

je Mednarodna organizacija civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu ICAO), ter z uporabniki zračnega prostora in drugimi, in to v zračnem prostoru nad svojim ozemljem in v določenih delih zračnega prostora nad odprtim morjem, na podlagi Načrta zračne plovbe za evropsko območje ICAO. (Skupščinski poročevalec, št. 78, 15. junij 2004)

Ker je EUROCONTROL upravičeno pričakoval, da sporazum CEATS ne bo takoj začel veljati, opraviti pa je bilo potrebno tudi celo vrsto pripravljanih del, so podpisnice sporazuma CEATS sklenile še Poseben sporazum o izvajanju 6. člena Sporazuma o storitvah v zračnem prometu ter delovanju objektov in naprav, ki jih zagotavlja in upravlja EUROCONTROL v srednjeevropskem centru za nadzor storitev v zračnem prometu v zgornjem zračnem prostoru. Ta sporazum je bil sklenjen v Bruslju 27. junija 1997 (v nadaljevanju Sporazum o izvajanju 6. člena). Slovenija je sporazum podpisala, vendar ga ni ratificirala.

1.1.2 Sporazum o izvajanju 6. člena

Šesti člen sporazuma CEATS določa:

»Pri uporabi tega sporazuma se nacionalne pogodbenice zavezujejo,



Slika 2. Arhitektonska zamisel CEATS centra

da bodo uvedle skupne delovne postopke, katerih namen je Organizaciji olajšati sprejemanje odločitev in doseči združljivost, posvetovanje in usklajevanje, ki so omenjeni v 3. in 4. členu tega sporazuma.« [4]

Toda v zraku je bilo že slutiti, da koncept, ki ga je določal sporazum CEATS, ni več optimalna rešitev. Vse bolj se je govorilo o Enotnem evropskem nebu in prednostih tega koncepta. Ta pa je nastajal pod okriljem Evropske unije.

■ 2 SES

SES je evropski odgovor na dramatično povečanje letalskih potovanj. V Evropi je potrebno dnevno izpeljati 26.000 poletov. Do leta 2020 bo ta številka podvojena. Da bi evropski ATM to zmožel, mora poiskati nove rešitve. Rešitev težav se kaže v organizaciji zračnega prostora v obliki funkcionalnih blokov, ki jih ne bodo ovirale nacionalne meje. Zato pa so potrebna skupna pravila, ki jih predstavlja Enotno evropsko nebo.

Idejo je sprožila Evropska komisija, ki je 1999 predlagala rešitev prihajajočih težav z novo zakonodajo. Mimogrede: začetnik podobne ideje je bil že EUROCONTROL s svojim Enim nebom za Evropo. Evropska komisija je samo nadgradila idejo in stvari prevzela v svoje roke, pri čemer je resno ogrozila smisel EUROCON-

TROL-a. Vse pa je bilo lepo zavito v zlat ovojni papir, zadaj pa je potekal trd boj za obstoj EUROCONTROL-a. Tudi EU ni mogla mimo dejstva, da je imel EUROCONTROL izkušnje z vodenjem zračnega prometa in je bil sposoben izdelati ustrezna pravila, vodila in tehnične postopke za implementacijo SES. EUROCONTROL je imel na razpolago ustrezne službe, ki so lahko priskočile na pomoč državam članicam pri izvajanju regulatornih nalog ter še nekaj drugih prednosti [5].

Ključni element pri SES je torej zmanjšanje zelo razdrobljenega evropskega neba, ki je trenutno razdeljeno na 67 delov. SES predlaga 9 funkcionalnih blokov ali t. i. FABs (Functional Airspace Blocks).

Omenjena razdrobljenost evropskega zračnega prostora pomeni šibko koordinacijo med ponudniki navigacijskih storitev (ang. Airspace Navigation Providers – ANSPs), sistemi zračnega nadzora in med civilnimi in vojaškimi uporabniki zračnega prostora. Obstoječi sistemi torej ogrožajo letalsko varnost, omejujejo količino preletov in ne znižujejo cene letenja. Povečujejo se zamude v rednem in čarterskem letenju. Koncept FABs sestavljata dva zakonodajna paketa [6].

Prvi zakonodajni paket tako vsebuje koncept FAB CE, ki naj zagotovi, da

nacionalne meje ne ovirajo ali kakor koli omejujejo učinkovitost tokov in storitev zračnega prometa v Evropi.

Drugi zakonodajni paket pa ima nalogo vzpostaviti FAB-se v smislu storitev, kar v praksi pomeni, da vsi udeleženci v SES izboljšajo opravljanje nalog z uporabo FAB-sov do konca leta 2012. Največji funkcionalni blok v Evropi je torej FABEC (FAB Europe Central Block), ki ga bo dopolnjevalo devet FAB-sov, in sicer:

- NEFAB (severnoevropski FAB), v katerem so Danska, Estonija, Finska, Islandija, Norveška, Švedska in Latvija;
- NUAC (Nordijski center zgornjega zračnega prostora) Danske in Švedske;
- BALTIC FAB (FAB centralne Evrope), v katerem so Belgija, Francija, Nemčija, Nizozemska, Luksemburg in Švica;
- **FAB CE** (FAB centralne Evrope), v katerem so Avstrija, Bosna in Hercegovina, Češka, Hrvaška, Madžarska, Slovaška in Slovenija;
- DANUBE, v katerem sta Bolgarija in Romunija;
- BLUE MED, v katerem so Italija, Malta, Grčija, Ciper (Egipt, Tunizija, Albanija in Jordanija);
- UK – IRELAND FAB, v katerem sta Velika Britanija in Irska, in
- SW FAB, v katerem sta Portugalska in Španija.

Sistem, ki ga je leta 2000 načrtovala tedanja komisarka za promet Evropske unije Layola de Palacio, je po mnenju D. Calleja, direktorja zračnega prometa Evropske komisije, nekaj kar ima bodočnost in potencial, da se rešijo zadrege v evropskem zračnem prostoru [7].

■ 3 FAB CE

FAB CE je torej nov koncept, ki je nastal na podlagi novih spoznanj pri vodenju zračnega prometa v Evropi. Z njegovo uveljavitvijo bo CEATS dokončno utonil v pozabo kot projekt, ki je bil predrag in nefunkcionalen. Sporazum sestavlja 26 operativnih členov, preambula in dve prilogi.

V preambuli bodoče pogodbenice (Avstrija, Bosna in Hercegovina, Češka, Madžarska, Slovaška, Slovenija in EUROCONTROL) med drugim poudarjajo, da je cilj pobude za enotno evropsko nebo okrepitev sedanje standardne varnosti v zračnem prometu, prispevanje k trajnostnemu razvoju sistema zračnega prometa ter izboljšava celotnega učinka upravljanja zračnega prometa in navigacijskih služb zračnega prometa za splošni zračni promet v Evropi, da bi bile izpolnjene zahteve vseh uporabnikov zračnega prostora [8]. Sporazum je odprta večstranska mednarodna pogodba, ki določa (16. člen), da k njemu lahko pristopi vsaka država članica EU ali katera koli pogodbenica Sporazuma o skupnem evropskem nebu (EEA) pod pogojem, da njen zračni prostor meji na zračni prostor FAB CE. Cilj sporazuma je vzpostaviti funkcionalni blok zračnega prostora, določiti pravila in postopke za njegovo izvajanje, delovanje in nadaljnji razvoj za dosego skladnosti s pravili o enotnem evropskem nebu ter vzpostaviti ustrezne strukture upravljanja in vodenja [9].

Sporazum ureja torej cilje, suverenost pogodbenic nad zračnim prostorom nad njihovim ozemljem, varnost in obrambo, vzpostavitev funkcionalnega bloka zračnega prostora, organe FAB CE, ki so Svet FAB CE, Odbor za civilno-vojaško koordinacijo, Koordinacijski odbor nacionalnih nadzornih organov, in druge organe, ki jih lahko ustanovi Svet FAB CE in so potrebni za izvajanje, delovanje in nadaljnji razvoj FAB CE. V nadaljevanju so določene naloge organov, dogovori o prožnosti, navigacijske službe zračnega prometa, skupno imenovanje enega ali več izvajalcev služb zračnega prometa, zračni prostor, ki ga upravljajo pogodbenice, nadzor nad varnostjo služb FAB CE, finančno ureditev, pristop držav k sporazumu, spremembe sporazuma, odpoved sporazuma, prenehanje veljavnosti, pridržke, začasno prekinitev izvajanja sporazuma, reševanje sporov, začetek veljavnosti sporazuma, priloge k sporazumu, ki so sestavni del tega sporazuma, in registracijo

pri ICAO. Po napornem lobiranju je slovenski delegaciji na pogajanjih uspelo doseči, da je Slovenija postala depozitar tega sporazuma. Morda pa je to le obliž na rano, ko smo izgubili sedež CEATS! Osnutek sporazuma je bil 22. marca 2011 v obravnavi na Odboru Vlade RS za gospodarstvo in trajnostni razvoj. Odbor je predloženo gradivo podprl brez pripomb. Vlada Republike Slovenije je gradivo obravnavala 31. 3. 2011 in ga prav tako podprla.

■ 4 ICAO

ICAO je mednarodna organizacija, v kateri so članice lahko samo suverene države. To izhaja iz 1. člena Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu (v nadaljevanju Čikaška konvencija), ki določa, da države pogodbenice priznavajo vsaki državi popolno in izključno suverenost v zračnem prostoru nad njenim ozemljem [10]. Zračni prostor imajo samo države. To je pomembno za naša nadaljnja razmišljanja glede premočrnosti Evropske unije, da postane pogodbenica ICAO.

Svet Evropske unije je leta 2009 pooblastil Evropsko komisijo, da se začne pogajati z ICAO o sklenitvi memoranduma o sodelovanju. Memorandum sta obe strani parafirali v Montrealu na sedežu ICAO 27. septembra 2010.

Ni dvoma o tem, da je ICAO na področju civilnega letalstva najpomembnejša mednarodna medvladna organizacija, ki med drugim sprejema mednarodne standarde in priporočeno prakso za mednarodni civilni zračni promet. S pomočjo 18 aneksov postajajo standardi in priporočena praksa del obnašanja držav pogodbenic, njihovo izvajanje pa zagotavlja varen in red letalski promet. Čeprav se Evropska unija kar precej časa ni posebej ukvarjala s civilnim letalstvom, danes ugotavljamo, da je večina področij, ki jih ureja ICAO, v pristojnosti Evropske unije. To narekuje vzpostavitev določenega sodelovanja med obema organizacijama. Področja v t. i. skupnem urejanju ICAO in Evropske unije se nanašajo na letalsko varnost,

varovanje civilnega letalstva, okolje (ang. green growth), upravljanje zračnega prometa, standarde ICAO oziroma zahteve, ki izhajajo iz aktov ICAO in pomenijo pravno podlago za t. i. evropsko zakonodajo.

Memorandum vsebuje že tudi prvo prilogo, ki se nanaša na letalsko varnost. ICAO in Evropska skupnost se z memorandumom zavezujeta vzpostaviti redni dialog glede varnostnih zahtev, transparentnost, vzajemno priznavanje rezultatov inšpekcijskih nadzorov ICAO in Evropske unije, analizo držav pri zagotavljanju skladnosti s standardi ICAO in priporočeno prakso, razvijati in sodelovati pri zagotavljanju tehnične pomoči in programov, izmenjevati strokovnjake in zagotavljati izpolnjevanje. Ker so članice ICAO lahko samo (zaenkrat) države, ne pa mednarodne organizacije, memorandum določa, da njegove določbe ne posegajo v pravice in obveznosti, ki jih imajo države članice Evropske unije v ICAO kot države pogodbenice. Kolikor je mogoče zaznati iz pogovorov na hodnikih sedeža ICAO v Montrealu, je to največ, kar lahko doseže Evropska unija. Seveda je treba upoštevati, da Evropska unija s svojimi 27 članicami igra določeno vlogo znotraj ICAO. Toda v primerjavi s preostalimi 163 članicami ICAO, ki ji večkrat tudi odprto nasprotujejo, nima vloge, ki bi si jo želela.

■ 5 Zaključek

Razumljivo in sprejemljivo je dejstvo, da se vedenje o tem kako varno voditi letalski promet spreminja. Zato bi bilo neproduktivno nasprotovati spremembi CEATS v nekaj boljšega, varnejšega, cenejšega in učinkovitejšega. Ali je to že FAB CE, bo pokazala praksa. Vedno je potrebno stremeti k boljšemu in varnejšemu sistemu zračnega prevoza, čeprav se v začetku zdi, da gre za futurističen projekt. Upamo le, da bo Slovenija po podpisu zmogla tudi še ratifikacijo sporazuma FAB CE.

Pri poizkusu, da se okrepi sodelovanje med ICAO in Evropsko unijo, seveda ne gre več za naivnost. Niti

Slovenije niti preostalih držav članic unije. Gre za veliko več. Spomnimo se samo pogajanj za spremembo Rimske konvencije o škodi, ki jo tretjim osebam na zemlji povzroči tuj zrakoplov. Slovenija sicer ni njena pogodbenica, sodelovala pa je na zaključni konferenci v Montrealu od 20. aprila do 2. maja 2009. Glavni sprožilec za te spremembe je bil 11. september 2001. Predstavniki 87 držav in 16 nevladnih mednarodnih organizacij so enajst dni usklajevali tekst dveh novih pogodb, ki naj bi nadomestili Rimsko pogodbo iz leta 1952. Na predvečer svečanega podpisovanja obeh aktov [11] je predstavnik Evropske komisije vsem vodjem delegacij sporočil, da odsvetuje podpis, ker mora o tem razpravljati še Bruselj. Toliko o moči in delovanju Evropske unije, katere pogodbenica je tudi Slovenija.

Viri

[1] Ideja o možnosti ustanovitve skupnega območnega centra za nadzor zračnega prometa je nastala leta 1993. Nadzorni center bi deloval pod okriljem EUROCONTROL-a. Pobudo je dala Slovenija, in sicer kmalu po osamosvojitvi na sestanku v Ljubljani. Marca 1993 so ministri sedmih držav, pristojni za promet, predstavili projekt in ustanovili skupino CEATS, ki naj bi proučila možnost izpeljave projekta. Slovenija je ponudila lokacijo blizu Maribora za

gradnjo novega centra. Projekt je bil označen za nov mejnik v pogledu vodenja zračnega prometa in je v celoti ustrezal duhu in ciljem evropskega programa harmonizacije in integracije nadzora zračnega prometa ministrov za promet držav članic ECAC (Evropska konferenca civilnega letalstva) ter načelom ICAO. Projekt je bil postavljen ob bok Centru za vodenje zračnega prometa v Maastrichtu in projektu skandinavskih držav. V končni fazi bi se vsi trije združili v Evropski center za vodenje zračnega prometa.

[2] EUROCONTROL je bil ustanovljen leta 1960 z namenom, da zagotavlja skupne storitve zračnega nadzora v zračnih prostorih držav članic te evropske organizacije. Temeljni akt, ki je podlaga tej organizaciji, je Mednarodna konvencija o sodelovanju za varnost zračne plovbe (ang. Convention relating to Co-operation for the Safety of Air Navigation), ki so jo države podpisale 13. decembra 1960 v Bruslju. To je storilo šest držav (Belgija, Francija, Velika Britanija, Luksemburg in Nizozemska in Zvezna republika Nemčija). Kasneje se je včlanilo še več držav, med njimi tudi Slovenija. Trenutno šteje 39 članic, med katerimi so tako države članice EU kot tudi tretje države. Slovenija je pristopila v članstvo 1. oktobra 1995.

Zanimivo je, da ta organizacija presega evropske okvire ali bolj natančno okvire Evropske unije.

- [3] Glej A. Čičerov, Mednarodno letalsko pravo, Uradni list 2009, str. 126.
- [4] A. Čičerov, prav tam, str. 126.
- [5] Glej Skupščinski poročevalec št. 78/2004.
- [6] EUROCONTROL je medvladna organizacija, ki jo sestavljajo naslednje države: Avstrija, Albanija, Armenija, Belgija, Bosna in Hercegovina, Bolgarija, Ciper, Češka, Črna gora, Danska, Finska, Francija, Grčija, Hrvaška, Irska, Italija, Litva, Latvija, Luksemburg, Malta, Makedonija, Moldova, Monako, Nemčija, Nizozemska, Norveška, Poljska, Portugalska, Romunija, Slovaška, Slovenija, Srbija, Švedska, Švica, Turčija, Ukrajina in Velika Britanija.
- [7] Glej več o tem na <http://www.eurocontrol.int/articles/functional-airspace-blocks-fabs-and-single-europe> (22. 03. 2011).
- [8] Glej pogovor z D. Callejem na <http://www.eurocontrol.int/interview-single-european-sky-second-package> (22. 03. 2011).
- [9] Arhiv Ministrstva za zunanje zadeve.
- [10] Arhiv Ministrstva za zunanje zadeve (2. člen).
- [11] Glej podrobno v A. Čičerov, nav. delo, strani 131–146.
- [12] <http://www.icao.org>
- [13] <http://www.eurocontrol.org>

Organisation of the European Air Space

Abstract: The contribution presents the development of the concept of operation of air traffic in the European air-space, which was conceptualized in the Agreement Relating to the Provision and Operation of Air traffic services and facilities by EUROCONTROL at the Central European Air Traffic Services (CEATS) Upper Air Control Centre, and its further fate, which is evident from the Special Agreement Concerning the Implementation of Article 6 of the Agreement Relating to the Provision and Operation of Air Traffic Services and Facilities by EUROCONTROL at the Central European Air Traffic Services (CEATS) Upper Air Control Centre, as well as from the development of a new doctrine in the form of a Single European Sky and from the Agreement on the Establishment of Functional Block Central Europe, including the latest attempt to make the European Union an important player of the International Civil Aviation Organisation.

Key words: Central European Air Traffic Services, Single European Sky, Functional Blocks, International Civil Aviation Organisation, membership, sovereignty, European Union, airtraffic safety and security